

การสังเคราะห์ผลการศึกษา ประเด็นดื่มแล้วขับใน ประเทศไทย พ.ศ. 2564

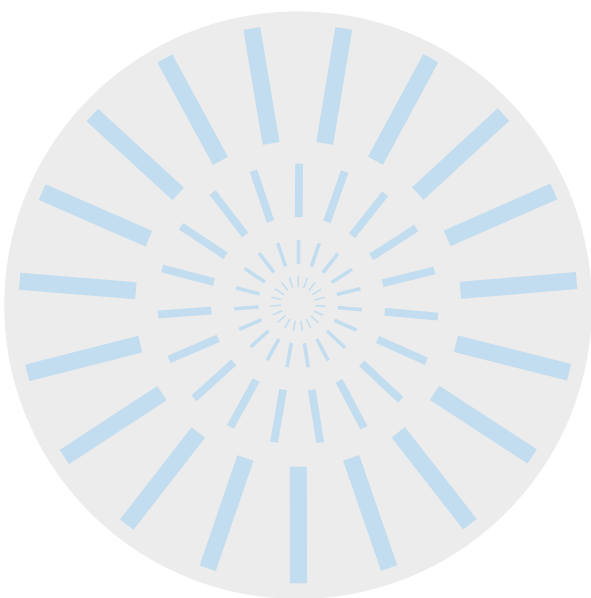
ข้อค้นพบและสรุปสาระสำคัญของการศึกษาในประเด็นดื่มแล้วขับ



เอกสารวิชาการในชุด
สถานการณ์เครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์ของ
ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา

การสังเคราะห์ผลการศึกษา ประเด็นดื่มแล้วขับใน ประเทศไทย พ.ศ. 2564

ข้อค้นพบและสรุปสาระสำคัญของการศึกษาในประเด็นดื่มแล้วขับ



เอกสารวิชาการในชุด
สถานการณ์เครื่องดื่ม
แอลกอฮอล์ของ
ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา

การสังเคราะห์ผลการศึกษาระดับต้นแล้วฉบับในประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2564

จัดทำโดย

ดร.รุ่งนภา คำผาง

หน่วยการจัดการข้อมูลเพื่อการวิจัย ฝ่ายวิจัย

คณะแพทยศาสตร์ ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล

สิงหาคม 2565

โครงการนี้ได้รับทุนอุดหนุนจากศูนย์วิจัยปัญหาสุรา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

คำนำ

แม้ว่าการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อย แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชีย อุบัติเหตุสร้างความสูญเสียทั้งด้านร่างกาย จิตใจทั้งต่อผู้ประสบเหตุและครอบครัว รวมทั้งสร้างผลกระทบต่อสังคม ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีมูลค่าเฉลี่ยต่อปีประมาณ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ซึ่งสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรม การขับขี่ของผู้ขับขี่เอง เช่น ขับเร็ว และเมาแล้วขับ ในปี พ.ศ. 2564 ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ได้สนับสนุนนักวิจัยเพื่อดำเนินการศึกษาในประเด็นดื่มแล้วขับในบริบทประเทศไทย ซึ่งมีข้อค้นพบสำคัญที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาโยบายเพื่อลดปัญหาการดื่มแล้วขับในปัจจุบัน ผู้เขียนได้จัดทำเอกสารฉบับนี้เพื่อรวบรวมข้อค้นพบและสรุปสาระสำคัญของการศึกษาในประเด็นดื่มแล้วขับ ดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้เขียนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารฉบับนี้จะ เป็นประโยชน์ต่อผู้อ่านเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับ ปัจจัยที่มีส่วนทำให้พฤติกรรมดื่มแล้วขับยังเป็นปัญหาในสังคมไทย และช่วยกันสะท้อนให้ผู้กำหนดนโยบายได้ ทราบและพัฒนาแนวทางลดปัญหาการดื่มแล้วขับอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งร่วมกันพัฒนางานวิจัยต่อยอด เพื่อแก้ปัญหาดื่มแล้วขับอย่างต่อเนื่อง

ผู้วิจัย

สิงหาคม 2565

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณ ศ.ดร.พญ.สาวิตรี อัจฉนวงศ์กรชัย และเจ้าหน้าที่จากศูนย์วิจัยปัญหาสุรา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ที่ให้การสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินการวิจัย รวมทั้งให้คำแนะนำในการดำเนินโครงการวิจัยนี้อย่างดียิ่ง ขอขอบคุณ คุณสายชล คล้อยเอี่ยม ที่ช่วยตรวจทานผลการศึกษาและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ขอขอบคุณ คุณศุภชิต สนธิสุข สำหรับการออกแบบเอกสารวิชาการ (fact sheet) และขอขอบคุณ คณะผู้วิจัยในโครงการวิจัยทั้ง 10 โครงการ สำหรับข้อมูลอันมีคุณค่าต่องานสังเคราะห์หลักฐานทางวิชาการชิ้นนี้

สารบัญ

คำนำ	2
กิตติกรรมประกาศ	3
สารบัญ.....	4
บทสรุปผู้บริหาร	5
ที่มาและความสำคัญ.....	8
วิธีการสังเคราะห์ผลการศึกษา.....	9
ผลการศึกษา	9
สรุปผลการศึกษา	17
ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	18
ข้อเสนอแนะสำหรับดำเนินการศึกษาในอนาคต.....	18
เอกสารอ้างอิง	20

บทสรุปผู้บริหาร

แม้ว่าการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อย แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชีย ซึ่งสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่เอง เช่น ขับเร็ว และเมาแล้วขับ ในปี พ.ศ. 2564 ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ได้สนับสนุนนักวิจัยเพื่อดำเนินการศึกษาในประเด็นดื่มแล้วขับในบริบทประเทศไทย ซึ่งมีข้อค้นพบที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ผู้เขียนจึงดำเนินการสังเคราะห์ผลการศึกษาทั้ง 10 โครงการโดยมีวัตถุประสงค์ คือ 1) เพื่อสังเคราะห์ข้อค้นพบหลักในประเด็นดื่มแล้วขับในบริบทประเทศไทย และ 2) เพื่อพัฒนาข้อเสนอแนะเชิงนโยบายจากผลการศึกษาดังกล่าวสำหรับเสนอต่อผู้กำหนดนโยบายเพื่อลดปัญหาการดื่มหรือเมาแล้วขับในประเทศไทย ผู้เขียนดำเนินการรวบรวมข้อค้นพบที่สำคัญโดยการอ่านและทบทวนโครงการวิจัยทั้ง 10 โครงการ แล้วสรุปข้อมูลในแบบบันทึกข้อมูล (data extraction form) จากนั้นอ่านและสังเคราะห์สาระสำคัญของโครงการวิจัย ข้อค้นพบหลัก และข้อเสนอแนะของการวิจัย การสังเคราะห์ทำในครั้งนี้นับว่า ประเด็นที่ทำให้คนไทยดื่มแล้วขับ สามารถสรุปได้ดังนี้

ทัศนคติต่อการดื่มแล้วขับ

1. ผู้ดื่มมีทัศนคติต่อการดื่มแล้วขับแตกต่างจากการเมาแล้วขับ และเชื่อว่าหากดื่มแต่ไม่เมายังสามารถขับยานพาหนะได้ และพฤติกรรมดื่มแล้วขับมักได้รับอิทธิพลมาจากเพื่อนหรือบุคคลรอบตัวที่ดื่มแล้วขับ
2. ผู้ดื่มส่วนหนึ่งจำเป็นต้องขับยานพาหนะ แม้ว่าตนเองดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไปแล้ว
3. ผู้หญิงที่ดื่มแล้วขับ เมื่อกระทำความผิดเกี่ยวกับเมาแล้วขับ ยังได้รับความเห็นใจจากสังคม ไม่ถูกสังคมลงโทษเท่าเพศชาย

การบังคับใช้กฎหมาย

1. การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์ที่ดื่มแล้วสามารถขับยานพาหนะได้อย่างปลอดภัยทำได้ยากในทางปฏิบัติ เพราะต้องมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่โดยเจ้าหน้าที่ภาครัฐ หากไม่มีการตรวจก็จะไม่สามารถดำเนินการทางกฎหมายกับผู้ดื่มแล้วขับได้ และการสื่อสารเกี่ยวกับ “เมาไม่ขับ” ทำให้ประชาชนรู้สึกว่าการตนเองไม่เมาสามารถขับยานพาหนะได้แม้ว่าจะดื่มแอลกอฮอล์ไปแล้ว ซึ่งอาจเป็นการประเมินปริมาณแอลกอฮอล์ที่คลาดเคลื่อนได้
2. การสุ่มตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์เกิดขึ้นเฉพาะกรณีที่มีการตั้งด่านตรวจในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวเท่านั้น ส่วนในวันปกติจะมีการสุ่มตรวจวัดแอลกอฮอล์น้อยมาก
3. การขาดแคลนเจ้าหน้าที่ภาครัฐและเครื่องมือสำหรับเป่าแอลกอฮอล์ในด่านตรวจ
4. มาตรการการลงโทษที่เบาเกินไป การลงโทษที่ไม่เป็นรูปธรรม โดยไม่ขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ที่วัดได้ ทำให้ประชาชนยังเลือกที่จะยอมเสี่ยงขับรถหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
5. ขาดนโยบาย กฎระเบียบและมาตรการลงโทษทางวินัยหรือการปกครองเกี่ยวกับการดื่มแล้วขับของหน่วยงานต้นสังกัด

