

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน PROTECTIVE BEHAVIORS AGAINST ACCIDENT IN BICYCLE

ธรรมมา เจียรธรวานิช¹ และ สุวิมล เจียรธรวานิช²

¹ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ
เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

²ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

Thamma Jairtalawanich¹ and Suwimol Jairtalawanich²

¹Department of Civil Engineering, Faculty of Engineering, Rajamangala University of
Technology Krungthep, Sathorn, Bangkok, 10120

²Department of Industrial Engineering, Faculty of Engineering, Saint John's University,
Chatuchak, Bangkok, 10900

บทคัดย่อ

การวิจัยเพื่อศึกษาระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และเพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน กลุ่มตัวอย่างคือผู้ใช้จักรยานในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 399 คน เครื่องมือรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยใช้สถิติพื้นฐานและความแปรปรวนทางเดียว หากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยจะทดสอบหาความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีของเซฟเฟ และใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของการนำเข้าสมการ โดยสรุปผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน อยู่ในระดับมาก พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน จำแนกตามความแตกต่างด้านเพศ อายุ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้

จักรยาน จำแนกตามประสบการณ์ในการใช้จักรยานของผู้ขับขี่ไม่แตกต่างกัน ความเชื่อมั่นภายในตนเอง ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และการควบคุมอารมณ์ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ ร้อยละ 36.50 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานสูงมีแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานโดยให้เหตุผลว่าทำให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุและตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุและหลายคนเคยมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยาน ส่วนกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานต่ำเลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในบางครั้ง และไม่เคยมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

คำสำคัญ: พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ, ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร, ความเชื่อมั่นภายในตนเอง, การควบคุมอารมณ์, ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

ABSTRACT

This research study were to study knowledge about traffic law, internal locus of control, emotional control, awareness of protective behaviors against bicycle accidents and protective behaviors against accidents in bicycle in bangkok urban area. To compare protective behaviors against accident among bicycle by sex, age, experiences in bicycle and experiences in accident from bicycle. To find out the variables determine the protective behaviors against accidents in bicycle. The sample were 399 bicycle in bangkok derived from cluster sampling. The data were analyzed by basic statistics, One-way ANOVA, the stepwise multiple regression technique. The results of the research were the samples knowledge of traffic law, internal locus of control, emotional control and protective behaviors against accidents from bicycle was average, awareness of protective behaviors against accidents from bicycle was high. Protective behaviors against accidents between bicycle with different sex, age and different experiences in accident from bicycle were significantly different at a 0.05 level, protective behaviors against accidents between bicycles with experiences in bicycle was not significantly different. Internal locus of control, awareness of protective behaviors against accidents from bicycle and emotional control determined the protective behaviors against accidents in bicycle at 36.50 percent, significantly at a 0.05 level and bicycle riders that had the highest score of protective behaviors against accidents choose the protective behaviors against accidents because they avoided bicycle accidents, they realized about dangerous of traffic accidents and all of them wanted to participate in

bicycle accidents prevention but bicycle riders that had the lowest score of protective behaviors against accidents did not realized about dangerous of traffic accidents and denied to participate in bicycle accidents prevention.

KEYWORDS: Protective Behaviors Against Accident, Knowledge About Traffic Law, Internal Locus of Control, Emotional Control, Awareness of Protective Behaviors Against Accident

