

บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันอุบัติเหตุทางด้านการจราจรนับวันได้กลายเป็นสาเหตุอันดับ 1 ที่ทำให้คนไทยต้องสูญเสียชีวิต บาดเจ็บพิการเป็นจำนวนมาก นอกเหนือจากความประมาทแล้ว ส่วนหนึ่งเกิดจากการขับที่รุดด้วยความมีนเมาซึ่งสาเหตุหลังได้เพิ่มจำนวนของผู้ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด กล่าวได้ว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดจากการขับรถขณะมีนเมาจัดเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่งของคนไทย โดยเฉลี่ยแล้วคนไทยตายด้วยอุบัติเหตุจราจรถึงชั่วโมงละ 2 คน บาดเจ็บชั่วโมงละ 6 คน (สุรากับอุบัติเหตุ, ออนไลน์, 2547) ผลการศึกษาของจักรกริณี กนกกันทพงษ์ และ สุจิตร์ ลีลาวัฒน์, 2534 (อ้างถึงใน ศิริกุล กุลเลียบ, 2546, น. 1) เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างระดับแอลกอฮอล์ในเลือดกับโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเพิ่มมากขึ้นจะมีความสัมพันธ์กับโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ดีสถิติจากกระทรวงสาธารณสุขนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543-2545 พบว่ามีคนไทยบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรสูงถึง 2,820,600 คน เฉลี่ยปีละ 940,200 คน วันละ 2,575 คน ชั่วโมงละ 107 คน นาทีละ 17 คน ซึ่งกว่าครึ่งของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากการขับรถขณะมีนเมา (ข้อมูลควรรู้, ออนไลน์, 2546) นอกจากนี้เวลาที่เกิดอุบัติเหตุมักจะเกิดขึ้นในเวลากลางคืนมากกว่ากลางวัน (ไพบุลย์ สุริยะวงษ์ไพศาล, 2546, น. 44) ซึ่งเป็นเวลาที่มีรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปวิ่งมาก

รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปมีเวลาเดินรถแตกต่างจากยานยนต์ชนิดอื่นๆ เนื่องจากเป็นรถที่ถูกกำหนดเวลาการเข้าเขตเมืองในวันจันทร์ถึงศุกร์ โดยรถบรรทุก 6 ล้อ ห้ามเข้าเขตเมืองของจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศ เช่น ในเขต กรุงเทพมหานคร – สมุทรปราการ ห้ามรถบรรทุกเข้าเขตเมืองตั้งแต่เวลา 6.00 น. -9.00 น. และ 16.00 น. - 20.00 น. ทุกวัน ยกเว้นวันหยุดราชการ และ ห้ามรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไปเข้าเขตเมืองระหว่างเวลา 6.00 น.-10.00 น. และ 15.00 น. -21.00 น. ทุกวันวันหยุดราชการ (กรมการขนส่งทางบก, 2546, น. 1) ดังนั้นการขับรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปส่วนใหญ่จึงเป็นเวลากลางคืน ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุจากการขับรถขณะมีนเมามากที่สุด

กลุ่มอาชีพที่มีการขับรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วส่งผลกระทบเสียหายมากที่สุดคือกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพรถบรรทุกขนส่ง โดยนอกจากอุบัติเหตุจะก่อให้เกิดการบาดเจ็บของผู้ขับเองแล้วยังส่งผลกระทบต่อครอบครัวของผู้ขับเพราะส่วนใหญ่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งเป็นผู้ชายที่เป็นผู้นำครอบครัว และยังส่งผลกระทบต่อสินค้าที่รับผิดชอบขนส่งอันมี

ผลไปถึงบริษัทขนส่งที่สังกัดอยู่ บริษัทผู้ว่าจ้าง รวมทั้งผู้รับสินค้าด้วย ซึ่งหากมองในระยะยาวแล้ว จะก่อให้เกิดผลกระทบทางเศรษฐกิจ เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ที่ผู้ว่าจ้างบรรทุกบนรถบรรทุกขนส่ง มักเป็นสินค้าทางเศรษฐกิจ เช่น สินค้าเกษตร วัตถุดิบโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ วัสดุก่อสร้าง เป็นต้น (บจก. ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย), 2545, น. 1)

เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุใน 2 ประเด็นหลัก คือ

1. แอลกอฮอล์มีผลทำให้การตัดสินใจและการควบคุมรถด้วยประสิทธิภาพลง ผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย จึงมีโอกาสเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่มีแอลกอฮอล์ในร่างกาย

2. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการเมาสุราทำให้เกิดการบาดเจ็บที่รุนแรงมากกว่า แตกต่างจากอุบัติเหตุที่ไม่ได้เกิดจากการเมาสุรา และมีโอกาสเสียชีวิตได้สูงกว่า

ในการขับขี่ยานยนต์ผู้ขับขี่จะต้องมีสภาพประสาทที่สมบูรณ์และสามารถใช้กล้ามเนื้อที่สัมพันธ์กันเป็นอย่างดี จึงจะสามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย แต่ผู้ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น แอลกอฮอล์จะไปออกฤทธิ์ต่อระบบประสาท ทำให้การตัดสินใจ (Cognitive ability) และการควบคุมร่างกาย (Psychomotor skill) แย่ลง มีอาการทางภาวะประสาทเปลี่ยนไปจากปกติ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงภาวะประสาทเป็นสัดส่วนตรงกับระดับแอลกอฮอล์ในกระแสเลือด

แม้ว่าจะมีการออกกฎหมายห้ามผู้ขับขี่เมาสุราตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะที่เมาสุราหรือเมาอย่างอื่น ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือ ปรับตั้งแต่สองพันถึงหนึ่งหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ (สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, 2544, น. 17) แต่สถิติอุบัติเหตุจากการเมาสุราก็ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ทั้งนี้เนื่องจากการปราศจากการปฏิบัติตามอย่างจริงจังนั่นเอง ดังนั้น เพื่อสร้างจิตสำนึกสู่การปฏิบัติเป็นหลัก จึงมีการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์เมินเมาขึ้น ทั้งในรูปของกิจกรรม สื่อมวลชน และ สื่อเฉพาะกิจ อันได้แก่โครงการของ มูลนิธิเมาไม่ขับ และภาคีพันธมิตรงดเหล้าอื่นๆ ซึ่งก่อนหน้านี้ได้มีการแก้ไขปัญหามาตรับการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แต่เป็นการก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางความคิดมากกว่าการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

สถิติอุบัติเหตุจากการจราจรขนส่งทางบกเมื่อจำแนกตามยานพาหนะที่เกิดเหตุแล้ว พบว่า ประเภทยานพาหนะที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ในช่วงปี พ.ศ. 2543-2545 อันดับ 1 ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล (307,684 คัน) รองลงมาได้แก่รถจักรยานยนต์ (246,741 คัน) รถบรรทุกขนาดเล็กหรือ ปิคอัพ (178,163 คัน) รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป (55,931 คัน) และ รถแท็กซี่ (29,336 คัน) ตามลำดับ (สถิติอุบัติเหตุจราจร, ออนไลน์, 2547)

แม้ว่ารถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปจะมีสถิติอุบัติเหตุอยู่ที่อันดับ 4 ซึ่งไม่ใช่กลุ่มเสี่ยงที่สำคัญในปัจจุบัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะมีการจัดระเบียบอย่างเข้มงวดด้วยกฎหมาย กฎบริษัท การดำเนินการอย่างกวดขันของตำรวจทางหลวง ฯลฯ แต่หากย้อนไปเมื่อประมาณ 10 ปีที่ผ่านมา กลุ่มดังกล่าวนี้เคยเป็นกลุ่มเสี่ยงมาก่อน (ธุรกิจ ศิลปงาม, สัมภาษณ์) ซึ่งทุกหน่วยงานต้องร่วมมือกันมิให้กลุ่มนี้กลับมาเป็นกลุ่มเสี่ยงอีก