6. นิยามของคำว่าผู้ประกอบการโดยสารประจำทางยังไม่ชัดเจน ในขณะที่รถตู้รับจ้างทั่วไปก็เป็นธุรกิจส่วนบุคคล ไม่มีการควบคุม เช่น ในเรื่องของชั่วโมงการทำงาน ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ระบบสนับสนุนพฤติกรรมดีไม่ขับ

1. ในชนบทหรือพื้นที่ที่ไม่ใช่เมืองใหญ่ ไม่มีรถสาธารณะ รถรับจ้าง หรือการบริการเรียกผู้ขับขี่ที่ไม่ดีโดยมีค่าตอบแทน ทำให้ผู้ดีไม่มีทางเลือกมากนักจึงยอมเสี่ยงขับรถกลับบ้านแม้จะดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไปแล้ว
2. ส่วนในเมืองใหญ่ แม้จะมีบริการเรียกผู้ขับขี่ที่ไม่ดีโดยมีค่าตอบแทนแล้ว แต่การบริการยังไม่ครอบคลุม ผู้ใช้บริการมีความกังวลด้านความปลอดภัย และราคาที่ยังสูงเกินไปจนผู้ดีไม่สามารถเข้าถึงบริการเหล่านี้ได้อย่างทั่วถึง

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สสส. ควรรณรงค์และปลูกฝังทัศนคติ “ดีไม่ขับ” อย่างต่อเนื่องและลดความเชื่อ “เมาไม่ขับ”
2. ควรสุ่มตรวจผู้ขับขี่ยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่หรือผู้ที่ก่อเหตุต้องตรวจหาแอลกอฮอล์ในเลือดผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุทุกราย เพื่อให้สามารถดำเนินการทางกฎหมายได้
3. หน่วยงานหรือองค์กรควรมีมาตรการทางวินัย และมีระบบตรวจสอบที่เข้มงวดมิให้บุคลากรในสังกัดฝ่าฝืน ละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับ หากมีการกระทำผิดควรมีบทลงโทษที่ชัดเจนและมีการลงโทษจริง
4. ท้องถิ่น/ชุมชน ควรกำหนดระเบียบกติกาชุมชนเรื่องดีไม่ขับ และมีอำนาจในการตั้งด่านตรวจชุมชนแบบเข้มงวดในกรณีที่มึนงานรื่นเริงในชุมชน โดยการสนับสนุนงบประมาณจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
5. หน่วยงานวิชาการควรศึกษาทางเลือกสำหรับประชาชนเพื่อกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมดีไม่ขับ เช่น บริการเรียกคนขับรถในราคาที่เข้าถึงได้และบริการมีความครอบคลุมในพื้นที่ที่มีการดื่มมากๆ บริการที่พักชั่วคราวสำหรับผู้ดีที่ไม่สามารถเดินทางกลับได้ซึ่งสนับสนุนโดยภาครัฐ หรือการที่ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมรับผิดชอบกำกับหรือจัดหาสถานที่สำหรับผู้ดี/เมาไม่ให้มีการขับหลังจากดื่ม หรือที่พักรอนกว่าปริมาณแอลกอฮอล์จะลดน้อยในระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับยานพาหนะ

ข้อเสนอแนะสำหรับดำเนินการศึกษาในอนาคต

1. ศึกษาสาเหตุที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกฎหมายเมาไม่ขับได้ เช่น การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์โดยเจ้าหน้าที่ภาครัฐ หากไม่มีการตรวจก็จะไม่สามารถดำเนินการทางกฎหมายกับผู้ดีแล้วขับได้ และกฎหมาย “เมาไม่ขับ” ยังทำให้ประชาชนรู้สึกว่าคุณเองอาจจะยังไม่เมา

2. ศึกษามาตรการที่ช่วยเพิ่มปัจจัยสนับสนุนพฤติกรรมดีไม่ขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสิทธิผลของมาตรการต่อการลดการดื่มแล้วขับ ความครอบคลุมในพื้นที่และการเข้าถึงมาตรการเหล่านี้
3. ศึกษาความเป็นไปได้ของการให้ร้านจำหน่ายร่วมรับผิดชอบดูแล กำกับ ป้องกันไม่ให้คนดื่มจนเมาขับ ยานพาหนะ หากมีการขับยานพาหนะจนสร้างความสูญเสียควรมีบทลงโทษร้านที่จำหน่ายด้วย

ที่มาและความสำคัญ

รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางท้องถนน (Global Report on Road Safety) (1) โดยองค์การอนามัยโลก (WHO) จากฐานข้อมูลของปี 2556 พบว่า มีอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนสูงถึง 1.25 ล้านคนต่อปี และการบาดเจ็บสาหัสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 2 ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือเฉลี่ยปีละ 24,326 คน

นอกจากนี้ ในปีพ.ศ. 2561 องค์การอนามัยโลกยังพบว่า การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในประเทศที่กำลังพัฒนา กลุ่มที่เสี่ยงต่อการเสียชีวิตมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุระหว่าง 5-14 ปี และเยาวชนอายุ 15-29 ปี โดยประเทศไทยติดอันดับ 9 ของโลกและมีประมาณการผู้เสียชีวิตอยู่ที่ 32.7 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (60 คนต่อวัน) คิดเป็นจำนวนเฉลี่ยปีละ 22,491 คน ทั้งนี้ ร้อยละ 5-35 ของการเสียชีวิตบนท้องถนนทั้งหมดมีความเกี่ยวข้องกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การขับรถหลังจากดื่มแอลกอฮอล์จะเพิ่มความเสี่ยงของการชนและความรุนแรงของการชนอย่างมีนัยสำคัญ (2)

แม้ว่าการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อย แต่ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดอันดับหนึ่งในเอเชีย ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย โดยการวิจัยของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI) พบว่า ในช่วงปี 2554-2556 มูลค่าของอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) (3) สาเหตุหลักของอุบัติเหตุและเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรม การขับขี่ของผู้ขับขี่เอง เช่น ขับเร็ว และเมาแล้วขับ จากการสำรวจครั้งล่าสุด ปี พ.ศ. 2560 คนไทยอายุตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 15.9 ล้านคน ดื่มสุราในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา (28.4% ของประชากรทั้งหมด) เป็นผู้ดื่มสม่ำเสมอ (อย่างน้อย 1 วัน/สัปดาห์) 6.98 ล้านคน (43.9% ของผู้ดื่มในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา) เยาวชน อายุ 15-19 ปี จำนวน 6.2 แสนคน ดื่มสุราในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา (13.6% ของประชากรอายุ 15-19 ปี) (4) อัตราการดื่มสุราจะเพิ่มสูงขึ้นในช่วงเทศกาลสำคัญ และเยาวชนมักเป็นกลุ่มเสี่ยงที่ดื่มและขับรถในช่วงเวลาดังกล่าว จากการควบคุมเข้มงวดระหว่างวันที่ 29-31 ธันวาคม 2563 พบว่าสถิติคดีที่เข้าสู่กระบวนการคุมความประพฤติ ซึ่งเป็นคดีขับรถในขณะเมาสุรา จำนวน 582 คดี คดีขับเสพ จำนวน 1 คดี และคดีขับรถประมาท จำนวน 2 คดี จากยอดสะสมคดีที่ศาลสั่งคุมประพฤติ 3 วันจำนวนทั้งสิ้น 992 คดี คดีขับรถในขณะเมาสุรา ปี พ.ศ. 2563 มีจำนวน 3,880 คดี และปี พ.ศ. 2564 มีจำนวน 582 คดี ลดลงกว่าปี 2563 จำนวน 3,298 คดี (5)

ในปี พ.ศ. 2564 ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ สนับสนุนโครงการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นดื่มแล้วขับ จำนวน 10 โครงการ แต่ละโครงการมีวัตถุประสงค์กลุ่มเป้าหมายของการศึกษาและระเบียบวิธีวิจัยที่แตกต่างกัน แต่มีข้อค้นพบบางส่วนที่สอดคล้องกันหรือส่งเสริมกัน ศูนย์วิจัยปัญหาสุราจึงมีข้อเสนอแนะให้ดำเนินการศึกษานี้เพื่อ 1) สังเคราะห์ข้อค้นพบหลักในประเด็นดื่มแล้วขับในบริบทประเทศไทย และ 2) พัฒนาข้อเสนอแนะเชิงนโยบายจากผลการศึกษาดังกล่าว สำหรับเสนอต่อผู้กำหนดนโยบายเพื่อลดปัญหาการดื่มหรือเมาแล้วขับในประเทศไทย