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จักรยานนั้นได้ชื่อว่าเป็นพาหนะที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดสำหรับการเดินทางระยะสั้นหรือปานกลาง แล้วเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์อื่น ๆ แล้ว จักรยานไม่ต้องใช้เชื้อเพลิง ไม่ปล่อยมลพิษทางเสียงและทางอากาศ ลดปัญหาการจราจรติดขัด หาท้องจอดง่าย วิ่งได้ทั้งบนถนนใหญ่และซอกซอย สำหรับค่าใช้จ่ายในการใช้จักรยานเป็นพาหนะมีราคาถูก และถ้าหากความเห็นในแง่ภาครัฐ ยังเป็นการประหยัดค่าซ่อมบำรุงถนน แต่ในขณะเดียวกัน จักรยานถือเป็นพาหนะที่ป้องกันตัวเองได้น้อยกว่า หากเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะกับรถยนต์ ใช้เวลาเดินทางนานกว่าถ้าการจราจรไม่ติดขัด ใช้บริการรถไฟฟ้าได้ดินไม่ได้ (ถ้าไม่ใช่จักรยานพับ) องค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่ากิจกรรมขี่จักรยานเป็น “กิจกรรมที่มีความเหมาะสมระดับสูง” (highly suitable activity) เพื่อการออกกำลังกาย อันถือเป็นการลงทุนที่ดีที่สุดสำหรับการรักษาสุขภาพพลเมือง โดยเฉพาะในประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งการไม่ออกกำลังกายกลายเป็นปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพอันดับ 2 รองจากการสูบบุหรี่

องค์การอนามัยโลก (WHO) รายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกปี พ.ศ.2556 (Global Status Report on Road Safety 2013) พบอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของไทยพุ่งสูงขึ้นเป็นอันดับ 3 ของโลก เสียชีวิตถึง 38.10 คนต่อประชากร 1 แสนคน รองจากประเทศเกาะนีอูเอและสาธารณรัฐโดมินิกัน และพบว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนนำมาซึ่งเหตุการณ์เสียชีวิตเป็นอันดับ 8 ของโลก เกิดกับเด็กเยาวชน และคนวัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง 15 – 29 ปี ถ้าแต่ละประเทศทั่วทั้งโลกไม่ดำเนินการจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งแล้ว การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะขึ้นมาเป็นอันดับที่ 5 ในปี 2030 (พ.ศ.2573) ทั้งนี้ในปี พ.ศ.2553 รัฐบาลของทุกประเทศได้ประกาศอย่างเป็นทางการ ในการเข้าร่วม “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563” ที่มีเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ช่วยชีวิตคนกว่า 5 ล้านคนภายในเวลา 10 ปี

ทั้งนี้องค์การอนามัยโลกกำลังเป็นหน่วยงานการณ้ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างมาก เพราะมีข้อมูลชี้ชัดว่า แต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นจำนวน 1.24 ล้านคน ในขณะที่ตัวเลขยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วทั้งโลกมีจำนวนเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 15 ข้อมูลที่สำคัญพบอีกว่า ร้อยละ 27 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั่วโลกเกิดกับ “คนเดินเท้า” และ “คนขี่จักรยาน”

โดยเฉพาะในประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางและต่ำ มีผู้เสียชีวิตมากเกือบ 3 ส่วนในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด แต่มีบางประเทศเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 75 ซึ่งรัฐบาลของแต่ละประเทศต้องคำนึงถึงการสร้างความปลอดภัยให้กับคนกลุ่มนี้ด้วย [1]

ปัจจุบันผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร หันมาใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น จากสถิติพบว่าประเทศไทยมีจำนวนผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศเพียง 2,250,000 คน แบ่งเป็นผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 150,000 คน และผู้ใช้จักรยานในจังหวัดอื่น ๆ อีก 2,100,000 คน ในจำนวนนี้มีผู้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวมากถึง 260,000 คน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ [2]