อย่างไรก็ดี จากตัวเลขผู้เสียชีวิตในช่วงเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. 2547 ที่ผ่านมามีผู้เสียชีวิตถึง 612 คน บาดเจ็บ 25,580 คน รวมทรัพย์สินเสียหาย เป็นมูลค่าประมาณ 3,418 ล้านบาท ส่วนสาเหตุหลักเพราะเมาแล้วขับถึงร้อยละ 68 รัฐบาลจึงเร่งหามาตรการแก้ไข โดยกำหนดให้ปี พ.ศ. 2547 เป็น “ปีแห่งความปลอดภัยทางถนน” เพื่อเน้นการสร้างและแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงของคนไทยใน 5 เรื่องด้วยกัน ได้แก่ เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย ขับขี่อย่างปลอดภัย มีใบอนุญาต และ ใช้ความเร็วตามที่กำหนด หรือเรียกว่ามาตรการ 3ม1ข1ร

ในด้านการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมาหรือเมาไม่ขับนั้น การปฏิบัติงานอย่างจริงจังได้เริ่มเป็นรูปธรรมชัดเจน เมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบหลักการ มาตรการ และแผนงาน/โครงการตามยุทธศาสตร์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบนำไปดำเนินการขยายผลสู่การปฏิบัติให้บังเกิดผล และในการนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้กระทรวงสาธารณสุขดำเนินการพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ (คอบช.) เพื่อกำกับดูแลและดำเนินนโยบายการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกชั้นตอน และ รายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ จากนั้นได้มีการตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อกำหนดนโยบายและแนวทางในแต่ละด้าน ทั้งในด้านวิชาการ ด้านกฎหมาย ด้านการรณรงค์และการสร้างภาคี เพื่อให้มีการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างเป็นรูปธรรมต่อเนื่อง (กระทรวงสาธารณสุข, 2547, น. 1-5)

ทางสำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับคณะกรรมการควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ (คอบช.) เรื่องการจัดยุทธศาสตร์การควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แห่งชาติ โดยจัดขึ้นครั้งแรกหลังจากมีคณะกรรมการดังกล่าว ในวันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นการเน้นการพัฒนายุทธศาสตร์การควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างเป็นองค์รวม ดังนั้นการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมา จึงถือเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ดังกล่าว โดยจากการสรุปการประชุมครั้งนี้สาระที่เกี่ยวข้องกับการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมึนเมา เช่น แผนการกำหนดมาตรการเพื่อลดปริมาณการดื่มในกลุ่มเป้าหมายหลัก เช่น คนขับรถบรรทุก คนขับแท็กซี่ หรือ

ในด้านกฎหมาย เช่น การจำกัดสถานที่จำหน่ายสุราไม่ให้จำหน่ายในสถานน้ำมัน การตั้งด่านตรวจแอลกอฮอล์ในผู้ขับขี่เพื่อให้สามารถตรวจแอลกอฮอล์ได้ เป็นต้น

อย่างไรก็ดียุทธศาสตร์ทางกฎหมายถือว่าเป็นยุทธศาสตร์ระยะสั้น ซึ่งยุทธศาสตร์ระยะยาวจะเป็นการสร้างและพัฒนาจิตสำนึก ค่านิยม ทักษะคติ ที่จะไม่ขับรถยนต์มึนเมา ซึ่งวิธีที่จะทำได้ในแนวกว้าง ครอบคลุมทั่วประเทศคือการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชน เช่น วิทยุโทรทัศน์ สื่อเฉพาะกิจ เช่น สติกเกอร์ แผ่นพับ โปสเตอร์ กล้องไฟ ฯลฯ และ กิจกรรมต่างๆ เช่น การจัดขบวนรถประชาสัมพันธ์ เกมสันทนาการต่างๆ นั้นเอง ซึ่งก่อนหน้านี้มีองค์หลักที่ดำเนินการรณรงค์ไม่ให้คนเมาออกมาขับรถยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่องมาโดยตลอด อันได้แก่มูลนิธิเมาไม่ขับ ที่ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2539 ในนาม “ชมรมเมาไม่ขับ” และเปลี่ยนเป็น “มูลนิธิเมาไม่ขับ” ต่อมาในปี พ.ศ. 2545

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง
2. เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งกับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมา
4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งกับความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มึนเมา ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มึนเมา และ พฤติกรรมหลักเลี้ยวการขับรถยนต์มึนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง
5. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมา กับ ความรู้เรื่องกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มึนเมา ความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มึนเมา และ พฤติกรรมหลักเลี้ยวการขับรถยนต์มึนเมาของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง

6. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถยนต์มึนเมาของผู้ประกอบอาชีพ ขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อการขับรถยนต์มึนเมา

7. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถยนต์มึนเมาของผู้ประกอบอาชีพ ขับรถบรรทุกขนส่งมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมหลีกเลี่ยงการขับรถยนต์มึนเมา

ขอบเขตการศึกษา

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาเลือกประเด็นการศึกษาการเปิดรับข่าวสารของผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง จากสื่อต่างๆ ที่รณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมา (เมาไม่ขับ) ที่เผยแพร่ในช่วงเดือน มกราคม พ.ศ. 2547 ถึง เดือน มีนาคม พ.ศ. 2548 อันได้แก่ ภาพยนตร์โฆษณาทางโทรทัศน์ช่อง 3, 5, 7, 9, 11 และ ไอทีวี สปอตวิทยุทางคลื่นวิทยุเอฟเอ็ม สวพ 91, จส 100, 96.5 ร่วมด้วยช่วยกัน สติกเกอร์เมาไม่ขับ โปสเตอร์ ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ และป้ายสลับข้อความตามถนนเส้นต่างๆ ในกรุงเทพฯ โดย ผู้วิจัยเลือกมุ่งศึกษาเฉพาะผู้ประกอบอาชีพ ขับรถบรรทุกขนส่งในสังกัดสมาชิกสมาคมขนส่งสินค้า จำนวน 400 คน จากจำนวนทั้งสิ้น 38,000 คน

นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

1. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อการขับรถยนต์มึนเมา (perception) หมายถึง กระบวนการที่ผู้ประกอบอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งได้รับรู้ โดยเป็นความถี่ของการได้เห็น ได้ยิน หรือได้อ่านข่าวสารผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการเมาไม่ขับทั้งสื่อมวลชนและสื่อเฉพาะกิจ รวมทั้งการมีกิจกรรมร่วมในการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมา

2. การรณรงค์ (campaign) หมายถึง การระดมความรู้ความเข้าใจโดยองค์กรที่เกี่ยวข้องในเรื่องอันตรายจากการขับรถยนต์มึนเมาเพื่อโน้มน้าวให้ผู้รับสารไม่ขับรถยนต์มึนเมา

3. การต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมา (Anti-Drunk Driving) หมายถึงการงดเว้นการขับที่ยานพาหนะในขณะที่มีความเข้มข้นของปริมาณเอทิลแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมากกว่า 20 มิลลิกรัมขึ้นไป จนมีผลทำให้กีดการทำงานจากระบบประสาท

4. แอลกอฮอล์/เอทิลแอลกอฮอล์ (alcohol) หมายถึง แป้งหรือน้ำตาลหมักด้วยยีสต์ (ส่า) จนเกิดเป็นแอลกอฮอล์ นำมากลั่น เติมน้ำสี ประกลั่น แต่งรสด้วยสารปรุงแต่งอื่นๆ แล้วเก็บบ่มต่อไป ซึ่งนำมาผสมเครื่องดื่มในปริมาณไม่เกิน 60 ดีกรี (Vol%) ที่ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่คนสามารถ

ดื่มได้ โดยแบ่งเป็นเครื่องดื่มประเภทต่างๆ ตามปริมาณดื่กร์ของเอทิลแอลกอฮอล์ที่ผสมอยู่ ได้แก่ สุรา เบียร์ เท (ALE) ไวน์ เซอร์และพอร์ต วิสกี้ บรันดี ยิน รัม เป็นต้น

5. มูลนิธิเมาไม่ขับ (Don't Drive Drunk Foundation) หมายถึง มูลนิธิที่ตั้งขึ้นมาเพื่อสร้างกระแสความตื่นตัวในสังคมเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรอันเกิดจากการดื่มสุราและเสริมสร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนไม่ขับซัดเมื่อดื่มสุรา มีวัตถุประสงค์หลักได้แก่

- รณรงค์ไม่ให้คนเมาออกมาขับซัดยานพาหนะ
- สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายในการตรวจจับผู้ขับซัดที่มึนเมาสุราและ