วิธีการสังเคราะห์ผลการศึกษา

ผู้เขียนดำเนินการทบทวนโครงการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่เลือกแล้วซ้ำ จำนวน 10 โครงการ ซึ่งดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จใน ปี 2560 ผู้เขียนดำเนินการรวบรวมข้อค้นพบที่สำคัญโดยการอ่านและทบทวนโครงการวิจัย ทั้ง 10 โครงการ แล้วสรุปข้อมูลในรูปแบบบันทึกข้อมูล (data extraction form) ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลผู้แต่ง ปี ที่ทำการศึกษา ชื่อการศึกษา บริบทที่ทำการศึกษา กลุ่มเป้าหมายของการศึกษา ระเบียบวิธีวิจัย เครื่องมือที่ใช้ เก็บข้อมูล การเก็บข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล ข้อค้นพบที่สำคัญ อภิปรายผลการศึกษา ข้อจำกัดของการศึกษา งานวิจัยในอนาคต ข้อเสนอแนะจากการศึกษา จากนั้นผู้เขียนอ่านและสังเคราะห์สาระสำคัญของโครงการวิจัย ข้อค้นพบหลัก และข้อเสนอแนะของการวิจัย และเรียบเรียงเป็นเอกสารฉบับนี้

ผลการศึกษา

โครงการวิจัย จำนวน 8 โครงการวิจัย ทำการศึกษาเพื่อค้นหาว่าสาเหตุหรือประเด็นใดเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมและการรับรู้เกี่ยวกับการดื่มไม่ขับ แม้การศึกษาเหล่านี้จะดำเนินการในประเด็นใกล้เคียงกัน แต่มีความหลากหลายด้านกลุ่มบุคคลที่เลือกศึกษาและบริบทของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ 1) ผู้อยู่อาศัยในชุมชนอำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ทั้งตัวแทนประชาชนทั่วไป ผู้นำชุมชน และหน่วยงานด้านสาธารณสุขในพื้นที่ 2) ผู้ที่อยู่อาศัยรอบศาสนสถานในกรุงเทพมหานคร 3) ชุมชนจังหวัดนครนายก ภาคกลาง กับกลุ่มตัวอย่าง อายุ 15 ปีขึ้นไปถึงอายุ 65 ปี ที่อาศัยอยู่ในอำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก มาอย่างน้อย 5 ปีขึ้นไป 4) เพศหญิงที่ดื่มสุราแล้วส่งผลกระทบต่อตนเองและสังคมในด้านต่างๆโดยการทบทวนข้อมูลที่มีการนำเสนอผ่านสื่อออนไลน์ 5) พนักงานขนส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชันในจังหวัดสุพรรณบุรี 6) ผู้ถูกคุมประพฤติดื่มแล้วขับในจังหวัดนครศรีธรรมราช 7) วัยรุ่นชายที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ในจังหวัดบุรีรัมย์ และ 8) พนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี กล่าวได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีความครอบคลุมกลุ่มต่างๆ เป็นอย่างดี

ตารางที่ 1 สรุปสาระสำคัญของผลการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมดื่มแล้วขับ

ผลการศึกษาที่สำคัญ	การศึกษาที่									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ผู้ดื่มส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกต่อการดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยมองว่าเป็นการสังสรรค์กับเพื่อนหรือเครื่องมือในการเข้าสังคม เป็นเรื่องที่พบเห็นได้ปกติในชุมชน เป็นธรรมเนียมปฏิบัติของชุมชน	/	/	/	/	/				/	
ผู้ดื่มที่ไม่เมาไม่สามารถในการควบคุมตนเองและสามารถขับชี่ยานพาหนะได้ “ดื่มแล้วขับ” ต่างจาก “เมาแล้วขับ” นักศึกษาทั้งหญิงและชายให้ข้อมูลในการทำงานเดียวกันว่า ผู้ที่ดื่มไม่มากสามารถขับชี่ยานพาหนะกลับได้ ส่วนผู้ที่ดื่มจนเมาจะไม่ขับชี่ยานพาหนะกลับ					/					/

ผลการศึกษาที่สำคัญ	การศึกษาที่									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ผู้หญิงมีภาพลักษณ์ที่ดูเหมือนเป็นเพศที่อ่อนแอ หากมีการกระทำความผิดจะได้รับความเห็นอกเห็นใจมากกว่าเพศชาย			/							
อิทธิพลจากพฤติกรรมติ่มแล้วขับของเพื่อนหรือบุคคลรอบตัวทำให้มีโอกาสติ่มแล้วขับเพิ่มขึ้น				/						
ปัจจัยการอบรมเลี้ยงดูในครอบครัวช่วยสนับสนุนพฤติกรรมติ่มแล้วไม่ขับ ในวัยเด็กทุกคนได้รับการชี้แนะ สอนทักษะการขับขี่รถจากครอบครัว เมื่อเติบโตขึ้นถึงวัยที่ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนได้แล้วครอบครัวยังต้องคอยสอดส่องพฤติกรรมขับขี่ของบุตรหลานสม่ำเสมอด้วย					/					
ปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมของตน บุคคลที่มีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมตนเองสูงจะมีอิทธิพลทางบวกต่อพฤติกรรมติ่มไม่ขับ เช่น การรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อปฏิเสธการติ่มสุราก่อนขับขี่ยานพาหนะ				/						
กฎหมายประเดินเมาแล้วขับและการบังคับใช้ที่ไม่เข้มงวด ไม่สม่ำเสมอ เป็นปัจจัยส่งเสริมพฤติกรรมติ่มแล้วขับ	/	/	/	/						/
การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการติ่มแล้วขับของบริษัทต้นสังกัด มีบทลงโทษที่ชัดเจนช่วยลดโอกาสติ่มแล้วขับ				/			/			
ค่านิยม ทศนคติ และการเห็นความสำคัญของประเดินติ่มไม่ขับเป็นปัจจัยสนับสนุนพฤติกรรมติ่มไม่ขับ	/			/						
พฤติกรรมเมาแล้วขับสามารถควบคุมได้ด้วยการมีข้อกำหนดและกฎหมาย ผู้กระทำความผิดรับรู้กฎหมายเป็นอย่างดี แต่ขาดปัจจัยสนับสนุนที่ทำให้สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้				/	/		/			
ไม่มีปัจจัยสนับสนุนให้ผู้ติ่มไม่ขับ โดยเฉพาะหลังจากติ่มเสร็จแล้ว ผู้ติ่มไม่ขับสามารถเดินทางกลับบ้านได้ด้วยรถ							/			

ผลการศึกษาที่สำคัญ	การศึกษาที่									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
สาธารณะ รถรับจ้าง หรือบริการขับรถเอกชน เนื่องจากไม่มีการให้บริการในพื้นที่										
อิทธิพลของสื่อต่าง ๆ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมดื่มแล้วขับ							/			
การกำหนดนิยามของคำว่าผู้ประกอบการธุรกิจรถโดยสารประจำทางยังไม่ชัดเจน รถตู้รับจ้างทั่วไปถูกจัดเป็นธุรกิจส่วนบุคคล ไม่มีการควบคุม เช่น ในเรื่องของชั่วโมงการทำงาน ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ									/	
มาตรการการลงโทษที่เบาเกินไป การลงโทษที่ไม่เป็นรูปธรรม กรณีมีผู้บาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจึงจะลงโทษจำคุก หรือปรับประมาณ 5,000-8,000 บาทเท่านั้น โดยไม่ขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ที่วัดได้									/	
กฎหมายไม่ได้บัญญัติถึงการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์กรณีเป็นผู้ขับรถส่วนบุคคลและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และยังไม่ได้บัญญัติโทษและความร้ายแรงหากก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคม									/	
บริการเรียกคนขับรถ เช่น Grab Drive Your Car (แกร็บ ไดรฟ์ ยัวร์ คาร์) U DRINK I DRIVE เพื่อนดื่มเราขับ มีราคาแพง					/					/
ประชาชนหลีกเลี่ยงด่านตรวจ หรือไม่ให้ความร่วมมือ										/

การศึกษาที่ 1 พบว่าความนิยมในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เกิดจากทัศนคติเชิงบวกต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งได้รับอิทธิพลมาจากปัจจัยด้านสภาพสังคมและวัฒนธรรมพื้นถิ่น (6) เช่น การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มักเกิดขึ้นในช่วงเวลาของการแสดงความยินดีและในประเพณีรื่นเริง การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สำหรับผู้มีอายุน้อยเป็นการแสดงออกถึงความเคารพแก่ผู้ที่มีอาวุโสกว่า ผู้มีอาวุโสดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพื่อแสดงการยอมรับผู้น้อย และการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ถูกมองว่าเป็นเครื่องมือสนับสนุนระบบความสัมพันธ์แบบเครือญาติ ทำให้เครือญาติ เพื่อนฝูง รักใคร่กลมเกลียวกัน และเป็นเรื่องปกติที่สังคมจะต้องมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ควบคู่กับการทานอาหาร ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับการศึกษาที่ 2 ที่

ดำเนินการในลักษณะคล้ายคลึงกันแต่เน้นศึกษาในกลุ่มวัยทำงาน (7) พบว่า กลุ่มบุคคลที่ศึกษามีมุมมองเชิงบวกต่อการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์เช่นเดียวกัน โดยมองว่าการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์เป็นเรื่องปกติ การตีพิมพ์หลังเลิกงานเป็นการสร้างสรรค์เพื่อผ่อนคลายความเครียดไม่ใช่เรื่องผิดบาปเพราะเป็นเรื่องส่วนตัว แต่การเมาแล้วขับเป็นสิ่งไม่ควรทำ ถ้าตีพิมพ์จนเมาควรพักในที่อยู่อาศัย ในประเด็นด้านสัญลักษณ์ที่มีลักษณะคล้ายกับสัญลักษณ์บนบรรจุภัณฑ์ของเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ พบว่าส่งผลทำให้ผู้ตีพิมพ์นึกถึงเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ที่ตนเคยตีพิมพ์เพราะเครื่องหมายดังกล่าวถูกบันทึกในความทรงจำแล้ว แม้จะมีการเปลี่ยนสี เปลี่ยนรูปภาพ แต่ยังทำให้เกิดการจดจำและนึกถึงเวลาที่ตีพิมพ์ ความสุข ความสนุก และบรรยากาศของการตีพิมพ์ นอกจากนี้ การวิจัยนี้ได้ศึกษาในประเด็นความเห็นของผู้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการรณรงค์งดเหล้าเข้าพรรษา ซึ่งพบว่า ในช่วงการเข้าพรรษา ประชาชนส่วนใหญ่เห็นความสำคัญของการงดเหล้าเข้าพรรษาและมีการดำเนินโครงการต่อเนื่องในชุมชนถึงแม้จะมีความเข้มข้นน้อยกว่าในระยะแรก ๆ ที่เริ่มมีการรณรงค์ แต่ก็ยังมีการปฏิบัติอยู่ เพราะเป็นการรณรงค์ของพื้นที่ เช่น วัด ชุมชน โรงเรียนที่ได้รับการสนับสนุนตามเทศกาลและเป็นตัวชี้วัดศักยภาพของชุมชนได้

ทัศนคติเชิงบวกต่อการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์ และความเห็นอกเห็นใจของสังคมเมื่อผู้หญิงกระทำ ความผิดเมาแล้วขับ เป็นข้อค้นพบหลักของโครงการวิจัยที่ 3 ซึ่งทำการศึกษาพฤติกรรมการตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์แล้วขับของเพศหญิงและค้นหาปัจจัยที่ทำให้ผู้หญิงตีพิมพ์เครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์แล้วขับชียานพาหนะ (8) ซึ่งพบว่า ผู้หญิงมีภาพลักษณ์ที่ดูเหมือนเป็นเพศที่อ่อนแอ หากมีการกระทำผิดจะได้รับความเห็นอกเห็นใจมากกว่าเพศชาย อีกทั้งทัศนคติที่เพศชายมีต่อเพศหญิงที่ตีพิมพ์แอลกอฮอล์นั้นพบว่า มีทัศนคติว่าผู้หญิงที่ตีพิมพ์นั้นดูมีความมั่นใจ ทนสมัยและมีความสามารถ ดังนั้นผู้หญิงจึงคิดว่าการตีพิมพ์นั้นทำให้ตนดูดีในสายตาของผู้ชาย สิ่งเหล่านี้จึงกลายเป็นแรงจูงใจให้เพศหญิงหันไปตีพิมพ์แอลกอฮอล์มากขึ้น และกลุ่มที่ต้องการยอมรับมักมีรถเป็นของตัวเองจึงมีโอกาสที่จะตีพิมพ์แล้วขับรถเป็นประจำ นอกจากนี้การตีพิมพ์ถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการเข้าสังคม เมื่อมีการรวมตัวของเพื่อนฝูงจะต้องมีการสังสรรค์ด้วยการตีพิมพ์ ซึ่งส่วนใหญ่มักเป็นการตีพิมพ์นอกบ้าน ในร้านที่มีเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์จำหน่ายด้วย เมื่อตีพิมพ์แล้วยังไม่สร้างเมาก็จำเป็นต้องเดินทางกลับที่พักซึ่งหากเป็นพาหนะของตนเองและต้องขับรถอาจขาดสติสัมปชัญญะจนต้องไปก่อเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายและผลกระทบต่อผู้บริสุทธิ์ จากข้อมูลข่าวสารต่างๆจะพบว่า มีรายงานการเพิ่มขึ้นของผู้หญิงที่ตีพิมพ์แล้วขับและมีส่วนร่วมในอุบัติเหตุร้ายแรงและบาดเจ็บสาหัส แต่การตีพิมพ์แล้วขับมักได้รับการมองว่าเป็นปัญหาของผู้ชาย การไม่ตระหนักถึงปัญหาจึงเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการแก้ไข ไม่ว่าจะเป็เพศใดหากตีพิมพ์แล้วขับย่อมทำให้เกิดความเดือดร้อน ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินได้มากพอๆกัน

สำหรับปัจจัยที่ทำให้เกิดพฤติกรรมการตีพิมพ์แล้วขับในวัยรุ่นซึ่งดำเนินการศึกษาในโครงการวิจัยที่ 4 (9) พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างเพื่อนเป็นปัจจัยที่เป็นอุปสรรคขวางกั้นการมีพฤติกรรมการตีพิมพ์ไม่ขับโดยเฉพาะในกลุ่มเพื่อนสนิทชายที่ตีพิมพ์ด้วยกันเป็นประจำ กล่าวคือ หากเพื่อนตีพิมพ์แล้วขับโอกาสในการตีพิมพ์แล้วขับของวัยรุ่นก็สูงขึ้นด้วย ส่วนปัจจัยที่ช่วยสนับสนุนให้เกิดพฤติกรรมการตีพิมพ์แล้วขับ มีหลายปัจจัย ได้แก่ 1) ปัจจัยการอบรมเลี้ยงดูในครอบครัว ในวัยเด็กทุกคนได้รับการชี้แนะ สอนทักษะการขับขี่รถจากครอบครัว เมื่อเติบโตขึ้นถึงวัยที่ขับชียานพาหนะบนท้องถนนได้แล้วครอบครัวยังต้องคอยสอดส่องพฤติกรรมขับขี่ของบุตรหลานสม่ำเสมอด้วย 2) ปัจจัยการจัดระเบียบทางสังคม เช่น การมีกฎหมายและมีจุดตรวจแอลกอฮอล์ ส่งผลให้คนในชุมชนระมัดระวังการตีพิมพ์แล้วขับรถมากขึ้น แต่ไม่ได้ส่งผลโดยตรงต่อการลดพฤติกรรมการตีพิมพ์แอลกอฮอล์ เนื่องจาก

ความชัดเจนเรื่องปริมาณแอลกอฮอล์ที่ดื่มแล้วสามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยและความสม่ำเสมอของการสู่มตรวจวัดปริมาณการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีที่มีการตั้งด่านในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวเท่านั้น ส่วนในวันปกติจะมีน้อยมากทำให้คนในชุมชนรู้วิธีการหลบหลีกด่านเหล่านี้มากกว่าที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสู่มการดื่มไม่ขับ 3) ปัจจัยทางจิตวิทยาที่มีอิทธิพลต่อการมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ คือทัศนคติต่อการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เนื่องจากเป็นความคิดหรือความรู้สึกของบุคคลเกี่ยวกับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในลักษณะดีหรือไม่ดี เป็นโทษหรือมีประโยชน์ต่อตนเอง และ 5) ปัจจัยการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมของตน บุคคลที่มีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมตนเองสูงจะมีอิทธิพลทางบวกต่อพฤติกรรมดื่มไม่ขับ เช่น การรับรู้สมรรถนะแห่งตนเพื่อปฏิเสธการดื่มสุร่าก่อนขับชี่ยานพาหนะ

