

พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานบริเวณเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร Protective Behaviors Against Accident in Bicycle in Bangkok Urban Area

สุวิมล เจียรธรวานิช¹ และ ธรรมมา เจียรธรวานิช²

¹อาจารย์ประจำ ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ วิชาการคณบดี คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น

²อาจารย์ประจำ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานในเขตชุมชนเมือง กรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และเพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน กลุ่มตัวอย่างคือผู้ใช้จักรยานในเขต กรุงเทพมหานครจำนวน 399 คน ใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม การศึกษาเชิงคุณภาพได้จากผู้ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานสูงที่สุดและต่ำที่สุดอย่างละ 20 คน เครื่องมือรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยใช้สถิติพื้นฐานและความแปรปรวนทางเดียว หากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยจะทดสอบหาความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ และใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของการนำเข้าสู่สมการ โดยสรุปผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร อยู่ในระดับปานกลาง ส่วนความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน อยู่ในระดับมาก พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน จำแนกตามความแตกต่างด้านเพศ อายุ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน จำแนกตามประสบการณ์ในการใช้จักรยานของผู้ขับขี่ไม่แตกต่างกัน ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ และการควบคุมอารมณ์ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ ร้อยละ 36.5 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานสูงมีแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน โดยให้เหตุผลว่าทำให้ปลอดภัยจากอุบัติเหตุและตระหนักถึงอันตรายจากอุบัติเหตุและหลายคนเคยมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยาน ส่วนกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานต่ำเลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในบางครั้ง และไม่เคยมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

คำสำคัญ: พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ, ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร, ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง, การควบคุมอารมณ์, ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ

1. บทนำ

สังคมไทยในปัจจุบันเป็นสังคมเปิดที่รับความเจริญทางด้านเทคโนโลยีการสื่อสารที่ทันสมัย รวมทั้งระบบทุนนิยมแบบวัตถุนิยมที่แผ่ขยายไปทั่วโลก จึงทำให้สังคมเปิดรับง่ายแบบสังคมไทยในปัจจุบันเต็มไปด้วยค่านิยมต่างประเทศที่ถูกรับมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนไทย โดยพัฒนาจากความต้องการพื้นฐานในการดำเนินชีวิตมาสู่ค่านิยมทางการบริโภคที่มุ่งเน้น ในเรื่องของวัตถุเป็นสำคัญจนขาดอัตลักษณ์ในความเป็นชาติพันธุ์

จักรยานนั้นได้ชื่อว่าเป็นพาหนะที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดสำหรับการเดินทางระยะสั้นหรือปานกลาง แล้วเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์อื่น ๆ แล้ว จักรยานไม่ต้องใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล, ไม่ปล่อยมลพิษทางเสียงและทางอากาศ, ลดรถติด, หาท้ายจอดง่าย, ซอกแซกได้สะดวกอย่างยิ่ง (ขึ้นอยู่กับทักษะ), วิ่งได้ทั้งบนถนนใหญ่และซอกซอย แล้วยังได้ออกกำลังกายฟรี ๆ ไม่ต้องเสียเงินปั่นจักรยานอยู่กับที่ในฟิตเนสติดแอร์ สำหรับค่าใช้จ่ายในการใช้จักรยานเป็นพาหนะยังมีราคาถูก คนทุกชนชั้นซื้อหาได้ตามกำลังทรัพย์ และถ้าหากมองในแง่ภาครัฐ ยังเป็นการประหยัดค่าซ่อมบำรุงถนน แต่ในขณะเดียวกันจักรยานถือเป็นพาหนะที่ป้องกันตัวเองได้น้อยกว่า หากเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะกับรถยนต์, ใช้เวลาเดินทางนานกว่า ถ้ารถไม่ติด, โดนแดด โดนลม โดนฝนมากกว่า, ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินไม่ได้ (ถ้าไม่ใช่จักรยานพับ), ต้องสุขภาพดีมีแรงพอที่จะขี่ได้ และมีทักษะการใช้จักรยานอยู่บ้าง ซึ่งจะมีมากขึ้นตามประสบการณ์การใช้จักรยาน องค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า การขี่จักรยานเป็น "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 38.1 คนต่อประชากร 1 แสนคน รองจากประเทศเกาะนิวเอ และสาธารณรัฐโดมินิกัน และพบว่าการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนนำมาซึ่งเหตุการณ์เสียชีวิตเป็นอันดับ 8 ของโลก เกิดกับเด็กเยาวชน และคนวัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง 15 – 29 ปี ถ้าแต่ละประเทศทั่วโลกไม่ดำเนินการจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งแล้ว การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะขึ้นมาเป็นอันดับที่ 5 ในปี 2030 (พ.ศ.2573) ทั้งนี้ในปี พ.ศ.2553 รัฐบาลของทุกประเทศได้ประกาศอย่างเป็นทางการ ในการเข้าร่วม “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563” ที่มีเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ช่วยชีวิตคนกว่า 5 ล้านคนภายในเวลา 10 ปี