ให้คำปรึกษาด้านกฎหมายกับผู้ได้รับผลกระทบจากคนเมาแล้วขับ

ก่อตั้งขึ้นครั้งแรกในนาม “ชมรมเมาไม่ขับ” ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2539 และเปลี่ยน เป็น “มูลนิธิเมาไม่ขับ” ในเดือน กันยายน พ.ศ. 2545

6. โครงการเมาไม่ขับ หมายถึงโครงการที่มูลนิธิเมาไม่ขับและองค์กรต่างๆ ออกสื่อรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมาโดยใช้คำว่า “เมาไม่ขับ” เป็นส่วนประกอบในชิ้นงานเผยแพร่

7. ผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง (truck drivers in transportation business) หมายถึง ผู้ที่รับจ้างขับรถบรรทุกทุกประเภท 6 ล้อขึ้นไปในการขนส่งสินค้าเป็นอาชีพหลัก โดยบริษัทผู้จ้างจะต้องเป็นสมาชิกสมาคมขนส่งสินค้าแห่งประเทศไทย

8. สมาคมขนส่งสินค้า (The Transportation Association) หมายถึง สมาคมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจประเภทที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยจะสนับสนุนและช่วยเหลือสมาชิก ซึ่งสมาชิกจะแบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

- สมาชิกสามัญ ได้แก่บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งสินค้าซึ่งได้จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมาย

- สมาชิกวิสามัญ ได้แก่บุคคลธรรมดาที่ประกอบวิสาหกิจในทางการค้าอุตสาหกรรม หรือ การเงินอันเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งสินค้า

- สมาชิกกิตติมศักดิ์ ได้แก่บุคคลธรรมดาที่ทรงคุณวุฒิหรือบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่มีอุปการคุณแก่สมาคมซึ่งคณะกรรมการของสมาคมมีมติให้เชิญเข้าเป็นสมาชิกกิตติมศักดิ์และบุคคลนั้นตอบรับเชิญ

9. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและโทษภัยของการขับรถยนต์มึนเมา (knowledge) หมายถึง ความรู้ ความเข้าใจในเรื่องบทลงโทษทางกฎหมายของการขับรถยนต์มึนเมา รวมถึงมีความรู้ในเรื่องโทษภัยและอันตราย ของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ เมื่อได้เรียนรู้จากการตอบสนองต่อสิ่งเร้า คือการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ต่อต้านการขับรถยนต์มึนเมา (โครงการ

เมาไม่ขับ) และสามารถระลึกได้ รวบรวมสาระสำคัญได้ รวมทั้งการประเมินผลเสียของการขับรดขณะมีเมาที่มีต่อตนเองและสังคม

- ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ได้แก่ กฎหมายลงโทษผู้กระทำความผิดเมื่อดื่มสุราแล้วขับรด โดยในประเทศไทยได้กำหนดมาตรการในการตรวจจับผู้ขับขี่ที่เมาสุราโดยถือเอาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์เป็นผู้ขับขี่ที่เมาสุรา และมีความผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ผู้ที่ฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
- ความรู้เรื่องโทษภัยและอันตรายของการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรด ได้แก่ ความรู้เรื่องระดับการดื่มแอลกอฮอล์ที่จะทำให้สูญเสียสมรรถภาพในการขับรด และ ความเสียหายเมื่อดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรดโดยเฉพาะการเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุบนถนน

10. ความคิดเห็นต่อการขับรดขณะมีเมา (opinion) หมายถึง การอธิบายความคิด ความรู้สึก โน้มเอียง เมื่อเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์ในเรื่องเมาไม่ขับ โดยความคิดเห็นนี้เป็นการสื่อแสดงความคิดเห็นอันเกิดจากกระบวนการที่เกิดขึ้นในสมองโดยเริ่มต้นจากการรับรู้สิ่งต่างๆ ทางประสาทสัมผัส เชื่อมโยงสิ่งที่รับรู้ใหม่ กับประสบการณ์เดิมที่สะสมอยู่ในสมอง

11. พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงการขับรดขณะมีเมา (behavior) หมายถึง พฤติกรรมที่เป็นกิจวัตรในการขับรดของผู้ประกอบอาชีพขับรดบรรทุกขนส่งในด้านการขับรดว่าขับรดขณะมีเมาหรือไม่ในเวลาปฏิบัติงาน