การจัดระเบียบทางสังคมเป็นหนึ่งในปัจจัยที่พบว่ามีความสำคัญต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ โดยโครงการวิจัยที่ 6 ศึกษาพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ ผ่านโมบายแอปพลิเคชันจังหวัดสุพรรณบุรี (10) พบว่า พนักงานขับรถเป็นเพศชายเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีพฤติกรรมการดื่มแล้วขับร้อยละ 20.9 ปัจจัยที่ทำให้พนักงานขับรถดื่มไม่ขับ ได้แก่ 1) **ค่านิยมและการเห็นความสำคัญของประเด็นดื่มไม่ขับสำหรับอาชีพพนักงานส่งอาหาร** กล่าวคือ พนักงานที่มีค่านิยมและเห็นความสำคัญของการดื่มไม่ขับระดับมากมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ 5.710 เท่าของพนักงานที่เห็นความสำคัญของเรื่องดังกล่าวในระดับน้อย 2) **ลักษณะการทำงาน** โดยพนักงานที่ทำงานส่งอาหารเป็นอาชีพเสริม จะมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับน้อยกว่าพนักงานที่ทำงานส่งอาหารเป็นอาชีพหลักร้อยละ 10 3) **การมีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ** ได้แก่ บริษัทจะปิดระบบการเรียกของพนักงาน การถูกพักงาน ตั้งแต่ 14 วัน จนถึง 1 เดือน และไล่ออกจากการเป็นพนักงาน ของบริษัทต้นสังกัดมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการดื่มไม่ขับ โดยพนักงานที่ทำงานในบริษัทที่มีนโยบายและกฎระเบียบและบทลงโทษที่ชัดเจนเกี่ยวกับการดื่มแล้วห้ามขับจะมีพฤติกรรมการดื่มไม่ขับเป็น 6.769 เท่าของพนักงานที่ทำงานในบริษัทที่ไม่มีนโยบายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดื่มแอลกอฮอล์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ประเด็นการจัดระเบียบทางสังคมได้ถูกศึกษาเช่นเดียวกันโดยโครงการวิจัยที่ 7 ซึ่งทำการศึกษาการศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมการดื่มแล้วขับ ของผู้ที่ถูกควบคุมความประพฤติจากกรณีดื่มแล้วขับในจังหวัดนครศรีธรรมราช 100 คน (11) ข้อค้นพบแสดงให้เห็นว่า**พฤติกรรมการเมาแล้วขับสามารถควบคุมได้ด้วยการมีข้อกำหนดและกฎหมาย** กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้กระทำความผิดรับรู้กฎหมายเป็นอย่างดี แต่ขาดปัจจัยสนับสนุนที่ทำให้สามารถปฏิบัติตามกฎหมายได้ กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายในระดับดีมาก ในข้อคำถามเกี่ยวกับพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และเกี่ยวกับในกรณีเมาแล้ว ขับจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 บาท ถึง 20,000 แต่ยังมี**ความรู้**น้อยในข้อคำถามเกี่ยวกับปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกายถือว่าผิดกฎหมาย ซึ่งตอบถูกต้องเพียงร้อยละ 57 ส่วนการรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบจากการดื่มแล้วขับ พบว่ากลุ่มตัวอย่างรับรู้ผลกระทบของการดื่มแล้วขับเป็นอย่างดี โดยรับรู้ผลกระทบมากที่สุดในประเด็นหากเมาแล้วขับอาจทำให้ผู้อื่นหรือตนเองเสียชีวิตได้ รองลงมาคือ หากเมาแล้วขับอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ทั้งนี้ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นไปในลักษณะเดียวกันกับการศึกษาที่กล่าวมาแล้ว คือ การดื่มเป็นการสังสรรค์กับเพื่อนหรือเครื่องมือในการเข้าสังคม เป็นเรื่องที่พบเห็นได้ปกติในชุมชน เป็นธรรมเนียมปฏิบัติของชุมชน มีบุคคลอื่นในครอบครัวที่ดื่มอยู่แล้ว และดื่มเพื่อผ่อนคลายจากความเครียดหรือความกั้มใจ ส่วนการวิเคราะห์พฤติกรรมเชิงเศรษฐศาสตร์ในการตัดสินใจ

ติ่มแล้วขับ นักวิจัยได้สร้างสถานการณ์สมมติขึ้นมา 3 กรณี สถานการณ์สมมติที่ 1 เมื่อติ่มเครื่องติ่ม แอลกอฮอล์ และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักโดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเลือกเดินทางรูปแบบใด ผลการศึกษา พบว่า ความน่าจะเป็นในการเลือกรถจักรยานยนต์ในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.89 รองลงมา คือ รถยนต์ เท่ากับ 0.09 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.01 สถานการณ์สมมติที่ 2 เมื่อติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของท่านและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ แต่ไม่มีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ เลือกเดินทางรูปแบบใด ผลการศึกษา พบว่า ความน่าจะเป็นในการเลือกรถยนต์ในการเดินทาง มากที่สุด เท่ากับ 0.99 รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 0.00240 และน้อยที่สุด คือ รถโดยสาร ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.00003 สถานการณ์สมมติที่ 3 เมื่อติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์และต้องเดินทางกลับบ้านพักหรือสถานที่พักของและมีปริมาณแอลกอฮอล์เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์และมีข้อกำหนดทางด้านกฎหมายในการขับขี่ยานพาหนะ (ผิดกฎหมาย) ผลการศึกษา พบว่า ความน่าจะเป็นในการเลือกรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางมากที่สุด เท่ากับ 0.8866 และน้อยที่สุด คือ การเดินเท้า ความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.1134 งานวิจัยดังกล่าวสรุปว่า กลุ่มตัวอย่างจะมีพฤติกรรมการตัดสินใจเปลี่ยนแปลงไปหากมีการควบคุมพฤติกรรมด้วยข้อบังคับทางด้านกฎหมาย ซึ่งเห็นได้ชัดจากสถานการณ์ที่ 2 ที่กำหนดให้ไม่มีข้อบังคับทางด้านกฎหมาย กลุ่มตัวอย่างเลือกตัดสินใจขับรถด้วยตนเองแม้จะมีการติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์ แต่เมื่อมีข้อกำหนดมาบังคับพฤติกรรม กลุ่มตัวอย่างจะตัดสินใจในเดินทางด้วยรถสาธารณะ อย่างไรก็ตาม **ในความเป็นจริง พื้นที่จังหวัดนครศรีธรรมราช ยังมีอุปสรรคสำคัญที่ไม่ได้สนับสนุนให้ผู้ติ่มเครื่องติ่มแอลกอฮอล์สามารถเดินทางได้ด้วยรถสาธารณะ** เนื่องจากช่วงเวลากลางคืนที่มีการติ่มนั้น ไม่มีรถรับจ้างหรือรถโดยสารสาธารณะให้บริการ จึงทำให้ไม่สามารถเกิดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ (การติ่มแล้วไม่ขับ) ขึ้นได้จริง

โครงการวิจัยที่ 8 ดำเนินการศึกษาปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการติ่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย ตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์ (12) ซึ่งมีข้อค้นพบที่คล้ายคลึงกับการศึกษาที่กล่าวมาแล้วข้างต้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ในการศึกษานี้มีพฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์ขณะมีเมามา คิดเป็นร้อยละ 63 เมื่อพิจารณาแต่ละตัวแปร พบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมติ่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย คือ **ทัศนคติต่อการเมาแล้วขับ กฎหมาย/กฎจราจร อิทธิพลของเพื่อน ความรู้เกี่ยวกับผลของแอลกอฮอล์ต่อการขับขี่ยานพาหนะ และบทลงโทษที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมามา** และอิทธิพลของสื่อต่าง ๆ นอกจากนี้ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลมองว่าการแก้ไขปัญหาการติ่มแล้วขับเป็นหน้าที่ที่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายต้องร่วมมือกัน ทั้งพ่อ แม่ ผู้ปกครอง ด้วยการตักเตือนหรือห้ามปรามบุตรหลานของตนไม่ให้ขับขี่ยานพาหนะเมื่อติ่มแอลกอฮอล์ หน้าที่ของผู้นำชุมชนและอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน ในการสอดส่องดูแลคนในพื้นที่รับผิดชอบ หน้าที่ของร้านค้าในชุมชนที่จะต้องหลีกเลี่ยงหรืองดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างจริงจังให้กับเยาวชนที่อายุต่ำกว่ากฎหมายกำหนด งดขายในช่วงเทศกาลหรือช่วงที่มีการห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รวมทั้งหน้าที่ของผู้กำหนดนโยบายในการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตั้งด่านชุมชนโดยให้ด่านชุมชนมีอำนาจในการจับเฝ้าแอลกอฮอล์ได้ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่วัยรุ่นกลัวที่สุด ทั้งนี้ **ให้ตำรวจเข้าร่วมในการตั้งด่านชุมชนทุกครั้งและมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ หรือหากมีอัตรากำลังไม่เพียงพอก็อนุญาตให้ชุมชนสามารถดำเนินการแทนได้**

โครงการวิจัยที่ 9 ทำการศึกษาโมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถ โดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (13) การศึกษานี้พบว่า พฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ โดยสารส่วนใหญ่มีลักษณะใกล้เคียงกับพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของประชาชนโดยทั่วไป อาทิ อายุที่เริ่มดื่ม สาเหตุการดื่ม การวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถ โดยสาร พบว่า ปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อพฤติกรรมการขับรถโดยสารแบบดื่มแล้วขับหรือดื่มแล้วไม่ขับ โดยมีขนาดอิทธิพล และปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรมมีอิทธิพลทางตรงต่อการรับรู้ผลกระทบของการดื่มแล้วขับ ส่วนประเด็นปัญหา พบว่า 1. **การกำหนดนิยามของคำว่าผู้ประกอบการโดยสารประจำทางยังไม่ชัดเจน** ในขณะที่รถตู้รับจ้างทั่วไปก็เป็นธุรกิจส่วนบุคคล ไม่มีการควบคุม เช่นในเรื่องของชั่วโมงการทำงาน ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2. **มาตรการการลงโทษที่เบาเกินไป การลงโทษที่ไม่เป็นรูปธรรม** กรณีมีผู้บาดเจ็บหรืออุบัติเหตุจึงจะลงโทษจำคุก หรือปรับประมาณ 5,000-8,000 บาทเท่านั้น **โดยไม่ขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ที่วัดได้** การศึกษากรณีของมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการกิจการรถตู้โดยสารประจำทางที่ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมดื่มสุราหรือของมึนเมาโดย ปาลวัฒน์ แสนคา, สุรีย์ฉาย พลวัน, คมสัน สุขมาก (14) ได้ให้ข้อเสนอแนะให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และเสนอแนะให้มีการออกกฎกระทรวงว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์และความปลอดภัยของการประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ เนื่องจากพบว่ามาตรการในการควบคุมการเสพสุราหรือของมึนเมาขณะขับรถของพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง มีการระบุโทษจำคุกและปรับ แต่กฎหมายไม่ได้บัญญัติถึงการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์กรณีเป็นผู้ขับรถส่วนบุคคลและผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ และยังไม่ได้บัญญัติโทษและความร้ายแรงหากก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคม การศึกษากฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทางในประเทศไทยก็พบปัญหาการเยียวยาและชดใช้ค่าเสียหายที่ล่าช้า ไม่เป็นธรรมและไม่เพียงพอ กรณีที่ประสบอุบัติเหตุจากการโดยสารรถประจำทาง (15)

โครงการวิจัยจำนวน 2 โครงการดำเนินการเพื่อศึกษาปัจจัยที่เป็นอุปสรรคหรือเป็นสิ่งที่ส่งเสริมให้เกิดการใช้งานบริการเรียกใช้คนขับรถเพื่อลดปัญหาการดื่มแล้วขับ ซึ่งดำเนินการศึกษาในกลุ่มประชาชนทั่วไปที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร และนักศึกษามหาวิทยาลัยและผู้ประกอบการสถานบันเทิงในจังหวัดเชียงใหม่ โครงการที่ 5 การศึกษาบริบทและวัฒนธรรมในการดื่ม มุมมองและข้อเสนอแนะของนักศึกษาต่อกลยุทธ์การกำหนดผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มโดยมีค่าตอบแทน และรูปแบบแอปพลิเคชัน “เพื่อนดื่มเราขับ”(16) ผลการศึกษา พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่เริ่มดื่มแอลกอฮอล์ตั้งแต่อายุยังน้อย โดยเหตุผลของการดื่มครั้งแรกมาจากทั้งปัจจัยภายในตัวเอง ได้แก่ ความอยากรู้อยากลอง ปัจจัยจากบริบททางสังคม ได้แก่ การที่เห็นครอบครัวหรือเพื่อนดื่มจึงอยากรู้รสชาติของแอลกอฮอล์ และปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมทางวัฒนธรรม ได้แก่การดื่มในเทศกาลงานฉลอง บางคนมีทั้งสามปัจจัยร่วมกันในการดื่มครั้งแรก นอกจากนี้ นักศึกษาหลายคนให้ข้อมูลว่า ผู้ปกครองหรือคนในบ้านสอนให้ดื่มตั้งแต่อายุชั้นมัธยมต้นแล้ว หรือการอนุญาตให้ไปดื่มสังสรรค์กับเพื่อนที่บ้านโดยครอบครัวรับรู้และไม่ห้าม การดื่มของนักศึกษาจะเกิดขึ้นในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์หรือวันธรรมดาที่วันถัดไปไม่มีเรียนหรือมีตารางเรียนตอนบ่าย ดื่มในโอกาสพิเศษที่นักศึกษาให้ความสำคัญมากที่สุด คืองานฉลองสังสรรค์วันคล้ายวันเกิดของตนเองหรือของเพื่อนในกลุ่ม ซึ่งเจ้าของวันเกิดมักจะเป็นคนที่ดื่มมากที่สุด และมากกว่าปริมาณการดื่มปกติ

ของเจ้าตัว นักศึกษาจะใช้วิธีหารค่าใช้จ่ายในการตีมนักกับเพื่อน ค่าใช้จ่ายจึงขึ้นกับจำนวนผู้ร่วมตีมน ปริมาณ การตีมน ประเภทของเครื่องตีมน และสถานที่ไปตีมน โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายต่อคนอยู่ที่ประมาณ 100 - 400 บาทต่อ คนต่อครั้งของการตีมน นักศึกษาชายมักจะเดินทางโดยใช้ยานพาหนะส่วนตัวซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถมอเตอร์ไซด์ โดยอาจจะไปคนเดียว หรือมีการนัดไปด้วยกันเป็นกลุ่มหากเพื่อนในกลุ่มมีรถยนต์ ส่วนนักศึกษาหญิงมีแนวโน้ม ที่จะใช้บริการรถสาธารณะทั้งไปและกลับมากกว่า แต่ที่ต้องขึ้นกับปัจจัยดังต่อไปนี้ 1. ระยะทางไปสถานบันเทิง 2. ลักษณะของร้านที่นัดกันไปตีมน 3. การแต่งตัวของตนเองและเพื่อนในกลุ่ม 4. การไปเที่ยวในช่วงฤดูฝน และ 5. ความตั้งใจว่าจะตีมนหนักหรือไม่ สำหรับมุมมองต่อการตีมนแล้วขับ พบว่า “ตีมนแล้วขับ” ต่างจาก “เมาแล้ว ขับ” นักศึกษาทั้งหญิงและชายให้ข้อมูลในการทำงานเดียวกันว่า ผู้ที่ตีมนไม่มากสามารถขับขี่ยานพาหนะกลับ ได้ ส่วนผู้ที่ตีมนจนเมาจะไม่ขับขี่ยานพาหนะกลับ คือหากตนเองหรือเพื่อนเป็นผู้ที่จะต้องขับขี่ในวันนั้น จะตีมน พอประมาณ ให้ยังมีสติ ให้รู้สึกว่าการตีมนแล้วขับขี่ไหว เนื่องจากหากตีมนจนเมาแล้วต้องใช้บริการเรียกรถผ่าน แอปพลิเคชันจะเสียค่าใช้จ่าย ด้วยระยะทางกลับก็ไม่ไกล นักศึกษาจะหาทางเลือกอื่นเพื่อกลับที่พักเมื่อตนเอง ตีมนหนักจนเมา นักศึกษาที่รู้ตัวเองว่าเมาเลือกในการกลับที่พักรถสองสามทางได้แก่ 1) เพื่อนร่วมตีมนที่ไม่เมา ยังมีสติจะเป็นผู้ขับขี่พาเพื่อนที่เมามากกว่าหรือไม่ไหวจริง ๆ ไปส่งที่พักร เป็นวิธีที่ใช้กันมากที่สุดเพราะเป็นการ ดูแลกันเองไม่มีค่าใช้จ่าย 2) การใช้บริการรถส่วนบุคคลที่ให้บริการผ่านแอปพลิเคชันซึ่งมีเพียงเจ้าเดียวใน จังหวัดเชียงใหม่ มีทั้งบริการรถมอเตอร์ไซด์และรถยนต์ เหมาะสำหรับผู้ที่ตีมนหนัก โดยผู้ประกอบการสถาน บันเทิงบางแห่งก็อำนวยความสะดวกบริเวณจอดรถให้นักเที่ยวสามารถเรียกรถบริการได้ง่ายขึ้น แต่การมี ค่าบริการที่สูงและความกังวลด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เป็นนักศึกษาหญิงที่เมาและเดินทาง กลับคนเดียว ดังนั้นการใช้บริการจึงเป็นที่นิยมเฉพาะนักศึกษาหญิงที่เดินทางกันเป็นกลุ่ม และ 3) การขอให้ เพื่อนที่ไม่ได้มาเที่ยวด้วยหรือแฟนมารับกลับ วิธีนี้ทั้งประหยัดและไม่ต้องห่วงกับการนั่งไปกับคนขับที่ไม่รู้จัก

โครงการที่ 10 ศึกษาปัจจัยทำนายการเรียกใช้บริการคนขับรถเพื่อลดพฤติกรรมการตีมนแล้วขับ ใน พื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร (17) โดยพบว่า ปัจจัยทำนายที่มีอิทธิพลต่อการเรียกใช้บริการคนขับรถ คือ ความคาดหวังด้านการบริการของผู้ใช้บริการ กล่าวคือ ถ้าผู้มีพฤติกรรมขับรถไปตีมนแอลกอฮอล์ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร มีความคาดหวังด้านการบริการเพิ่มมากขึ้น การตัดสินใจที่จะเรียกใช้บริการคนขับรถก็จะเพิ่ม มากขึ้น ที่เป็นแบบนี้ เพราะ ความคาดหวังในบริการที่เป็นรูปธรรมสามารถจับต้องได้ บริการต้องมีความ น่าเชื่อถือไว้วางใจว่าตนเองจะปลอดภัยทั้งชีวิตและทรัพย์สิน บริการต้องสามารถตอบสนองต่อลูกค้าที่ รวดเร็ว และมีการประกันคุณภาพหรือการสร้างเชื่อมั่นต่อลูกค้า พนักงานที่เอาใจใส่ลูกค้า รวมถึง ราคาและโปรโมชั่นและมีระบบการใช้งานง่าย หากองค์ประกอบของความคาดหวังต่างๆ เหล่านี้ได้รับการ ตอบสนองจากผู้ให้บริการ โอกาสที่ผู้ตีมนแล้วขับในกรุงเทพมหานครจะเรียกใช้บริการที่สูงขึ้น ปัญหาอุปสรรค สำคัญของบริการ คือ บริการเหล่านี้มีราคาแพง ผู้ให้ข้อมูลส่วนหนึ่งให้เหตุผลว่า ค่าบริการเรียกรถคนขับแพง กว่าค่าตีมนของตนเอง จึงไม่อยากจ่ายในส่วนนี้ เช่น ราคาค่อนข้างสูงประมาณ 600-700 บาท บางคนก็คิดว่า ราคานี้โหด ได้ค่าน้ำมัน ครึ่งถึงเต็มถังเลย แลกกับว่า เรากินให้พอดีๆ เมาก็ให้รู้ตัวว่ากลับได้” ผู้ตีมนส่วนหนึ่งให้ เหตุผลว่าจะหลีกเลี่ยงการขับหากรู้ว่าจะต้องเจอด่านตรวจ จะเรียกใช้บริการคนขับ ให้เพื่อนมารับ หรือเปิด โรงแรมนอนแทน นอกจากนี้ผู้ให้ข้อมูลยังกล่าวถึงประเด็นบทลงโทษที่เบาเกินไป ทำให้ผู้ตีมนไม่เกรงกลัวหาก ตนเองจะตีมนแล้วขับ และประเด็นสุดท้ายเป็นเรื่องความครอบคลุมและสถานที่ในการตั้งด่านตรวจ ผู้ให้ข้อมูล ระบุว่า การตั้งด่านเพื่อจับคนตีมนแล้วขับ มีลักษณะที่ชัดเจนทั้งสถานที่ และเวลา ทำให้ผู้ที่ตีมนแล้วขับ สามารถ

คาดเดาได้ รวมถึงส่งข่าวแจ้งที่ตั้งและเวลาของการตั้งด่านผ่าน Line Group และ Facebook ซึ่งมีทั้งผู้ดื่มแล้ว ขับแจ้งกันเอง และทางร้านอาหาร สถานบันเทิงเป็นคนแจ้งกับผู้ใช้บริการ เพื่อให้หลบเลี่ยงด่านได้ถูกต้อง รวมถึงการตรวจสอบด่านด้วยตนเองผ่าน google map การใช้แอปพลิเคชันดูสถานการณ์การตั้งด่านแบบ Real Time เป็นต้น สิ่งเหล่านี้จึงเป็นอุปสรรคของการบังคับใช้กฎหมาย

สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาข้างต้น ผู้เขียนสรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ ดังนี้

1. ทักคนคิดต่อการดื่มแล้วขับ ผู้ดื่มส่วนหนึ่งที่ยังขับยานพาหนะแม้ว่าตนเองดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ไปแล้ว และมีความคิดว่าหากตนเองไม่เมาหรือเมานิดหน่อยแต่ก็ยังสามารถขับยานพาหนะได้ “การเมา” เป็นสิ่งที่ผู้ดื่มได้จากการประเมินตนเองซึ่งอาจจะแตกต่างจากความเป็นจริงหากมีการวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ความคลาดเคลื่อนในการประเมินความสามารถของตนเองทำให้ผู้ดื่มหลายคนคิดว่าตนเองยังสามารถควบคุมยานพาหนะได้ดีแม้ว่าในความเป็นจริงแล้วปริมาณแอลกอฮอล์อาจสูงกว่าที่กฎหมายกำหนด กฎหมายที่กำหนดเพดานปริมาณแอลกอฮอล์ที่สามารถขับขี่ยานพาหนะได้จึงบังคับใช้ได้ยากในทางปฏิบัติ นอกจากนี้หากเป็นเพศหญิงที่กระทำความผิดเกี่ยวกับเมาแล้วขับยังได้รับความเห็นใจจากสังคม ไม่ถูกสังคมลงโทษเท่าเพศชาย
2. การบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มงวดและสม่ำเสมอ เช่น การมีจุดตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์และการสุ่มตรวจ ส่งผลให้ประชาชนระมัดระวังการดื่มแล้วขับยานพาหนะมากขึ้น แต่ยังมีประเด็นปัญหาเกี่ยวกับความชัดเจนเรื่องปริมาณแอลกอฮอล์ที่ดื่มแล้วสามารถขับรถได้อย่างปลอดภัย และความสม่ำเสมอของการสุ่มตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีที่มีการตั้งด่านตรวจในช่วงเทศกาลวันหยุดยาวเท่านั้น ส่วนในวันปกติจะมีการสุ่มตรวจวัดแอลกอฮอล์น้อยมาก สิ่งเหล่านี้ทำให้ประชาชนไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย ทั้งนี้ มีงานวิจัยระบุว่า ผู้ที่มีประสบการณ์จากการถูกจับเฝ้าแอลกอฮอล์ จะรู้สึกว่าการถูกเรียกสุ่มเฝ้าแอลกอฮอล์ทำให้ตนเองเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายโดยไม่จำเป็น และหากมีปริมาณแอลกอฮอล์สูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดก็จะได้รับโทษทางกฎหมาย ซึ่งทำให้ตนเองหลีกเลี่ยงที่ดื่มแล้วขับ ดังนั้นหากมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด โอกาสที่ประชาชนดื่มแล้วขับน่าจะลดลงหนึ่งในอุปสรรคที่การบังคับใช้กฎหมายดำเนินการได้ไม่เต็มที่ คือ การขาดแคลนเจ้าหน้าที่ภาครัฐและเครื่องมือสำหรับเฝ้าแอลกอฮอล์ในด่านตรวจ รวมทั้งการหลีกเลี่ยงด่านตรวจหรือการไม่ให้ความร่วมมือของผู้ดื่ม
3. มาตรการการลงโทษที่เบาเกินไป การลงโทษที่ไม่เป็นรูปธรรม โดยไม่ขึ้นอยู่กับปริมาณแอลกอฮอล์ที่วัดได้ ทำให้ประชาชนยังเลือกที่จะยอมเสี่ยงขับยานพาหนะหลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เพราะแม้จะถูกจับแต่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อตนเองมากทั้งในแง่ของค่าปรับที่ต้องจ่ายหรือการลงโทษทางวินัยจากสถานที่ทำงานหรือสังคม
4. การกำหนดนิยามของคำว่าผู้ประกอบการโดยสารประจำทางยังไม่ชัดเจน ในขณะที่รถตู้รับจ้างทั่วไปก็เป็นธุรกิจส่วนบุคคล ไม่มีการควบคุม เช่นในเรื่องของชั่วโมงการทำงาน ทำให้ไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5. ขาดปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมให้เกิดพฤติกรรมดีแล้วไม่ขับ ผู้ดื่มหลายคนรับรู้กฎหมายและผลกระทบของการดื่มไม่ขับเป็นอย่างดี แต่ในความเป็นจริงก็ยังคงขับพาหนะกลับบ้านหลังดื่มเสร็จ ผู้ที่เมามากใช้วิธีการรอนจนกว่าจะรู้สึกว่าคุณเองสร้างเมาจึงขับรถกลับหรือเรียกให้เพื่อนที่ไม่ดื่มมารับ เนื่องจากไม่สามารถเรียกใช้รถสาธารณะ รถรับจ้าง หรือไม่มีบริการเรียกผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มโดยมีค่าตอบแทน โดยเฉพาะในชนบทหรือพื้นที่ที่ไม่ใช่เมืองใหญ่ ส่วนในเมืองใหญ่แม้จะมีบริการเรียกผู้ขับขี่ที่ไม่ดื่มโดยมีค่าตอบแทนแล้ว แต่การเรียกใช้บริการยังมีปัญหาด้านความครอบคลุมของบริการ ความกังวลด้านความปลอดภัย และราคาที่ยังสูงเกินไปจนผู้ดื่มไม่สามารถเข้าถึงบริการเหล่านี้ได้อย่างทั่วถึง