ดังนั้นท่ามกลางเมืองที่ท้องถนนเต็มไปด้วยรถยนต์เล็กใหญ่วิ่งสวนกันไปมาอย่างหนาแน่น หากถามชาวกรุงเทพมหานคร ถึงความสัมพันธ์ของ “จักรยาน” บนท้องถนน คนส่วนใหญ่คงตอบเป็นเสียงเดียวกันว่า “อันตราย” เหตุที่ทุกวันนี้มีจักรยานสัญจรไปมาอยู่บางตา เพราะผู้คนจำนวนมากไม่น้อยมีความเห็นว่ากรุงเทพมหานครคือ “พื้นที่อันตราย” สำหรับการขี่จักรยานสัญจรในชีวิตประจำวัน ณ ปัจจุบัน คงไม่มีใครปฏิเสธความเป็นจริงนั้น แต่สิ่งที่น่าสนใจก็คือ ในทางกลับกัน ถ้าท้องถนนมี “ความปลอดภัย” จากการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวย คนกรุงเทพฯ จะหันมาใช้จักรยานมากขึ้นหรือไม่ ดังนั้นเมื่อปี 2556 มูลนิธิโลกสีเขียว [3] ได้ลงมือสำรวจความคิดเห็นของชาวกรุงเทพมหานครทั้งสิ้น 4,333 คน เกี่ยวกับการใช้จักรยานในการเดินทาง จากผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งแบ่งออกเป็น คนที่ใช้ขนส่งมวลชนเป็นพาหนะหลักในการสัญจรร้อยละ 53 คนที่ใช้รถยนต์ส่วนตัว แท็กซี่ หรือมอเตอร์ไซค์ร้อยละ 39 มีเพียงร้อยละ 8 เท่านั้นที่ปัจจุบันใช้จักรยานเป็นพาหนะหลัก โดยผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด มีถึงร้อยละ 48 ที่ไม่เคยใช้จักรยานมาก่อนในกรุงเทพมหานคร ผลสำรวจออกมาว่า สูงถึงร้อยละ 86 บอกว่าจะออกมาขี่จักรยานบนท้องถนน หากรู้สึกว่าจะสามารถขี่ได้อย่างปลอดภัย และสูงถึงร้อยละ 93 ที่ยินยอมให้จัดสรรแบ่งปันพื้นที่จราจรบนถนนมากขึ้นเป็นช่องทางให้จักรยาน

จากข้อมูลการศึกษาดังกล่าวพบว่าประเด็นที่มีผลต่อการใช้จักรยานคือความปลอดภัยของการใช้จักรยาน ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานบริเวณเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร โดยที่จะศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้จักรยานในกลุ่มที่ศึกษา ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ และความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้มาหาแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ช่วยป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจร เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย กฎหมาย ในการป้องกันและแก้ไขปัญหา เพื่อให้มีผู้หันมาใช้จักรยานในการเดินทางมากขึ้นในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร ตลอดจนการจัดโครงการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้ เสริมสร้างศักยภาพให้ผู้ใช้จักรยานมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ในโอกาสต่อไป

2. วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการใช้จักรยาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน และเพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร

3. ขอบเขตของการศึกษา

โดยมีขอบเขตการศึกษาคือ ขอบเขตด้านประชากร ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ผู้ใช้จักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร 150,000 คน [4] ขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง ได้มาจากการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของยามาเน่ (Yamane) [5] ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ผู้วิจัยดำเนินการสุ่มผลจากเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 399 คน และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม (Cluster sampling) ขอบเขตด้านตัวแปร ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ มีดังนี้ ข้อมูลส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ตัวแปรในการศึกษาเปรียบเทียบเชิงคุณภาพ แรงจูงใจที่เลือกพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

4. ขั้นตอนการศึกษา

4.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด ที่ให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ให้ข้อมูล แบ่งออกเป็น 6 ส่วน

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ประสบการณ์ในการใช้จักรยาน ลักษณะคำถามเป็นแบบเติมคำในช่องว่าง สำหรับเพศ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน คำถามเป็นแบบตัวเลือก

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองตาม พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 [6] ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิดให้เลือกตอบ ว่าข้อความในแต่ละข้อนั้น

ถูกหรือผิด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนของแบบวัดความรู้ กำหนดดังนี้ ตอบได้ถูกต้อง ให้คะแนนเท่ากับ 1 คะแนน และตอบผิด ให้คะแนนเท่ากับ 0 คะแนน โดยมีจำนวน 10 ข้อคำถาม

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามวัดความเชื่อมั่นภายในตนเอง ซึ่งผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามโดยปรับมาจากแบบวัดความเชื่ออำนาจควบคุมตามแนวคิดของวอลสตันและคณะ

ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ท (Likert's Scale) การตอบแบบสอบถามแต่ละข้อจะมี 5 ตัวเลือก คือ เห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยมาก เห็นด้วยปานกลาง เห็นด้วยน้อย เห็นด้วยน้อยที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียง 1 ตัวเลือก และข้อคำถามที่สร้างขึ้น จะมีทั้งลักษณะข้อความทางด้านบวก (Positive Statement) และลักษณะข้อความด้านลบ (Negative Statement)

เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความจากมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนข้อที่เป็นข้อความเชิงลบจะให้คะแนนกลับกัน

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับการควบคุมอารมณ์ ซึ่งผู้วิจัยสร้างและพัฒนาขึ้นเอง ตามนิยามศัพท์ [7, 8] ลักษณะแบบสอบถามความคิดเห็นเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยมาก เห็นด้วยปานกลาง เห็นด้วยน้อย และเห็นด้วยน้อยที่สุด

เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความจากมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนข้อที่เป็นข้อความเชิงลบจะให้คะแนนกลับกัน

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน โดยผู้วิจัยสร้างและพัฒนาเครื่องมือตามนิยามศัพท์ และการทบทวนวรรณกรรม [9] ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยมาก เห็นด้วยปานกลาง เห็นด้วยน้อย และเห็นด้วยน้อยที่สุด

เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะคำตอบของข้อความจากมากที่สุดจนถึงน้อยที่สุดให้คะแนน 5, 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนลักษณะข้อความที่ตรงกันข้ามจะให้คะแนนกลับกัน

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน โดยผู้วิจัยสร้างและพัฒนาขึ้นตามการทบทวนวรรณกรรม [10] ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 4 ระดับ คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง และไม่เคยปฏิบัติ

เกณฑ์ในการให้คะแนน ลักษณะของข้อความ จากปฏิบัติทุกครั้งจนถึงไม่เคยปฏิบัติให้คะแนน 4, 3, 2 และ 1 ตามลำดับ ส่วนลักษณะข้อความที่ตรงกันข้ามจะให้คะแนนกลับกัน

4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการพัฒนาและปรับปรุงจนมีคุณภาพในระดับที่ยอมรับได้ ไปดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเวลาปกติ
2. ผู้วิจัยดำเนินการสรุปผลจากเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 399 คน
3. ผู้วิจัยสัมภาษณ์ได้จากผู้ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน โดยใช้แบบสอบถามอย่างมีโครงสร้าง ในรายละเอียดของแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

4.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่รวบรวมข้อมูลมาจัดระเบียบ ลงรหัส และทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ การวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร

วิเคราะห์การสัมภาษณ์ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการใช้จักรยาน และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน โดยสมการที่ได้จากการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ ตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้ามาสมการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถเขียนเป็นสมการวิเคราะห์การถดถอยในรูปคะแนนดิบและในรูปคะแนนมาตรฐาน

5. ผลการดำเนินงานวิจัย

5.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยเพศชายมีจำนวน 237 คน คิดเป็นร้อยละ 59.40 และเพศหญิงมีจำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.6 มีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี คือ 228 คน คิดเป็นร้อยละ 57.14 รองลงมาคืออายุระหว่าง 31 – 40 ปี มีจำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 26.10 ส่วนผู้ที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด คือ 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.80 ประสบการณ์ในการใช้จักรยานส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 5 -

15 ปี จำนวน 263 คน คิดเป็นร้อยละ 65.90 มีเพียงร้อยละ 10.03 ที่มีประสบการณ์น้อยกว่า 5 ปี และสำหรับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน มีจำนวนสูงถึง 322 คน คิดเป็นร้อยละ 80.70

5.2 การวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์

5.2.1 การวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พบว่า ผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 67.92 รองลงมา มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 16.79 และมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 15.29 ตามลำดับ โดยที่ค่าเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 6.460$)