12. ภูมิหลังของผู้ประกอบอาชีพขับรดบรรทุกขนส่ง (personal background) หมายถึง อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อัตราเงินเดือน ช่วงเวลาที่ขับรดบรรทุกขนส่ง และการให้รางวัลหรือลงโทษของบริษัทต้นสังกัดในการขับรดขณะปฏิบัติงาน

13. การจดจำเนื้อหาสาร เป็นการวัดว่าผู้ประกอบอาชีพขับรดบรรทุกขนส่ง สามารถจดจำเนื้อหาหรือตัวละครในชุดประชาสัมพันธ์โครงการเมาไม่ขับได้หรือไม่ ตัวอย่างชุดโฆษณา ได้แก่

ประเภทของสื่อ	ชื่อชุดโฆษณา
โทรทัศน์	1. ภาพยนตร์โฆษณาเมาไม่ขับชุด “ถอดล้อ”
	2. ภาพยนตร์โฆษณาเมาไม่ขับชุด “มอเตอร์ไซด์”
	3. ภาพยนตร์โฆษณาเมาไม่ขับชุด “เมาไม่ขับ1”
	4. ภาพยนตร์โฆษณาเมาไม่ขับชุด “เหยื่อเมาแล้วขับ”
	5. ภาพยนตร์โฆษณาเมาไม่ขับ ชุด “ช้า” (Delay)
วิทยุ	สปอตวิทยุชุด “ไม่ขับ”

ประเภทของสื่อ	ชื่อชุดโฆษณา
สติ๊กเกอร์	- คำว่า "เมาไม่ขับ" : สีเหลืองอยู่บนพื้นรูปใบไม้สีน้ำเงิน - คำว่า "เมาไม่ขับ" : สีดำบนพื้นขาว พร้อมโลโก้มูลนิธิฯ สนับสนุนโดยมูลนิธิโอสถสภา - คำว่า "เมาไม่ขับ" : สีดำ อยู่บนพื้นสีเหลือง พร้อมโลโก้มูลนิธิ สนับสนุนโดย เว็บไซต์ www.ecosway.com โลโก้มูลนิธิเมาไม่ขับ - เหยื่อเมาแล้วขับ : ด้วยรัก ห่วงใย ไม่อยากให้ใครเป็น "เหยื่อ" - เหยื่อเมาแล้วขับ : เครือข่าย เหยื่อ เมาแล้วขับ
โปสเตอร์	- หลวงพ่อกุณ : เมาไม่ขับได้ - ที่จอดรถเฉพาะคนเมาแล้วขับ - เมาไม่ขับ : คำเตือนการดื่มสุราแล้วขับซึ่งจะเป็นอันตรายและผิดกฎหมาย สนับสนุนโดยกองบังคับการตำรวจจราจรและสุราแม่โขง - ข้อแนะนำในการหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากสุรา : ประกอบด้วยโปสเตอร์ 9 แผ่นใน 1 ชุด - การป้องกันอุบัติเหตุจราจร : สนับสนุนโดยสำนักงานโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข - รักแม่ เมาไม่ขับ : สนับสนุนโดยสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กระทรวงสาธารณสุข
ป้ายโฆษณา	ป้ายขนาดเล็กชุด "ตั้งสติก่อนสตาร์ท"

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาสามารถนำไปปรับใช้และวางแผนพัฒนาแนวทางการสื่อสารเพื่อการรณรงค์ต่อต้านการขับรถขณะมีเมามา ของภาครัฐและเอกชน เพื่อให้สอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายโดยเฉพาะผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่ง
2. บริษัทขนส่งสามารถนำผลที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับแนวโน้มมาตรฐานการขับรถของพนักงานขับรถในสังกัดไปวางแผนออกกฎข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยของบริษัทได้
3. เผยแพร่ผลงานวิจัยให้เป็นสาธารณประโยชน์ต่อการวางนโยบายความปลอดภัยทางถนนหรือการสร้างเสริมสุขภาพต่อไป
4. ผลการวิจัยจะเป็นแนวทางให้แก่ผู้ประกอบการอาชีพขับรถบรรทุกขนส่งรุ่นใหม่ได้ถือปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการขับรถในขณะมีเมามา