

## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

งานวิจัยเรื่อง “แนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียน ระดับมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่” จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสภาพการณ์การเดินทางประจำวันของเด็กนักเรียน แนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียน เพื่อศึกษาสภาพการณ์ การเดินทางเบื้องต้นของการเดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้านของเด็กนักเรียน ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านประชากร ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคมกับแนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยาน และศึกษาอิทธิพลของ ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยทางสังคมกับแนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียน

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำทฤษฎี แนวความคิดและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการศึกษาและเป็นกรอบในการวิเคราะห์ ประกอบไปด้วย แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ แนวคิดเกี่ยวกับค่านิยมทางสังคม แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมมนุษย์ ความรู้เกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจราจรและแนวคิดเกี่ยวกับการใช้จักรยาน โดยเป็นการวิจัยแบบตัดขวาง (Cross - Sectional Study) ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 375 คน ซึ่งได้มาโดยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน ทำการกำหนดการคัดเลือกโรงเรียนและนักเรียนจากโรงเรียนที่เปิดสอนตั้งแต่ ชั้น ม. 1 ถึง ม. 6 ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่จำนวน 8 โรงเรียน เมื่อได้ข้อมูลจากแบบสอบถามที่กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้กรอกคำตอบเองครบตามที่กำหนดแล้ว จึงนำมาดำเนินการทางสถิติเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล และสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่สถิติการทดสอบ T (t - Test ) สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบจำแนกทางเดียว (One Way ANOVA) สถิติในการทดสอบหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ตัว หรือการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Product Moment Coefficient of Correlation) และ สถิติการวิเคราะห์ถดถอยพหุ (Multiple Regression Analysis) เพื่ออธิบายสภาพการณ์การเดินทางของเด็กนักเรียน ปัจจัยด้านประชากร ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางสังคม ตลอดจนแนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยานของกลุ่มตัวอย่าง และการทดสอบสมมติฐานต่าง ๆ

เมื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามกระบวนการทางสถิติแล้วได้คำตอบดังที่จะกล่าวถึงในส่วนสรุปผลการวิจัยและอภิปรายผลต่อไป

## 5.1 สรุปผลการวิจัย

### 5.1.1 ข้อมูลทั่วไปของเด็กนักเรียน

จากการศึกษา ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 375 คน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 56.5 และ 43.5 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีรายได้ของครอบครัวต่อเดือนอยู่ในช่วงมากกว่า 25,001 บาท คิดเป็นร้อยละ 44.5 สำหรับข้อมูลเกี่ยวกับยานพาหนะในครัวเรือนนั้นพบว่าเด็กนักเรียนส่วนใหญ่มียานพาหนะในครัวเรือนคือ รถยนต์ อย่างน้อยครอบครัวละ 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 44.5 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 47.7 และรถจักรยานคิดเป็นร้อยละ 41.6 อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้พบว่าครอบครัวของเด็กนักเรียนที่มียานพาหนะ ทั้ง 3 ประเภทนี้ ตั้งแต่ 2 คันขึ้นไปรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 38.1 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 31.2 และรถจักรยานคิดเป็นร้อยละ 33.9

### 5.1.2 สภาพการณ์การเดินทางประจำวันของเด็กนักเรียน

ในส่วนของสภาพการณ์การเดินทางประจำวันของเด็กนักเรียน พบว่า ในการเดินทางไปโรงเรียน เด็กนักเรียนส่วนใหญ่ให้ผู้ปกครองมาส่งที่โรงเรียนคิดเป็นร้อยละ 40.0 ยานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่ได้แก่รถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 33.9 สำหรับการเดินทางกลับบ้านนั้นนักเรียนส่วนใหญ่กลับบ้านด้วยตนเองคิดเป็นร้อยละ 38.7 ยานพาหนะส่วนใหญ่ได้แก่รถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 33.6

5.1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยทางสังคม และแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานโดยจำแนกตามประเภทของตัวแปร ดังนี้