ทั้งนี้องค์การอนามัยโลกกำลังเป็นห่วงสถานการณ์ความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอย่างมาก เพราะมีข้อมูลชี้ชัดว่าแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเป็นจำนวน 1.24 ล้านคน ตัวเลขที่ว่านี้ทำให้ทุกคนต้องหันมาคิดว่าทำอะไรจะลดความสูญเสียลงได้ ในขณะที่ตัวเลขยานพาหนะที่จดทะเบียนทั่วทั้งโลกมีจำนวนเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 15 ข้อมูลที่สำคัญยังพบอีกว่าร้อยละ 27 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั่วโลกเกิดกับ “คนเดินเท้า” และ “คนขี่จักรยาน” โดยเฉพาะในประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางและต่ำ มีผู้เสียชีวิตมากถึง 3 ส่วนในจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด แต่มีบางประเทศสูงถึงร้อยละ 75 ซึ่งรัฐบาลของแต่ละประเทศต้องคำนึงถึงการสร้างความปลอดภัยให้กับคนกลุ่มนี้ด้วย [1]

ปัจจุบันผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร หันมาใช้บริการระบบขนส่งแบบรางมากขึ้น โดยมีบางส่วนหันมาใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน จากสถิติพบว่าประเทศไทยมีจำนวนผู้ใช้จักรยานทั่วประเทศเพียง 2,250,000 คน แบ่งเป็นผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 150,000 คน และผู้ใช้จักรยานในจังหวัดอื่นๆ อีก 2,100,000 คน ในจำนวนนี้มีผู้ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวมากถึง 260,000 คน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ [2]

ดังนั้นท่ามกลางเมืองที่ท้องถนนเต็มไปด้วยรถยนต์เล็กใหญ่วิ่งสวนกันไปมาอย่างหนาแน่น หากถามชาวกรุงเทพมหานครถึงความสัมพันธ์ของ “จักรยาน” บนท้องถนน คนส่วนใหญ่คงตอบเป็นเสียงเดียวกันว่า “อันตราย” เหตุที่ทุกวันนี้มีจักรยานสัญจรไปมาอยู่บางตา เพราะผู้คนจำนวนไม่น้อยมองว่ากรุงเทพมหานครคือ “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 เท่านั้น ที่ปัจจุบันใช้จักรยานเป็นพาหนะหลัก โดยผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด มีถึงร้อยละ 48 ที่ไม่เคยใช้จักรยานมาก่อนในกรุงเทพมหานคร ผลสำรวจออกมาว่า สูงถึงร้อยละ 86 บอกว่าจะออกมาขี่จักรยานบนท้องถนน หากรู้สึกว่าจะสามารถขี่ได้อย่างปลอดภัย และสูงถึงร้อยละ 93 ที่ยินยอมให้จัดสรรแบ่งปันพื้นที่จราจรบนถนนมากขึ้นเป็นเลนให้จักรยาน

จากข้อมูลการศึกษาดังกล่าวพบว่าประเด็นที่มีผลต่อการใช้จักรยานคือความปลอดภัยของการใช้จักรยาน ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานบริเวณเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร โดยจะศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้จักรยานในกลุ่มที่ศึกษา ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ และความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้มาหาแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ช่วยป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุจราจรเป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย กฎหมาย ในการป้องกันและแก้ไขปัญหา เพื่อให้มีผู้หันมาใช้จักรยานในการเดินทางมากขึ้นในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร ตลอดจนการจัดโครงการฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้ เสริมสร้างศักยภาพให้ผู้ใช้จักรยานมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ในโอกาสต่อไป

โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการใช้จักรยาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน และ เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร โดยมีขอบเขตการศึกษาคือ ขอบเขตด้านประชากร ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ผู้ใช้จักรยาน ในเขตกรุงเทพมหานคร 150,000 คน [4] ขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง ได้มาจากการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของยามาเน่ (Yamane) [5] ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบกลุ่ม

(Cluster sampling) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเปรียบเทียบเชิงคุณภาพ ในด้านแรงจูงใจที่เลือกพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานและการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน เป็นผู้มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานสูงที่สุดและต่ำที่สุดอย่างละ 20 คน (20 Highest and 20 Lowest) ขอบเขตด้านตัวแปร ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ มีดังนี้ ข้อมูลส่วนบุคคล ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ตัวแปรในการศึกษาเปรียบเทียบเชิงคุณภาพ แรงจูงใจที่เลือกพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

2. ระเบียบวิธีวิจัย

2.1 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด ที่ให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ให้ข้อมูล แบ่งออกเป็น 6 ส่วน

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ประสบการณ์ในการใช้จักรยาน ลักษณะคำถามเป็นแบบเติมคำในช่องว่าง สำหรับเพศ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน คำถามเป็นแบบตัวเลือก [6]

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเองตาม พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 [7] ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายปิดให้เลือกตอบ ว่าข้อความในแต่ละข้อนั้นถูกหรือผิด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนของแบบวัดความรู้ กำหนดดังนี้ ตอบได้ถูกต้อง ให้คะแนนเท่ากับ 1 คะแนน และตอบผิด ให้คะแนนเท่ากับ 0 คะแนน

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามวัดความเชื่ออำนาจภายในตนเอง ซึ่งผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามโดยปรับมาจากแบบวัดความเชื่ออำนาจควบคุมตามแนวคิดของวอลส์ตันและคณะ [8] , [9]

ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ตามแบบวัดเจตคติของลิเคิร์ต (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 [10] , [11] 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 [12] 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 [13] ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 4 ระดับ คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง และไม่เคยปฏิบัติ

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

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามอาจทำร่วมกับการสัมภาษณ์ โดยเครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์เป็นแบบสัมภาษณ์อย่างมีโครงสร้าง ในรายละเอียดของแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

2.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการพัฒนาและปรับปรุงจนมีคุณภาพในระดับที่ยอมรับได้ ไปดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ในช่วงเวลาปกติ

2. ผู้วิจัยดำเนินการสรุปผลจากเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 399 คน
3. ผู้วิจัยสัมภาษณ์ได้จากผู้ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานสูงที่สุดจำนวน 20 คน (Top 20) และผู้ที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานต่ำที่สุด จำนวน 20 คน โดยใช้แบบสอบถามอย่างมีโครงสร้าง ในรายละเอียดของแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

2.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่รวบรวมข้อมูลมาจัดระเบียบ ลงรหัส และทำการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ วิเคราะห์การสัมภาษณ์ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เปรียบเทียบรายละเอียดเรื่องรายละเอียดของแรงจูงใจที่เลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ในกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

3. ผลการวิจัย

ผลการวิจัยสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

3.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยเพศชายมีจำนวน 237 คน คิดเป็นร้อยละ 59.4 และเพศหญิงมีจำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.6 มีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี คือ 228 คน คิดเป็นร้อยละ 57.14 รองลงมาคืออายุระหว่าง 31 – 40 ปี มีจำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 26.1 ส่วนผู้ที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด คือ 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.8 ประสบการณ์ในการใช้จักรยานส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 5 - 15 ปี จำนวน 263 คน คิดเป็นร้อยละ 65.9 มีเพียงร้อยละ 10.03 ที่มีประสบการณ์น้อยกว่า 5 ปี และสำหรับประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน มีจำนวนสูงถึง 322 คน คิดเป็นร้อยละ 80.7

3.2 การวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร

3.2.1 การวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พบว่า ผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 67.92 รองลงมาคือมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 16.79 และมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 15.29 ตามลำดับ โดยที่ค่าเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ($x = 6.46$)

3.2.2 การวิเคราะห์ระดับความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่า ผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีความเชื่ออำนาจภายในตนเอง และระดับการควบคุมอารมณ์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 64.66 และร้อยละ 43.61 ตามลำดับ โดยที่ค่าเฉลี่ยของความเชื่ออำนาจภายในตนเองและระดับการควบคุมอารมณ์ของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ($x = 3.238$ และ $x = 2.874$ ตามลำดับ) สำหรับความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 60.15 ซึ่งมีจำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง โดยที่ค่าเฉลี่ยของความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับมาก ($x = 3.751$)

3.2.3 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่า ผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง มีจำนวนสูงถึง 335 คน คิดเป็นร้อยละ 83.96 โดยที่ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง ($x = 2.577$)

3.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการใช้จักรยาน และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

3.3.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศของผู้ขับขี่ พบว่า ทั้งชายและหญิง มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร ที่เพศต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขี่จักรยานเพศชาย ($x = 2.618$) มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ขับขี่จักรยานเพศหญิง ($x = 2.518$)

3.3.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามอายุของผู้ขับขี่ พบว่า ทุกช่วงอายุมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ใช้จักรยานที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ใช้จักรยานที่มีอายุตั้งแต่ 31-40 ปี ($x = 2.680$) มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ใช้จักรยานที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี ($x = 2.548$) และดีกว่าผู้ใช้จักรยานที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป ($x = 2.518$) ด้วย ส่วนผู้ใช้จักรยานที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี ไม่แตกต่างกับอายุ 41 ปีขึ้นไป

3.3.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ พบว่า มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ใช้จักรยานที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่างกันจะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขี่ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($x = 2.636$) จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($x = 2.333$)

3.3.4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร จำแนกตามประสบการณ์ในการใช้จักรยานของผู้ขับขี่ พบว่า ผู้มีประสบการณ์ทุกช่วงมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง และผู้ใช้จักรยานที่มีประสบการณ์ต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานที่ไม่แตกต่างกัน

3.4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักรู้ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่า ตัวแปรที่มีประสิทธิภาพที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (Y) ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($\alpha = 0.05$) มีจำนวน 3 ตัว คือ ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง (X_2) ความตระหนักรู้ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (X_4) และการควบคุมอารมณ์ (X_3)

โดยที่ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง (X_2) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 1 สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ร้อยละ 24.7 ความตระหนักรู้ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (X_4) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 และการควบคุมอารมณ์ (X_3) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 3 และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.1 โดยที่ตัวแปรทั้ง 3 ตัว คือ ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง ความตระหนักรู้ต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และการควบคุมอารมณ์ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ ร้อยละ 36.5 มีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย 0.2676

สมการที่ได้จากการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณตามลำดับความสำคัญของตัวแปรที่นำเข้ามาสมการอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สามารถเขียนเป็นสมการวิเคราะห์การถดถอยในรูปคะแนนดิบและในรูปคะแนนมาตรฐานได้ดังนี้

สมการวิเคราะห์การถดถอยในรูปคะแนนดิบ

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

สมการวิเคราะห์การถดถอยในรูปคะแนนมาตรฐาน

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

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ทำโดยการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถจักรยานที่มีคะแนนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานสูงที่สุด 20 คน (คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานอยู่ในช่วง 3.185 – 3.444) และผู้ใช้รถจักรยานที่มีคะแนนพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานต่ำที่สุด 20 คน (คะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานอยู่ในช่วง (1.593 – 1.926) โดยสัมภาษณ์เกี่ยวกับแรงจูงใจในการเลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานและการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน

3.5.1 ด้านแรงจูงใจในการเลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานสูงจะมีการเตรียมพร้อมทั้งเรื่องรถและตนเอง มีความระมัดระวังในการขับขี่ โดยให้เหตุผลว่าจะทำให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันตนเองไม่ยากให้เกิดอุบัติเหตุ ถ้าไม่ระมัดระวังแล้วเกิดอุบัติเหตุ จะมีปัญหาตามมามากมาย ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานต่ำจะไม่ค่อยตรวจสอบความพร้อมของรถ ไม่ค่อยสวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ไม่คิดว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3.5.2 การมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานสูง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน เช่น การอบรมกฎจราจร การตรวจเช็คขี้อัดรถจักรยาน แม้ว่าบางคนไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรม แต่ทุกคนมีความสนใจและอยากให้มีการอบรม และยินดีเข้าร่วมกิจกรรม ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานต่ำ ผู้ขับขี่จะไม่เคยมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยาน ส่วนใหญ่ไม่ยอมเข้าร่วมกิจกรรมเพราะอ้างว่าไม่มีเวลา

