

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมและความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บของสมาชิกของชมรมผู้ขี่รถจักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ โดยจะเสนอเรียงตามลำดับดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของสมาชิกของชมรมผู้ขี่รถจักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์
  2. พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บของผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์
    - 2.1 พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันการบาดเจ็บ
    - 2.2 พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยาน
    - 2.3 พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้กฎจราจร
  3. ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บของผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์
    - 3.1 ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันการบาดเจ็บ
    - 3.2 ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยาน
    - 3.3 ความตระหนักในการใช้กฎจราจร
1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ จำนวน 90 คน เป็นข้อมูลเกี่ยวกับ เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา ความถี่ในการขี่จักรยาน ระยะเวลาที่ขี่จักรยาน ประเภทของจักรยานที่ใช้ในการขี่ และ ระยะเวลาที่ซื้อจักรยานมาใช้ ซึ่งจะเสนอเป็น ค่าร้อยละ และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนร้อยละของสมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์โดยจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	60	66.7
หญิง	30	33.3
รวม	90	100.0

จากตารางที่ 1 สมาชิกผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ มีสมาชิกที่เป็นชาย จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 66.7 และมีสมาชิกที่เป็นหญิง จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3

จากตารางจะเห็นได้ว่าจำนวน ของสมาชิกที่เป็นชายจะมีจำนวนมากกว่าจำนวนสมาชิกที่เป็นหญิง เพราะว่า การขี่จักรยานเพื่อสุขภาพในปัจจุบัน ได้มีการเพิ่มระยะทางให้ไกลขึ้น จนได้กลายเป็นการขี่จักรยานทางไกล และการขี่จักรยานเชิงอนุรักษ์ และท่องเที่ยว ซึ่งระดับของความสามารถและสมรรถภาพทางกายในการขี่จักรยานที่มีระยะไกลของผู้หญิงจะน้อยกว่าผู้ชาย และในการขี่จักรยานที่มีระยะไกล จะต้องเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและอุบัติเหตุต่าง ๆ ดังนั้นจึงทำให้สมาชิกที่เป็นหญิงมีน้อยกว่าสมาชิกที่เป็นชาย

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนร้อยละของสมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์โดยจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10 ปี	2	2.2
10-15 ปี	6	6.7
16-20 ปี	7	7.8
21-25 ปี	15	16.7
26-30 ปี	17	18.9
31-35 ปี	12	13.3
36-40 ปี	5	5.6
41 ปีขึ้นไป	26	28.9
รวม	90	100.0

จากตารางที่ 2 สมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยาน วันอาทิตย์ที่มีอายุต่ำกว่า 10 ปี มีจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 อายุ 10-15 ปี มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 อายุ 16-20 ปี มีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.8 อายุ 21-25 ปี มีจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 อายุ 26-30 คน มีจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 18.9 อายุ 31-35 ปี มีจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 13.3 อายุ 36-40 ปี มีจำนวน 3 คนคิดเป็นร้อยละ 5.6 และอายุ 41 ปีขึ้นไปมีจำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 28.9

จากตาราง จะเห็นได้ว่าจำนวนของผู้ที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปมีจำนวนมาก เป็นเพราะว่าบุคคลเหล่านี้เป็นผู้ที่ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่มีอายุมาก และเป็นผู้ที่มีเวลาว่างมากจึงเป็นกลุ่มบุคคลที่มีความสนใจในการที่จะรักษาสุขภาพมากกว่าคนในวัยอื่น ๆ แต่อาจจะขี่ในระทางที่ไกล ๆ ไม่ได้นาน รองลงมาคือผู้ที่มีอายุ 26-30 ปี , 21-25 ปี , 31-35 ปี ตามลำดับ แต่โดยรวมแล้วกลุ่มผู้ที่มีอายุ 21-35 ปี จะเป็นกลุ่มที่ขี่จักรยานมากที่สุด ซึ่งจัดได้ว่าอยู่ในกลุ่มของคนวัยผู้ใหญ่ ซึ่งเป็นช่วงวัยที่ร่างกายมีสมรรถภาพทางด้านร่างกายอยู่ในระดับที่ ดีถึงดีมาก จึงเป็นกลุ่มอายุที่จัดได้ว่ามีความเหมาะสมและมากที่สุดในการขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ ในยุคปัจจุบัน

ส่วนผู้ที่มีอายุ 10-15 และต่ำกว่า 10 ปี จะมีจำนวนน้อย อาจเป็นเพราะว่ายังมีอายุที่น้อยไม่เหมาะกับการขี่จักรยานที่ไกล ๆ สภาพร่างกายยังไม่สามารถทนทานต่อระยะทางที่ไกลได้

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนร้อยละของสมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์โดยจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ	8	8.9
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	6	6.7
พนักงานบริษัทเอกชน	22	24.4
ธุรกิจส่วนตัว	27	30.0
อาชีพอื่น ๆ	27	30.0
รวม	90	100.0

จากตารางที่ 3 สมาชิกผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ ที่มีอาชีพ รับราชการ มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.9 อาชีพ พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 พนักงานบริษัทเอกชนจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 24.4 ทำธุรกิจส่วนตัวจำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 และผู้ที่มีอาชีพอื่น ๆ จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0