#### 1). ทักษะคติต่อการใช้จักรยาน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีทัศนคติเชิงบวกต่อการใช้จักรยานในระดับปานกลาง (ระดับคะแนน 17 - 32) คิดเป็นร้อยละ 57.9 โดยส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นว่า ปัญหามลภาวะทางอากาศจะลดลง หากคนมาใช้จักรยานกันมากขึ้น และข้อที่เด็กนักเรียนเห็นด้วยน้อยที่สุดได้แก่ การใช้จักรยานบนท้องถนนจะได้รับการอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นอย่างดี

#### 2). การรับรู้ปัญหาการจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจราจร

สำหรับการรับรู้ปัญหานั้น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ปัญหาในระดับที่สูง คิดเป็นร้อยละ 68.8 (ระดับคะแนน 13 - 20) โดยที่นักเรียนส่วนใหญ่ จะรับรู้ว่าเป็นปัญหาจราจรเป็น

สาเหตุหนึ่งของปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น มลภาวะทางอากาศ / มลภาวะทางเสียง / ปัญหาโลกร้อน และการสิ้นเปลืองพลังงานเชื้อเพลิง ข้อที่มีการรับรู้น้อยที่สุดได้แก่ข้อที่ว่า ปัญหาการจราจรในเมืองเชียงใหม่อยู่ในระดับรุนแรง

### 3). การเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคมเกี่ยวกับการใช้จักรยานอยู่ระดับที่ต่ำ คิดเป็นร้อยละ 4.4560 โดยเด็กนักเรียนส่วนใหญ่จะทราบว่าจังหวัดเชียงใหม่มีชมรมจักรยานวันอาทิตย์ แต่มีเด็กนักเรียนจำนวนน้อยที่เคยร่วมกิจกรรมกับทางชมรม กิจกรรมส่วนใหญ่ที่เด็กนักเรียนเคยมีส่วนร่วม ก็คือ การใช้จักรยานเพื่อทำธุระ และซื้อของในชีวิตประจำวัน

### 4). ค่านิยมทางสังคมเกี่ยวกับการใช้จักรยาน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีค่านิยมทางสังคมเชิงบวกในการใช้จักรยานอยู่ในระดับที่สูง คิดเป็นร้อยละ 51.7 โดยเด็กนักเรียนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าพวกเขาทุกคนมีส่วนร่วมช่วยกันแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ โดยหันมาใช้จักรยาน และหากเลือกเองได้นักเรียนส่วนน้อยเท่านั้นที่จะเลือกซื้อรถยนต์เพื่อเป็นยานพาหนะใช้เดินทางไปโรงเรียน

### 5). การได้รับผลกระทบจากปัญหา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากปัญหาจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการจราจร ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 59.7 ซึ่งผลกระทบที่เด็กนักเรียนส่วนใหญ่ได้รับเป็นอันดับหนึ่งได้แก่ เสียงดังรบกวนจากยานพาหนะ ส่วนผลกระทบที่ได้รับน้อยที่สุดได้แก่ การได้รับอุบัติเหตุ

### 6). แนวโน้มพฤติกรรมกรรมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีแนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยาน อยู่ในระดับสูงคิดเป็นร้อยละ 7.0080 โดยเด็กนักเรียนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นตรงกันว่า หากพวกเขาสามารถแสดงความคิดเห็นได้ ต้องการให้ผู้บริหารทุกระดับเห็นความสำคัญของการใช้จักรยาน เพื่อลดปัญหามลภาวะ แต่ถ้าหากผู้ปกครองของเด็กนักเรียนจะซื้อยานพาหนะให้เพื่อเดินทางไปโรงเรียน นักเรียนส่วนใหญ่จะไม่เลือกซื้อจักรยานเป็นอันดับแรก

#### 5.1.4 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

- 1). การวิเคราะห์ความแตกต่างของปัจจัยด้านประชากร ต่อแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียน

ผลการวิเคราะห์พบว่า เพศและรายได้ที่แตกต่างกัน ไม่ทำให้แนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียนแตกต่างกัน ซึ่งยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

- 2). การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางสังคมกับแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยาน

ผลการวิเคราะห์พบว่าตัวแปรอิสระที่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรตามแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยาน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ได้แก่ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน โดยมีค่า  $r = .197$  และค่า  $p = .000$  ตัวแปรที่สอง ได้แก่ การเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคมเกี่ยวกับการใช้จักรยาน โดยมีค่า  $r = .286$  และค่า  $p = .000$  ตัวแปรที่สาม ได้แก่ ค่านิยมทางสังคมในการใช้จักรยาน โดยมีค่า  $r = .535$  และค่า  $p = .000$

- 3). การวิเคราะห์ถดถอยพหุ ของตัวแปรอิสระต่อแนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียน

ผลการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรที่มีอิทธิพลอย่างสำคัญต่อการทำนายแนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียน มี 2 ตัวแปร โดยตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มพฤติกรรมมากที่สุด คือ ค่านิยมทางสังคมในการใช้จักรยาน (Sig. = .000) และ ( $\beta = .477$ ) ตัวแปรที่สอง ได้แก่ การเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม (Sig. = .000) และ ( $\beta = -.179$ )

#### 5.2 อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ พบว่า เด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษา ชั้นปีที่ 1 - 6 ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาจำนวน 375 คน มีสภาพการณ์การเดินทางประจำวันส่วนใหญ่ให้ผู้ปกครองมาส่งที่โรงเรียนโดยรถยนต์ส่วนบุคคล สำหรับการเดินทางกลับบ้านนั้น เด็กนักเรียนส่วนใหญ่จะกลับบ้านด้วยตนเองเนื่องจากเรียนพิเศษในตอนเย็น โดยวิธีการเดินทางที่นอกเหนือจากการให้ผู้ปกครองมารับนั้นได้แก่ การขึ้นรถโดยสารประจำทาง เดิน และ กลับกับเพื่อน ส่วนยานพาหนะที่ผู้ปกครองส่วนใหญ่นำมารับบุตรหลานนั้น ได้แก่รถยนต์ส่วนบุคคลนั่นเอง

ในส่วนของปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งประกอบด้วย ทักษะคิด การรับรู้ปัญหา และปัจจัยทางสังคม ซึ่งประกอบด้วย การเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม ค่านิยมทางสังคมในการใช้จักรยาน และการได้รับผลกระทบจากปัญหานั้นมีผลการวิเคราะห์ดังนี้

จากการศึกษาทัศนคติต่อการใช้จักรยานของเด็กนักเรียน พบว่า เด็กนักเรียนมีทัศนคติเชิงบวกอยู่ในระดับปานกลาง โดยเด็กนักเรียนส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหามลภาวะทางอากาศ จะลดลงหากคนหันมาใช้จักรยานหันมากขึ้น แต่การใช้จักรยานบนท้องถนนนั้นเด็กนักเรียนคิดว่ามักไม่ได้รับการอำนวยความสะดวกจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นอย่างดีเท่าที่ควร

การรับรู้ปัญหาจราจร และปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากจราจร พบว่า เด็กนักเรียนมีการรับรู้อยู่ในระดับที่สูง เนื่องจากเด็กทุกคนต้องเดินทางไปโรงเรียนและกลับบ้าน และต้องเผชิญกับปัญหาการจราจรทั้งในเวลาเช้าและเย็น เด็กนักเรียนส่วนใหญ่รับรู้ว่าเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่นมลภาวะทางอากาศ /เสียง / ปัญหาโลกร้อนและการสิ้นเปลืองพลังงานซึ่ง การเพิ่มของปริมาณรถยนต์และจักรยานยนต์ นำไปสู่วิกฤตการณ์มากมาย ได้แก่ การขาดแคลนน้ำมัน ภาวะมลพิษของอากาศ การเปลี่ยนแปลงอากาศที่กำลังชัดเจนขึ้น และการจราจรที่แออัดคับคั่ง ความยิ่งใหญ่ของปัญหาเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องพบทบทวนบทบาทของรถยนต์กันเสียใหม่ตั้งแต่ระดับพื้นฐาน (Micheal Renner อ้างใน Brown,1991)

การเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคมและกิจกรรมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียน พบว่า เด็กนักเรียนร่วมกิจกรรมในระดับต่ำ แม้ว่านักเรียนส่วนใหญ่จะรู้จักชมรมจักรยานวันอาทิตย์ แต่มีเด็กนักเรียนเพียงจำนวนน้อยเท่านั้นที่มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ กับชมรม จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่าที่ผ่านมา การวางแผนพัฒนาเมืองเชียงใหม่ ไม่ได้ให้ความสำคัญในเรื่องการใช้จักรยาน ส่งผลให้ประชาชนในเมืองหันไปใช้รถยนต์เป็นหลัก ก่อปัญหาจราจรและมลพิษตามมา ดังนั้น การรณรงค์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ชาวเชียงใหม่ร่วมมือร่วมใจกันใช้รถจักรยานภายในเมือง เป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่ง (อุตร วงษ์ทับทิม,2541)

ค่านิยมทางสังคมเกี่ยวกับการใช้จักรยาน พบว่า เด็กนักเรียนมีค่านิยมทางสังคมเกี่ยวกับการใช้จักรยานในระดับสูงโดยที่เด็กนักเรียนส่วนใหญ่คิดว่าพวกเขาทุกคนมีส่วนร่วมช่วยกันแก้ไขปัญหามลภาวะและปัญหาจราจรได้โดยหันมาใช้จักรยาน และ หากนักเรียนเลือกซื้อจักรยานพาหนะเพื่อไปโรงเรียนเองได้นักเรียนส่วนใหญ่จะไม่เลือกซื้อรถยนต์เป็นอันดับแรก จึงเชื่อว่าหากมีการปลูกฝังค่านิยมที่ดี ต่อการใช้จักรยาน และมีการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องแล้ว เด็กเหล่านี้จะเป็นกำลังสำคัญในการต่อสู้เพื่อสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อไป

การได้รับผลกระทบจากปัญหา เด็กนักเรียนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบ มลภาวะทางเสียง จากการจราจร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของกรมควบคุมมลพิษ (วารสารณ์ หิรัญวัฒน์ศิริ, 2541) พบว่า บนท้องถนนในกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑล โดยเฉพาะบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น ส่วนใหญ่ ระดับเสียงเฉลี่ยมีค่าสูงเกินมาตรฐาน ระดับเสียงโดยทั่วไป จากการศึกษายังพบอีกว่า ค่าระดับมลพิษทางเสียงซึ่งเสียงที่มีความสม่ำเสมอ หรือไม่มี ความสม่ำเสมอ เป็นลักษณะของเสียงที่น่าจะเกิดผลกระทบต่อคน แต่ในด้านของมลภาวะทางอากาศที่จะส่งผลกระทบต่อเด็กนักเรียน นั้นเป็นสิ่งที่มองไม่เห็นด้วยตาเปล่า ซึ่งจากการศึกษาของวิทยาลัยการสาธารณสุข จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พบว่า ผลกระทบของฝุ่นละอองต่อสุขภาพของเด็กนักเรียนในเขตกรุงเทพมหานคร 5 แห่งซึ่งอยู่ในเขตชุมชน ที่มีปริมาณฝุ่นสูง โดยฝุ่นส่วนใหญ่มาจากการเผาไหม้ไม่สมบูรณ์ของรถยนต์ ซึ่งจะมีปริมาณมากที่สุดในเวลาเช้าและเย็นช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งวันจันทร์ ถึงวันศุกร์ ในการตรวจร่างกายของเด็กนักเรียนจำนวน 1,250 คน พบว่าเด็กส่วนใหญ่มีปอดผิดปกติถึงร้อยละ 12 ในระยะยาวคาดว่าจะสถานการณ์จะรุนแรงขึ้น หากไม่ได้รับการแก้ไขโดยเร่งด่วน (โลกสีเขียว, 2540)