4. สรุป

ผลการวิจัยสามารถนำมาสรุปและอภิปรายผลการวิจัยได้ดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานและพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน

4.1.1 การวิเคราะห์ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ใช้จักรยาน ในเขตชุมชนเมืองกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่า ผู้ขับขี่จักรยานยังมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรยังไม่ดีเท่าที่ควร ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่ไม่ใส่ใจในเรื่องนี้นัก เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ส่วนใหญ่มีผู้ตอบถูกที่มีค่าคะแนนอยู่ในระดับปานกลาง ยกเว้นข้อคำถามที่ว่า ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานขับโดยบรรทุกผู้อื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกทุกคน ที่มีค่าคะแนนอยู่ในระดับน้อย ($x = 0.47$) แสดงว่าผู้ขับขี่จักรยาน ยังขาดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

4.1.2 การวิเคราะห์ระดับความเชื่ออำนาจภายในตนเองอยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่าผู้ใช้จักรยาน มีความเชื่อว่าผลของการกระทำนั้น เกิดมาจากการกระทำของตนเองพอๆ กับสิ่งอื่น ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่ส่วนมากอยู่ในช่วงวัยรุ่น (อายุไม่เกิน 30 ปี ร้อยละ 57.1) จึงยังมีความรู้สึกว่าการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ทั้งจากตนเองและผู้อื่น เมื่อพิจารณารายข้อ พบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อในระดับมาก คือข้อคำถามที่ว่า ท่านสามารถป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ได้ ถ้าเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ($x = 3.87$) ท่านเชื่อว่าอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานเกิดได้มากขึ้นเพราะยานพาหนะอื่นๆ บนท้องถนน ($x = 3.56$) และท่านเชื่อว่าหากมีการตรวจสอบจักรยานเป็นประจำทำให้อุบัติเหตุลดลง ($x = 3.64$) ส่วนข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อในระดับน้อย คือข้อคำถามที่ว่า การเกิดอุบัติเหตุจราจรเป็นเรื่องของ โชคชะตา/เวรกรรมมากกว่าความสามารถในการขับขี่ ($x = 2.36$)

4.1.3 การวิเคราะห์ระดับการควบคุมอารมณ์ ของผู้ใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้เนื่องจาก กลุ่มตัวอย่างส่วนมากเป็นผู้ขับขี่อยู่ในช่วงวัยรุ่น ทำให้ความมั่นคงในอารมณ์อาจจะยังมีไม่มาก อารมณ์อาจเปลี่ยนแปลงได้มาก แตกต่างจากวัยผู้ใหญ่ ซึ่งเป็นวัยที่อารมณ์มั่นคง เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ไม่มีข้อที่กลุ่มตัวอย่างควบคุมอารมณ์ได้มากเลยสักข้อเดียว ในทางเดียวกันก็ไม่มีข้อที่กลุ่มตัวอย่างควบคุมอารมณ์ได้น้อยเช่นกัน ทุกข้อคำถามแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างควบคุมอารมณ์ได้อยู่ในระดับปานกลางทั้งหมด

4.1.4 การวิเคราะห์ระดับความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่า อยู่ในระดับมาก ถึงแม้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงวัยรุ่นก็ตาม แสดงให้เห็นว่าเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบ มีความคิดในเรื่องของความปลอดภัย ทราบถึงอันตรายและผลเสียจากอุบัติเหตุ จึงให้ความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุ เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในระดับมากที่สุด คือ ข้อคำถามที่ว่า เพื่อป้องกันอุบัติเหตุควรหลีกเลี่ยงเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่รถจักรยาน ($x = 4.28$) แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่เป็นวัยรุ่นให้ความสำคัญกับการเมาไม่ขับ

4.1.5 การวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง อาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่จักรยานยังเป็นวัยรุ่น จึงอาจขาดความรอบคอบ ความระมัดระวัง ในการขับขี่ ถึงแม้จะมีความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุก็ตาม เมื่อพิจารณารายข้อพบว่า ข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่อยู่ในระดับมาก คือ ข้อคำถามที่ว่า เมื่อขับขี่รถจักรยานถึงทางแยก ท่านจะชะลอความเร็วและเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น ($x = 3.33$) ขณะขับขี่รถจักรยานในเขตชุมชน ท่านจะเพิ่มความระมัดระวัง ในการขับขี่เพิ่มขึ้น ($x = 3.15$) และท่านลดความเร็วของรถลงเมื่อถึงทางโค้งหรือทางแยก ($x = 3.15$) แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ยังมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่ยังไม่มากเท่าที่ควร

4.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคลได้แก่ เพศ อายุ ประสบการณ์ในการใช้รถจักรยาน ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยาน ที่แตกต่างกัน

4.2.1 จากสมมติฐานในการวิจัยข้อที่ 1 ผู้ขับขี่ที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีเพศแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขี่จักรยานเพศชาย ($x = 2.618$) มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ขับขี่จักรยานหญิง ($x = 2.518$) อธิบายได้ว่า เพศชายอาจมีความสามารถในการขับขี่ ความชำนาญ ปฏิกริยาตอบสนอง และความสามารถในการตัดสินใจได้ดีกว่าผู้หญิง

4.2.2 จากสมมติฐานในการวิจัยข้อที่ 2 ผู้ขับขี่ที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ใช้จักรยานที่มีอายุตั้งแต่ 31- 40 ปี ($x = 2.680$) มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ใช้จักรยานที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี ($x = 2.548$) และดีกว่าผู้ใช้จักรยานที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป ($x = 2.518$) ตามลำดับ อธิบายได้ว่า ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 31- 40 ปี ซึ่งเป็นวัยผู้ใหญ่ มีความคิดมีเหตุผล มีวุฒิภาวะสูงกว่ากลุ่มที่มีอายุไม่เกิน 30 ปี และมีความคล่องตัว มีปฏิริยาตอบสนองในการขับขี่ได้ดีกว่ากลุ่มที่มีอายุมากกว่า 41 ปี จึงมีความตระหนักในเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ดีกว่า

4.2.3 จากสมมติฐานข้อที่ 3 ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ใช้รถจักรยานต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าผู้ใช้จักรยานที่มีประสบการณ์ต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานที่ไม่แตกต่างกัน อธิบายได้ว่า ถึงแม้จะมีประสบการณ์ในการขับขี่ที่แตกต่างกัน แต่ต่างก็มีความตระหนักในเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานเหมือนกัน

4.2.4 จากสมมติฐานข้อที่ 4 ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานต่างกัน มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้จักรยานที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่างกันจะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้ขับขี่ที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($x = 2.636$) จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานดีกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($x = 2.333$) อธิบายได้ว่า หากมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยาน ก็จะทำให้มีความตระหนักต่อการป้องกันตนเองจากการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น เพราะทราบถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้ว

4.3 จากสมมติฐานข้อที่ 5 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง การควบคุมอารมณ์ ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน เป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน ผลการวิจัยพบว่า ตัวแปรที่มีประสิทธิภาพในการทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (Y) ได้แก่ ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง (X_2) ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (X_4) และการควบคุมอารมณ์ (X_3) ซึ่งผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณพบว่า ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง (X_2) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 1 สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ร้อยละ 24.7 อธิบายได้ว่าผู้ขับขี่จักรยานเป็นผู้ที่อยู่ในวัยรุ่น จึงมีความเชื่อมั่นในตนเองสูง มีความมั่นใจในตนเอง จึงมีความเชื่อว่าอุบัติเหตุป้องกันได้จากตัวเองมากกว่าสิ่งอื่น ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน (X_4) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 2 และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 อธิบายได้ว่าผู้ขับขี่จักรยานเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบ มีความคิดเป็นเหตุเป็นผล มีการรับรู้ถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ มีความกลัวอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุ รู้ถึงผลเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ และการควบคุมอารมณ์ (X_3) เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการเป็นลำดับที่ 3 และสามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.1 อธิบายได้ว่า การควบคุมอารมณ์ของผู้ขับขี่มีผลต่อความตระหนักถึงอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยที่ตัวแปรทั้ง 3 ตัว คือ ความเชื่ออำนาจภายในตนเอง ความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน และการควบคุมอารมณ์ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานได้ ร้อยละ 36.5 มีความคลาดเคลื่อนมาตรฐานของการทำนาย 0.2676