5.2.2 การวิเคราะห์ระดับความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่า ผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีความเชื่อมั่นภายในตนเอง และระดับการควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 64.66 และร้อยละ 43.61 ตามลำดับ โดยที่ค่าเฉลี่ยของความเชื่อมั่นภายในตนเองและระดับการควบคุมอารมณ์ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.238$ และ $\bar{x} = 2.874$ ตามลำดับ) สำหรับความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 60.15 ซึ่งมีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง โดยที่ค่าเฉลี่ยของความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 3.751$)

5.2.3 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่า ผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง มีจำนวนสูงถึง 335 คน คิดเป็นร้อยละ 83.96 โดยที่ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 2.577$)

5.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการใช้จักรยาน และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

5.3.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศของผู้ขับขี่ พบว่าทั้ง

ชายและหญิง มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร ที่เพศต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขี่จักรยานเพศชาย ($\bar{x} = 2.618$) มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ขับขี่จักรยานเพศหญิง ($\bar{x} = 2.518$)

5.3.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามอายุของผู้ขับขี่ พบว่าทุกช่วงอายุมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ใช้จักรยานที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ใช้จักรยานที่มีอายุตั้งแต่ 31-40 ปี ($\bar{x} = 2.680$) มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ใช้จักรยานที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี ($\bar{x} = 2.548$) และดีกว่าผู้ใช้จักรยานที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป ($\bar{x} = 2.518$) ด้วย ส่วนผู้ใช้จักรยานที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี ไม่แตกต่างกับอายุ 41 ปีขึ้นไป

5.3.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ พบว่ามีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ใช้จักรยานที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่างกันจะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขี่ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{x} = 2.636$) จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{x} = 2.333$)

5.3.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประสบการณ์ในการใช้จักรยานของผู้ขับขี่ พบว่าผู้มีประสบการณ์ทุกช่วง มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ใช้จักรยานที่มีประสบการณ์ต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานที่ไม่แตกต่างกัน

5.4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่า ตัวแปรที่มีประสิทธิภาพที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (Y) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\alpha = 0.05$) มีจำนวน

3 ตัว คือ ความเชื่อมั่นภายในตนเอง (X_2) ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (X_4) และการควบคุมอารมณ์ (X_3)

โดยที่ความเชื่อมั่นภายในตนเอง (X_2) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 1 สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ร้อยละ 24.70 ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (X_4) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.70 และการควบคุมอารมณ์ (X_3) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 3 และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.10 โดยที่ตัวแปรทั้ง 3 ตัว คือ ความเชื่อมั่นภายในตนเอง ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และการควบคุมอารมณ์ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ ร้อยละ 36.50 มีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย 0.2676

สมการที่ได้จากการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้ามาสมการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถเขียนเป็นสมการวิเคราะห์การถดถอยในรูปคะแนนดิบและในรูปคะแนนมาตรฐานได้ตั้งสมการที่ (1) และสมการที่ (2)

สมการวิเคราะห์การถดถอยในรูปคะแนนดิบ

$$Y = 0.805 + 0.206 (X_2) + 0.217 (X_4) + 0.101 (X_3) \quad (1)$$

สมการวิเคราะห์การถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน

$$Z = 0.339 (X_2) + 0.362 (X_4) + 0.206 (X_3) \quad (2)$$

6. สรุปผลการดำเนินงาน

6.1 ผลการวิเคราะห์ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์

ผลการวิเคราะห์ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

6.1.1 การวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่า ผู้ขับขี่จักรยานยังมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรยังไม่ดีเท่าที่ควร ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่ไม่ใส่ใจในเรื่องนี้

นัก เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ส่วนใหญ่มีผู้ตอบถูกที่มีค่าคะแนนอยู่ในระดับปานกลาง ยกเว้นข้อคำถามที่ว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยบรรทุกผู้อื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกคน ที่มีค่าคะแนนอยู่ในระดับน้อย ($\bar{x} = 0.470$) แสดงว่าผู้ขับขี่จักรยาน ยังขาดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