สำหรับแนวโน้มพฤติกรรมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียนนั้น ผลการวิเคราะห์พบว่า เด็กนักเรียนส่วนใหญ่ มีแนวโน้มพฤติกรรมอยู่ในระดับที่สูง ถึงแม้ว่าเด็กนักเรียนส่วนใหญ่จะไม่เลือกที่จะซื้อจักรยานเพื่อใช้เดินทางมาโรงเรียน นั้นอาจเนื่องมาจาก ทุกครอบครัวมีรถจักรยานอยู่ในบ้านอยู่แล้ว แต่ที่เด็กนักเรียนไม่สามารถใช้จักรยานเดินทางมาโรงเรียนได้นั้นอาจ มีข้อจำกัดอื่น ได้แก่ ผู้ปกครองส่วนใหญ่ไม่อนุญาตให้บุตรหลานนำรถจักรยานมาโรงเรียนเพราะเกรงจะเกิดอุบัติเหตุ ไม่สะดวกและไม่ปลอดภัย อย่างไรก็ตาม เด็กนักเรียนส่วนใหญ่มีความคิดเห็นตรงกันว่า ผู้บริหารทุกระดับน่าจะให้ความสำคัญของการใช้จักรยานเพื่อลดมลภาวะ เพื่อการประหยัดน้ำมัน และแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองเชียงใหม่ ทั้งนี้ หากมีการจัดทำช่องทางจักรยานอย่างจริงจัง เด็กนักเรียนจำนวนหนึ่งเห็นว่า พวกเขาจะหันมาใช้จักรยานเพื่อเดินทางไปโรงเรียน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัย เรื่อง ความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางจักรยาน ซึ่งพบว่า หากปล่อยให้ผู้ใช้จักรยาน ใช้จักรยานต่อไปโดยไม่ได้รับการสนับสนุนที่เหมาะสม จำนวนผู้ใช้จะลดต่ำลงมาก และจากการศึกษายังพบว่า มีโอกาสจะมีผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน โดยมีเงื่อนไขสำคัญคือ ความปลอดภัยในการเดินทางและระยะเวลาของการเดินทางต้องเหมาะสม ดังนั้นการที่จะดึงดูดให้ผู้เดินทางหันมาใช้จักรยาน จำเป็นจะต้องพัฒนาช่องทางจักรยานที่มีความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกสูงสุด พร้อมกันนั้นต้องมีการประชาสัมพันธ์ และกระตุ้น

ผู้เดินทางให้เข้าใจถึงประโยชน์ของการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางด้วย (หน่วยวิจัยการจราจรและการขนส่ง คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535)

สำหรับการทดสอบสมมติฐานการวิจัยครั้งนี้ พบว่า เพศ และ รายได้ของครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน ไม่ทำให้แนวโน้มพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน จากการศึกษพบว่า เด็กนักเรียนเพศชายและเพศหญิงมีแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานที่ใกล้เคียงกันมาก สำหรับรายได้ของครอบครัวที่แตกต่างกัน แนวโน้มพฤติกรรมของเด็ก ก็ไม่แตกต่างกัน

ในส่วนของความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ศึกษานั้น พบว่า ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยาน ได้แก่ทัศนคติต่อการใช้จักรยาน ซึ่งมีความสัมพันธ์ในเชิงบวก ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ทัศนคติต่อการใช้จักรยานในระดับที่สูง จะมีความสัมพันธ์กับการที่เด็กนักเรียนจะตัดสินใจเลือกใช้จักรยาน ตัวแปรที่สองได้แก่ ค่านิยมต่อการใช้จักรยานซึ่งมีความสัมพันธ์ทางบวกเช่นกัน สำหรับตัวแปรสุดท้ายที่พบว่ามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยาน ได้แก่ ปัจจัยการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคมเกี่ยวกับการใช้จักรยาน ซึ่งมีความสัมพันธ์กันในเชิงลบ อาจกล่าวได้ว่าเด็กนักเรียนที่ได้เข้าร่วมกิจกรรมการใช้จักรยาน และใช้จักรยานในชีวิตประจำวันนั้น ได้พบเห็นปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานอยู่มาก เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ปัญหาลมภาวะต่าง ๆ ตลอดจนความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการขับขี่จักรยาน (อนุเนินหาด, 2543)

นอกจากนี้ ผลการศึกษายังพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติต่อแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยาน มี 2 ตัวแปร ได้แก่ ค่านิยมทางสังคมเกี่ยวกับการใช้จักรยาน และ การเข้าร่วมกิจกรรมเกี่ยวกับการใช้จักรยาน นั่นเอง

### ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้

1. จากผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่า สภาพการณ์การเดินทางของเด็กนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาชั้นส่วนใหญ่ เป็นลักษณะของการให้ผู้ปกครองไปส่งที่โรงเรียน ถึงแม้เด็กนักเรียนจำนวนมากจะเดินทางกลับด้วยตนเอง ยานพาหนะที่นิยมที่สุดก็คือรถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งปริมาณรถจำนวนมากบนท้องถนนทำให้เกิดปัญหาจราจรและปัญหาสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ดังนั้นควรมีการส่งเสริมให้มีระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดการใช้รถส่วนบุคคล และควรมีการจัดทำช่องทางสำหรับจักรยาน ทั้งนี้เพื่อให้เด็กนักเรียนสามารถใช้รถจักรยานเดินทางมาโรงเรียนได้เอง ซึ่งจากการศึกษา

ครั้งนี้พบว่า หลายครอบครัวมีรถจักรยานอยู่แล้ว นอกจากจะช่วยสนับสนุนการใช้จักรยานให้เพิ่มขึ้นแล้ว ยังจะช่วยรักษาจำนวนผู้ใช้เดิมซึ่งมีอยู่เดิม ไม่มากนัก ให้ใช้จักรยานได้ต่อไป

2. ผู้ปกครอง ควรมีส่วนในการกระตุ้นให้บุตรหลานหันมาใช้จักรยานในการเดินทางระยะใกล้ หรือการใช้จักรยานเพื่อไปโรงเรียนเอง ทั้งนี้นอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ตัวเด็กเองก็จะมีสุขภาพที่ดีด้วย

3. โรงเรียนเองควรเป็นผู้มีบทบาทในการส่งเสริมให้เด็กเห็นความสำคัญและประโยชน์ของการใช้จักรยาน เพราะในช่วงวัยเด็ก และวัยรุ่น เด็กจะมีความผูกพันกับโรงเรียน และกลุ่มเพื่อน จึงเป็นโอกาสอันดีที่จะสร้างเสริมทัศนคติ และค่านิยม ที่ดีให้กับเด็ก

4. การรณรงค์ให้ใช้จักรยาน ของหน่วยงานต่างๆ ควรมีการประชาสัมพันธ์ และเข้าถึงตัวเด็กให้มากขึ้น โดยอาจผ่านทางโรงเรียน หรือจัดกิจกรรมเพิ่มเติม เพื่อเปิดโอกาสให้กับเด็กได้เข้าไปมีส่วนร่วมมากขึ้น

#### ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาตัวแปรที่มีอื่นๆ เช่น ในระดับนโยบายและความคิดเห็นของผู้บริหารในระดับต่างๆ ต่อความเป็นไปได้ของการส่งเสริมให้ใช้จักรยานในเขตเมือง

2. ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาความเป็นไปได้ด้านกายภาพ ของการจัดทำช่องทางจักรยานในจังหวัดเชียงใหม่ และควรมีการสำรวจความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ ที่เกี่ยวข้อง และความคิดเห็นของประชาชนชาวเชียงใหม่ด้วย

3. ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรศึกษาวิจัยในเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ลึกซึ้งในอีกแง่มุมหนึ่ง และสามารถนำมาประกอบการตัดสินใจ และวางแผนแก้ปัญหาต่อไป

4. ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการเก็บข้อมูลในส่วนของอายุ และระดับชั้นเรียนของเด็กนักเรียนด้วย เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพิ่มเติมในส่วนของความแตกต่างของ อายุ ระดับการศึกษา ดัชนีแนวโน้มพฤติกรรม การใช้จักรยานของเด็กนักเรียน

5. ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรเพิ่มการเก็บข้อมูล ในส่วนของยานพาหนะที่เด็กนักเรียนนำมาโรงเรียนและกลับบ้าน ว่านำมาเองหรือมีผู้ปกครองมาส่ง ทั้งนี้ เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพการณ์การเดินทางอย่างละเอียดมากขึ้น