4.4 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ โดยสัมภาษณ์เกี่ยวกับแรงจูงใจในการเลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานและการมีส่วนร่วม ในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน ด้านแรงจูงใจในการเลือกทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานสูงจะมีการเตรียมพร้อมทั้งเรื่องรถและตนเอง โดยมีการตรวจสภาพรถ ส่วนผู้ขับขี่เองก็จะเตรียมพร้อมโดยการมีสติในขณะที่ขับขี่ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง จะมีความระมัดระวังในการขับขี่ การเลี้ยว การแซง ต้องแน่ใจว่าปลอดภัยก่อนจึงทำ จะขับขี่รถตามกฎหมาย โดยให้เหตุผลว่า จะทำให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันตนเองไม่ยอมให้เกิดอุบัติเหตุ ถ้าขับขี่ไม่ระมัดระวังแล้วเกิดอุบัติเหตุทำให้บาดเจ็บได้ ซึ่งแตกต่างจากผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานต่ำที่ไม่ค่อยตรวจสอบความพร้อมของรถ บางครั้งขับขี่โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ขับรถเร็ว ชะล่าใจ คิดว่าไม่น่าจะเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ อธิบายได้ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานสูง เป็นผู้ที่ทราบถึงอันตราย รับรู้ถึงความเสี่ยงของอุบัติเหตุทำให้มีความตระหนักที่จะป้องกันตนเองไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ มีความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคม จึงเลือกที่จะทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยาน สำหรับเรื่องการมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานสูง ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เคยมีส่วนร่วมในกิจกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยาน แม้ว่าบางคนไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรม แต่ทุกคนมีความสนใจและอยากให้มีการอบรมและยินดีเข้าร่วมกิจกรรม ส่วนผู้ขับขี่รถจักรยานที่มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้จักรยานต่ำจะไม่เคยมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานและส่วนใหญ่ไม่ยอมเข้าร่วมกิจกรรมเพราะไม่มีเวลา

5. ข้อเสนอแนะ

5.1 งานวิจัยนี้สามารถนำไปเป็นข้อมูลในการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยาน โดยการจัด โครงการอบรมสร้างความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน เน้นให้ผู้ขี่จักรยานทราบถึงอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร รับรู้ถึงประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ สร้างความเข้าใจ และเลือกที่จะทำพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน โดยที่จากการศึกษาครั้งนี้พบว่าผู้ขี่ที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป และอายุน้อยกว่า 30 ปี เป็นกลุ่มเป้าหมายแรกที่ควรได้รับการอบรมก่อนเนื่องจากมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานน้อยกว่ากลุ่มอื่นๆ

5.2 งานวิจัยนี้สามารถนำไปเป็นข้อมูลในการหาแนวทางจัดการอบรมให้ความรู้ให้แก่ผู้ใช้จักรยานให้มีการควบคุมอารมณ์ในขณะที่ขี่ให้ดียิ่งขึ้น โดยเริ่มในกลุ่มผู้ขี่ที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้รถจักรยานให้มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่มากขึ้น

5.3 เพื่อเป็นแนวทางในการทำกิจกรรมส่งเสริมความตระหนักต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานและการควบคุมอารมณ์ในขณะที่ขี่ผู้ใช้จักรยาน ทั้งในกลุ่มนักเรียนและผู้ขี่จักรยานกลุ่มอื่นๆ รวมทั้งจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โดยกระตุ้นให้ผู้ขี่มีส่วนร่วมกิจกรรมซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรต่อไป

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

5.5 ควรศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้รถจักรยาน ในเชิงคุณภาพให้มากขึ้น ซึ่งการศึกษาเชิงคุณภาพ สามารถให้ข้อมูลที่ชัดเจน สะท้อนให้เห็นปัญหาที่แท้จริง นำไปสู่การแก้ไขปัญหาคือการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยศึกษาเพิ่มเติมด้วยการสัมภาษณ์เจาะลึกในเรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร แนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่สามารถนำมาปฏิบัติได้จริงตามมุมมองของผู้ขี่และการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาที่ผู้ใช้จักรยาน ความต้องการให้หน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนให้การสนับสนุนในกิจกรรมใดบ้าง เพื่อค้นหาแนวทางในการป้องกันปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรต่อไป

5.6 ควรมีการศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานในจังหวัดอื่นๆ ที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจร ทำให้ทราบถึงภาพรวมอันเป็นปัญหาของประเทศ เพื่อหาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหาต่อไป

6. กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณ โครงการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (Thailand Cycling Club: TCC) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) หน่วยงานที่ให้ทุนอุดหนุนการวิจัย ปี พ.ศ. 2557 รองศาสตราจารย์ สุทัศน์ รัตนเกื้อกั้วาน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กาญจนา ภักธาวินธุ์ และอาจารย์ ดร.ชนิดา มิตรานันท์ ที่ให้ความกรุณาตรวจสอบเครื่องมือวิจัยครั้งนี้ มหาวิทยาลัยเซนต์จอห์น และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ หน่วยงานต้นสังกัดของคณะผู้วิจัย ที่ให้การสนับสนุนด้านเวลาในการทำงานวิจัยเป็นอย่างดี

7. เอกสารอ้างอิง

- [1] กรมการขนส่งทางบก (2557). ตารางเปรียบเทียบจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนสะสมในพื้นที่กรุงเทพฯ นับตั้งแต่ปี 2555-เดือนมิถุนายน 2557.
- [2] กองบรรณาธิการโลกสีเขียว. (2555). เมืองที่ต้องการให้คนขี่จักรยาน ก็ต้องสร้างสถานการณ์ที่ปลอดภัย. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558, จากเว็บไซต์มูลนิธิโลกสีเขียว: <http://www.greenworld.or.th/greenworld/local/1982>
- [3] กองบังคับการปราบปราม. (2546). ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory). สืบค้นเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558, จากเว็บไซต์กองปราบปราม: http://www.csd.go.th/Dimensions_csd/Chapter%2003.pdf
- [4] จิตราภรณ์ สุทธิวรเศรษฐ์. (2550). ยุทธวิธีการประชาสัมพันธ์. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [5] ไทยรัฐออนไลน์. (2557). เปิดปฏิบัติการบังคับใช้ กม.จราจรเคร่งครัด. สืบค้นเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2557, จาก <http://www.thairath.co.th/content/455169>
- [1] Personnel Division, Department of Deputy BMA, [Online]. 15 March 2014. <http://www.bangkok.go.th/pdd/>, (In Thai).
- [2] Tourism Authority of Thailand, [Online]. 15 March 2014. <http://www.tatcontactcenter.com/>, (In Thai).

- [3] Green World Foundation, A Project for Bangkok Bicycle Campaign, 2013., (In Thai).
- [4] Thailand Cycling Club : TCC, [Online]. 15 March 2014. [http://www.thaicycling club.org/.](http://www.thaicycling club.org/), (In Thai).
- [5] Y. Taro, "Statistics, An Introductory Analysis", *2nd Ed.*, New York: Harper and Row., 1967.
- [6] W. Ariyapinyo, "Psychological and Driving Situation Variables Related to Safe Driving Behavior of Private Car Driving in Bangkok" . *Dissertation, M.S. (Behavioral Science) Behavioral Science Research Institute. Srinakharinwirot University.*, 1996., (In Thai).
- [7] Department of Land Transport, [Online]. 15 March 2014. [http://www.dlt.go.th/th/.](http://www.dlt.go.th/th/)
- [8] B.B. Wolman, "Dictionary of Behavioral Science. London" *Litton Educational Publishing Inc.*, 1973.
- [9] I. Montag, and A.L. Comrey, "Internality and Externality as Correlate of Involvement." *Fatal Driving Accident*, 1983, : 339-343.
- [10] Office of the Royal Society, [Online]. 15 March 2014. [http://www.royin.go.th/.](http://www.royin.go.th/), (In Thai).
- [11] B.R. Strickland, "Internal – External Control of Reinforcement in Personality Variables in Social Behavior." *New York : Jonh Wiley and Son*, 1977, : 219-280.
- [12] A. Chanruang, "Factors Determining Protective Behaviors Against Accidents from Motorcycle Riding Among Technical Students in Suphan Burl Province" *Master. Arts (Community Psychology) Silpakorn University.*, 2002., (In Thai).
- [13] R.M. Golden, "Dictionary of Psychology and Psychiatry" *New York : Longman Inc.*, 1984.