6.1.2 การวิเคราะห์ระดับความเชื่อมั่นภายในตนเองอยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่าผู้ใช้จักรยาน มีความเชื่อว่าผลของการกระทำนั้น เกิดมาจากการกระทำของตนเองพอๆ กับสิ่งอื่น ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่ส่วนมากอยู่ในช่วงวัยรุ่น (อายุไม่เกิน 30 ปี ร้อยละ 57.10) จึงยังมีความรู้สึกว่าคุณสมบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้ทั้งจากตนเองและผู้อื่น เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อในระดับมาก คือข้อคำถามที่ว่า ท่านสามารถป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ได้ ถ้าเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ($\bar{x} = 3.870$) ท่านเชื่อว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานเกิดได้มากขึ้นเพราะยานพาหนะอื่นๆ บนท้องถนน ($\bar{x} = 3.560$) และท่านเชื่อว่าหากมีการตรวจสอบจักรยานเป็นประจำจะทำให้อุบัติเหตุลดลง ($\bar{x} = 3.640$) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อในระดับน้อย คือข้อคำถามที่ว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นเรื่องของโชคชะตา/เวรกรรมมากกว่าความสามารถในการขับขี่ ($\bar{x} = 2.360$)

6.1.3 การวิเคราะห์ระดับการควบคุมอารมณ์ ของผู้ใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้ เนื่องจาก กลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นผู้ขับขี่อยู่ในช่วงวัยรุ่น ทำให้ความมั่นคงในอารมณ์อาจจะมีไม่มาก อารมณ์อาจเปลี่ยนแปลงได้มาก แตกต่างจากวัยผู้ใหญ่ ซึ่งเป็นวัยที่อารมณ์มั่นคง เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ไม่มีข้อที่กลุ่มตัวอย่างควบคุมอารมณ์ได้มากเลยสักข้อเดียว ในทางเดียวกันก็ไม่มีข้อที่กลุ่มตัวอย่างควบคุมอารมณ์ได้น้อยเช่นกัน ทุกข้อคำถามแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างควบคุมอารมณ์ได้อยู่ในระดับปานกลางทั้งหมด

6.1.4 การวิเคราะห์ระดับความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่าอยู่ในระดับมาก ถึงแม้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงวัยรุ่นก็ตาม แสดงให้เห็นว่าเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบ มีความคิดในเรื่องความปลอดภัย ทราบดีถึงอันตรายและผลเสียจากอุบัติเหตุ จึงให้ความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในระดับมากที่สุด คือ ข้อคำถามที่ว่า เพื่อป้องกันอุบัติเหตุควรหลีกเลี่ยงเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยาน ($\bar{x} = 4.280$) แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่เป็นวัยรุ่นให้ความสำคัญกับการเมาไม่ขับ

6.1.5 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่จักรยานยังเป็นวัยรุ่น จึงอาจขาดความรอบคอบ ความระมัดระวังในการขับขี่ ถึงแม้จะมีความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุก็ตาม เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อคำถามที่ว่า เมื่อ

ขับขีรถจักรยานถึงทางแยก ท่านจะชะลอความเร็วและเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ($\bar{x} = 3.330$) ขณะขับขีรถจักรยานในเขตชุมชน ท่านจะเพิ่มความระมัดระวังในการขับขีรถเพิ่มขึ้น ($\bar{x} = 3.150$) และท่านลดความเร็วของรถลงเมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก ($\bar{x} = 3.150$) แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขีรถยังมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถยังไม่มากเท่าที่ควร

6.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคลได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการใช้รถจักรยาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยาน ที่แตกต่างกัน

6.2.1 จากสมมติฐานในการวิจัยข้อที่ 1 ผู้ขับขีรถที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขีรถที่มีเพศแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขีรถจักรยานเพศชาย ($\bar{x} = 2.618$) มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ขับขีรถจักรยานเพศหญิง ($\bar{x} = 2.518$) อธิบายได้ว่า เพศชายอาจจะมีความสามารถในการขับขีรถ ความชำนาญ ปฏิบัติการตอบสนอง และความสามารถในการตัดสินใจได้ดีกว่าผู้หญิง