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สสส. วรรณรงค์และปลูกฝังทัศนคติ “ดื่มไม่ขับ” อย่างต่อเนื่องและลดความเชื่อ “เมาไม่ขับ” เพราะผู้ดื่มอาจจะประเมินว่าตนเองไม่เมา แต่อาจจะเป็นการประเมินที่มีความคลาดเคลื่อนได้ การขับขี่ยานพาหนะหลังจากการดื่มจึงเพิ่มความเสี่ยงให้เกิดอุบัติเหตุและผลกระทบต่อตนเองและสังคม
2. การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ควรมีการสุ่มตรวจผู้ขับยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นคู่กรณีหรือผู้ที่ก่อเหตุต้องตรวจหาแอลกอฮอล์ในเลือดผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุทุกราย เพื่อให้สามารถดำเนินการทางกฎหมายได้
3. หน่วยงานหรือองค์กรกำกับบุคลากรควรมีข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรการทางวินัย และมีระบบเข้มงวดตรวจสอบมิให้บุคลากรในสังกัดฝ่าฝืน ละเมิดกฎหมายหรือข้อบังคับ หากมีการกระทำผิดควรมีบทลงโทษที่ชัดเจนและมีการลงโทษจริง
4. ท้องถิ่น/ชุมชน ควรกำหนดระเบียบกติกาชุมชนเรื่องดื่มไม่ขับ และมีอำนาจในการตั้งด่านตรวจชุมชนแบบเข้มงวดในกรณีที่มีงานรื่นเริงในชุมชน โดยการสนับสนุนงบประมาณจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
5. หน่วยงานวิชาการควรศึกษาทางเลือกสำหรับประชาชนเพื่อกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมดื่มไม่ขับ เช่น บริการเรียกคนขับรถในราคาที่เข้าถึงได้และบริการมีความครอบคลุมในพื้นที่ที่มีการดื่มมากๆ บริการที่พักรักษาสำหรับผู้ดื่มที่ไม่สามารถเดินทางกลับได้ซึ่งสนับสนุนโดยภาครัฐ หรือการที่ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมรับผิดชอบกำกับหรือจัดหาสถานที่สำหรับผู้ดื่ม/เมาไม่ให้มีการขับหลังจากดื่ม หรือที่พักรอนกว่าปริมาณแอลกอฮอล์จะลดน้อยในระดับที่ปลอดภัยสำหรับการขับยานพาหนะ

ข้อเสนอแนะสำหรับดำเนินการศึกษาในอนาคต

1. ศึกษาเพิ่มเติมกฎหมายเมาไม่ขับว่าสามารถดำเนินการได้จริงในทางปฏิบัติหรือไม่ เนื่องจากการกำหนดเพดานปริมาณแอลกอฮอล์ที่สามารถขับยานพาหนะได้ อาจมีปัญหาในทางปฏิบัติ เพราะต้องมีการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์โดยเจ้าหน้าที่ภาครัฐ หากไม่มีการตรวจก็จะไม่สามารถดำเนินการทางกฎหมายกับผู้ดื่มแล้วขับได้ และกฎหมาย “เมาไม่ขับ” ยังทำให้ประชาชนรู้สึกว่าคุณเองอาจจะยังไม่เมา หรือประเมินปริมาณแอลกอฮอล์ของตนเองคลาดเคลื่อนได้ แต่หากเป็นดื่มแล้วไม่ขับ ก็จะเป็นการบังคับทุกกรณีว่าไม่ควรขับหลังจากจกดื่ม ทั้งนี้ควรมีการทบทวนทั้งผลดีและผลเสียที่จะเกิดขึ้น

บทเรียนและการบังคับใช้ในต่างประเทศ รวมทั้งโอกาสสำเร็จและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการปรับเปลี่ยนกฎหมาย

2. ศึกษามาตรการที่ช่วยเพิ่มปัจจัยสนับสนุนพฤติกรรมดีไม่ขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสิทธิผลของมาตรการต่อการลดการดื่มแล้วขับ ความครอบคลุมในพื้นที่และการเข้าถึงมาตรการเหล่านี้
3. ศึกษาความเป็นไปได้ของการให้ร้านจำหน่ายร่วมรับผิดชอบดูแล กำกับ ป้องกันไม่ให้คนดื่มจนเมาขับ ยานพาหนะ หากมีการขับยานพาหนะจนสร้างความสูญเสียควรมีบทลงโทษร้านที่จำหน่ายด้วย

เอกสารอ้างอิง

1. (WHO) WHO. Global status report on alcohol and health. Switzerland; 2014.
2. (WHO) WHO. Road traffic injuries: fact sheet. 2018.
3. ณิชชา โอเจริญ. อุบัติเหตุทางถนน ความเสียหายร้ายแรงต่อเศรษฐกิจไทย, : สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI),; 2560 [cited 2565 30-06]. Available from: <https://thecitizen.plus/node/21227>.
4. สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. การควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์, editor. กรุงเทพมหานคร: กระทรวงสาธารณสุข; 2563.
5. กระทรวงยุติธรรม. สถิติคดีที่เข้าสู่กระบวนการคุ้มครองความประพฤติ: กระทรวงยุติธรรม; 2563 [Available from: <https://www.moj.go.th>].
6. รพีภัทร ศรีไกรภักดิ์, และคณะ. การศึกษาแบบแผนทางสังคมและปัจจัยการดื่มที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและการรับรู้การดื่มไม่ขับในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ. คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ 2564.
7. นวลตา อาภาศพงษ์กุล, ศิริรัตน์ โกศลวัฒน์, เยาวณี จรุงยศศักดิ์, สิริกร นามลาบุตร. มายาคติ ฉันทาคติ และภยากติ ของสังคมโดยรอบศาสนสถานต่อพฤติกรรม "ดื่มไม่ขับ" กรณีศึกษาชุมชนรอบวัดใน กรุงเทพมหานคร. คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ 2564.
8. มนทิรา ธาดาอำนวยชัย, มนฤดี ธาดาอำนวยชัย. โครงการถอดบทเรียนนิสเตรียส ทำไมจึงดื่มแล้วขับ 2564.
9. นงนุช แยมวงศ์, และคณะ. ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม "ดื่มไม่ขับ" ของคนไทย : กรณีศึกษาจังหวัดนครนายก 2564.
10. สุวัฒนา เกิดม่วง, สุรินทร์ กลัมพากร, ศักดิกร สุวรรณเจริญ. พฤติกรรมการดื่มไม่ขับของพนักงานส่งอาหารแบบเดลิเวอรี่ผ่านโมบายแอปพลิเคชัน จังหวัดสุพรรณบุรี: แนวคิดเชิงนิเวศวิทยาสังคม. วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดสุพรรณบุรี

คณะสาธารณสุขศาสตร์และสหเวชศาสตร์ สถาบันพระบรมราชชนก

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล; 2564.

11. มโนลี ศรีเปารยะ เพ็ญพงษ์, กชรดา ศิริผล, จุฑารัตน์ มุขนาค. การศึกษาเศรษฐศาสตร์พฤติกรรมกรรมการดื่มแล้วขับ กรณีศึกษาจังหวัดนครศรีธรรมราช. คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี; 2564.
12. นธกร วิโสรัมย์, นิชาภัทร มณีพันธ์, วรณารถ พรหมสุวรรณ, ภิญญาดา สมดี. ปัจจัยทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการดื่มไม่ขับของวัยรุ่นชาย ตำบลหลักเขต จังหวัดบุรีรัมย์. 2564.
13. นิตยา ศรีสุข, นุชนาถ วิจิต, สุรีพร ชุมแดง. โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของพฤติกรรมดื่มแล้วขับของพนักงานขับรถโดยสารในจังหวัดสุราษฎร์ธานี. 2564.
14. ปาลวัฒน์ แสนคา, สุรีย์ฉาย พลวัน, คมสัน สุขมาก. มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง. วารสารการศึกษาและการพัฒนาสังคม. 2562;15(1):145-55.
15. กนกลักษณ์ สาธุการ. แนวทางในการพัฒนากฎหมายเพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารรถประจำทาง. . วารสารการเมือง การบริหารและกฎหมาย. 2558;7(2):325-58.
16. นันทิสรา โชติธรรมนิมิต, อรุณรัตน์ ตั้งมั่นควรกุล, เกรียงไกร ศรีธนวิบูลย์ มมองและข้อเสนอแนะของนักศึกษามหาวิทยาลัยและผู้ประกอบการสถาบันเทีงในจังหวัดเชียงใหม่ ต่อกลยุทธ์การกำหนดผู้ขับซีที่

ไม่ดื่มโดยมีค่าตอบแทน (Paid designated driver) และการดำเนินการในรูปแบบของแอปพลิเคชัน “เพื่อนดื่มเราขับ” สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่; 2564.

17. ชรินทร์ จักรภพโยธิน, ศุภกมล จันทร์สกุล. ปัจจัยทำนายนายการเรียกใช้บริการคนขับรถเพื่อลดพฤติกรรมการดื่มแล้วขับ ในพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร. คณะพยาบาลศาสตร์ วิทยาลัยวิทยาศาสตร์การแพทย์เจ้าฟ้าจุฬาภรณ ราชวิทยาลัยจุฬาภรณ์; 2564.