6.2.2 จากสมมติฐานในการวิจัยข้อที่ 2 ผู้ขับขีรถที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขีรถที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ใช้จักรยานที่มีอายุตั้งแต่ 31- 40 ปี ($\bar{x} = 2.680$) มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ใช้จักรยานที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี ($\bar{x} = 2.548$) และดีกว่าผู้ใช้จักรยานที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป ($\bar{x} = 2.518$) ตามลำดับ อธิบายได้ว่า ผู้ขับขีรถที่มีอายุ 31- 40 ปี ซึ่งเป็นวัยผู้ใหญ่ มีความคิดมีเหตุผล มีวุฒิภาวะสูงกว่ากลุ่มที่มีอายุ ไม่เกิน 30 ปี และมีความคล่องตัว มีปฏิกิริยาตอบสนองในการขับขีรถได้ดีกว่ากลุ่มที่มีอายุมากกว่า 41 ปี จึงมีความตระหนักในเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ดีกว่า

6.2.3 จากสมมติฐานข้อที่ 3 ผู้ขับขีรถที่มีประสบการณ์ใช้รถจักรยานต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าผู้ใช้จักรยานที่มีประสบการณ์ต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานที่ไม่แตกต่างกัน อธิบายได้ว่า ถึงแม้จะมีประสบการณ์ในการขับขีรถที่แตกต่างกัน แต่ต่างก็มีความตระหนักในเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานเหมือนกัน

6.2.4 จากสมมติฐานข้อที่ 4 ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่างกันจะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขี่ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{x} = 2.636$) จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{x} = 2.333$) อธิบายได้ว่า หากมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยาน ก็จะทำให้มีความตระหนักต่อการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น เพราะทราบถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้ว

6.3 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

จากสมมติฐานข้อที่ 5 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่อมั่นภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ผลการวิจัยพบว่า ตัวแปรที่มีประสิทธิภาพในการทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (Y) ได้แก่ ความเชื่อมั่นภายในตนเอง (X_2) ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (X_4) และการควบคุมอารมณ์ (X_3) ซึ่งผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณพบว่า ความเชื่อมั่นภายในตนเอง (X_2) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 1 สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ร้อยละ 24.70 อธิบายได้ว่าผู้ขับขี่จักรยานเป็นผู้ที่อยู่ในวัยรุ่น จึงมีความเชื่อมั่นในตนเองสูง มีความมั่นใจในตนเอง จึงมีความเชื่อว่าอุบัติเหตุป้องกันได้จากตัวเองมากกว่าสิ่งอื่น ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (X_4) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.70 อธิบายได้ว่าผู้ขับขี่จักรยานเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบ มีความคิดเป็นเหตุเป็นผล มีการรับรู้ถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ มีความกลัวอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ รู้ถึงผลเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ และการควบคุมอารมณ์ (X_3) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 3 และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.10 อธิบายได้ว่า การควบคุมอารมณ์ของผู้ขับขี่มีผลต่อความตระหนักถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยที่ตัวแปรทั้ง 3 ตัว คือ ความเชื่อมั่นภายในตนเอง ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และการควบคุมอารมณ์ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ ร้อยละ 36.5 มีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย 0.2676

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 ความสามารถในการทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ร้อยละ 36.50 ซึ่งถือว่ามิต้าน้อย อาจเกิดจากปัจจัยทางด้านอื่น ๆ ที่อาจมีผลโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ที่ไม่ได้นำมาร่วมทำการวิเคราะห์ จึงควรทำการศึกษปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุประเด็นอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานคร ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ด้านอื่น ๆ มิติทางสังคม วัฒนธรรม ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย เป็นต้น

7.2 งานวิจัยนี้สามารถนำไปเป็นข้อมูลในการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยาน โดยการจัดโครงการอบรมสร้างความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน เน้นให้ผู้ใช้จักรยานทราบถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร รับรู้ถึงประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ สร้างความเข้าใจและเลือกที่จะทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน โดยที่จากการศึกษาคั้งนี้พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปและอายุน้อยกว่า 30 ปี เป็นกลุ่มเป้าหมายแรกๆ ที่ควรได้รับการอบรมก่อนเนื่องจากมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานน้อยกว่ากลุ่มอื่น ๆ

7.3 งานวิจัยนี้สามารถนำไปเป็นข้อมูลในการหาแนวทางจัดการอบรมให้ความรู้ให้แก่ผู้ใช้จักรยานให้มีการควบคุมอารมณ์ในขณะที่ขับขี่ให้ดียิ่งขึ้นโดยเริ่มในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้รถจักรยานให้มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่มากขึ้น

7.4 เพื่อเป็นแนวทางในการทำกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานและการควบคุมอารมณ์ในขณะที่ขับขี่ผู้ใช้รถจักรยาน ทั้งในกลุ่มนักเรียนและผู้ใช้รถจักรยานกลุ่มอื่น ๆ รวมทั้งจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุโดยกระตุ้นให้ผู้ขับขี่มีส่วนร่วมกิจกรรมซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรต่อไป

7.5 เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เช่น ขนส่งจังหวัด สถานศึกษา และภาคเอกชน ในการหาแนวทางส่งเสริมตลอดจนควบคุมพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยาน รวมทั้งในการกำหนดการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้จากผลการวิจัยครั้งนี้มีความชัดเจนว่า ความเชื่ออำนาจในตนเอง ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ และการควบคุมอารมณ์ ส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน สามารถนำไปใช้ในการหาแนวทางส่งเสริม ตลอดจนการกำหนดข้อบังคับ การกำหนดกฎหมาย เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยาน เกิดความระมัดระวังและปฏิบัติตาม อันส่งผลในการป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณ โครงการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (Thailand Cycling Club: TCC)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) หน่วยงานที่ให้ทุนอุดหนุนการวิจัย ปี พ.ศ. 2557 รองศาสตราจารย์ สุทัศน์ รัตน์เกื้อกั้วาน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กาญจนา ภัทรวิวัฒน์ และอาจารย์ ดร.ชนิดา มิตรานันท์ ที่ให้ความกรุณาตรวจสอบเครื่องมือวิจัยครั้งนี้ มหาวิทยาลัย เซนต์จอห์น และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ หน่วยงานต้นสังกัดของคณะผู้วิจัย ที่ให้การสนับสนุนด้านเวลาในการทำงานวิจัยเป็นอย่างดี

References

- [1] Personnel Division. Department of Deputy BMA. [Online]. cited 15 March 2014. Available: <http://www.bangkok.go.th/pdd/>. (In Thai)
- [2] Tourism Authority of Thailand. [Online]. Cited 15 March 2014. Available: <http://www.tatcontactcenter.com/>. (In Thai)
- [3] Green World Foundation. (2013). **A Project for Bangkok Bicycle Campaign**. (In Thai)
- [4] Thailand Cycling Club : TCC. [Online]. Cited 15 March 2014. Available: <http://www.thaicyclingclub.org/>. (In Thai)
- [5] Y. Taro. (1967). **Statistics, An Introductory Analysis**. 2nd Ed. New York: Harper and Row.
- [6] Department of Land Transport. [Online]. Cited 15 March 2014. Available: <http://www.dlt.go.th/th/>. (In Thai)
- [7] Office of the Royal Society. [Online]. Cited 15 March 2014. Available: <http://www.royin.go.th/>. (In Thai)
- [8] B.R. Strickland. (1977). **Internal – External Control of Reinforcement in Personality Variables in Social Behavior**. New York: Jonh Wiley and Son.
- [9] A. Chanruang. (2002). **Factors Determining Protective Behaviors Against Accidents from Motorcycle Riding Among Technical Students in Suphan Buri Province**. Master of Arts (Community Psychology). Silpakorn University. (In Thai)
- [10] R.M. Golden (1984). **Dictionary of Psychology and Psychiatry**. New York: Longman Inc.