จากตาราง จะเห็นว่าจำนวนของผู้ที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว และ อาชีพอื่น ๆ จะมีจำนวนมากกว่าอาชีพอื่น ๆ เพราะว่า ผู้ที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว ส่วนมากจะเป็นผู้ที่มีเวลาที่จะออกมาทำกิจกรรมอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากงานที่ทำได้มากกว่าอาชีพอื่น เช่นการขี่จักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ เป็นต้น ส่วนอาชีพอื่น ๆ เช่น นักเรียน นักศึกษา รับจ้าง ก็จะเป็นอีกกลุ่มหนึ่งที่มีเวลาที่มากพอที่จะสามารถแบ่งเวลาว่างมาขี่จักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ได้ รองลงมาได้แก่อาชีพพนักงานบริษัทเอกชน เป็นเพราะว่า ผู้ที่มีอาชีพนี้เป็นผู้ที่คำนึงถึงสุขภาพของตนเองมาก เพราะว่าตนเองไม่ค่อยจะมีเวลาในการออกกำลังกาย ดังนั้นจึงอาศัยโอกาสในวันหยุดในการใช้เวลาว่างให้เป็นประโยชน์โดยการ

ชี้จักรยานเพื่อสุขภาพ ส่วนอาชีพ รับราชการ และ พนักงานรัฐวิสาหกิจซึ่ง เป็นอาชีพที่ต้องอยู่กับหน่วยงานเป็นส่วนใหญ่จึงมีเวลาไม่มากในการใช้เวลาว่างในการชี้จักรยานเพื่อสุขภาพ จึงทำให้มีจำนวนน้อยดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนร้อยละของสมาชิกชมรมผู้ชี้จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์โดยจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	48	53.3
ปริญญาตรี	37	41.1
สูงกว่าปริญญาตรี	5	5.6
รวม	90	100.0

จากตารางที่ 4 สมาชิกชมรมผู้ชี้จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์เป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี มีจำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 53.3 เป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีมีจำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 41.1 และผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรีมีจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 5.6

จากตาราง จะเห็นว่า สมาชิกผู้ที่มีการศึกษาค้นคว้าระดับปริญญาตรีมีจำนวนมากที่สุด อาจเป็นเพราะปัจจัยในด้านอาชีพ และ มีเวลาว่างในการออกกำลังกาย รองลงมาคือผู้ที่มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี เพราะปัจจัยในด้านอาชีพ และ มีว่างในการออกกำลังกาย ปานกลาง ส่วนผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรี จะมีจำนวนน้อยที่สุด

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนร้อยละของสมาชิกชมรมผู้จัดกรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์โดยจำแนกตามความถี่ในการจัดกรยาน

ความถี่	จำนวน	ร้อยละ
ทุกอาทิตย์	63	70.0
2 อาทิตย์ต่อครั้ง	7	7.8
3 อาทิตย์ต่อครั้ง	11	12.2
1 เดือนต่อหนึ่งครั้ง	9	10.0
รวม	90	100.0

จากตารางที่ 5 สมาชิกชมรมผู้จัดกรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์มีความถี่ในการจัดกรยาน ทุกอาทิตย์ จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 70.0 สมาชิกที่มีความถี่ในการจัดกรยาน 2 อาทิตย์ต่อครั้ง มีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.8 สมาชิกที่มีความถี่ในการจัดกรยาน 3 อาทิตย์ต่อครั้ง มีจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 12.2 และสมาชิกที่มีความถี่ในการจัดกรยาน 1 เดือนต่อหนึ่งครั้ง มีจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0

จากตาราง จะเห็นว่าสมาชิกของชมรมผู้จัดกรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ มีความสนใจในการร่วมกิจกรรมการจัดกรยานเพื่อสุขภาพมาก เพราะดูได้จากตารางที่ 6 สมาชิกของชมรมผู้จัดกรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ มีความถี่ในการจัดกรยาน ทุกอาทิตย์ มีจำนวนมาก ส่วนสมาชิกที่มีความถี่ในการจัดกรยาน น้อย อาจเนื่องมาจาก สภาพทางกรงาน และปัญหาอื่น ๆ จึงมีเวลาในการร่วมกิจกรรมของชมรมน้อย

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนร้อยละของสมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์โดยจำแนกตามระยะเวลาที่ใช้ในการขี่จักรยาน

ระยะเวลา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 2 ปี	14	15.5
2-3 ปี	19	21.1
3-4 ปี	12	13.3
4ปีขึ้นไป	45	50.0
รวม	90	100.0

จากตารางที่ 6 สมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ ที่ขี่จักรยานเป็นระยะเวลาที่ต่ำกว่า 2 ปี มีจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 สมาชิกที่ขี่จักรยานเป็นระยะเวลา 2-3 ปี มีจำนวน 19 คน สมาชิกที่ขี่จักรยานเป็นระยะเวลา 3-4 ปี มีจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 13.3 และสมาชิกที่ขี่จักรยานเป็นระยะเวลา 4 ปีขึ้นไป มีจำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0

จากตาราง จะเห็นว่า สมาชิกของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ ส่วนใหญ่จะขี่จักรยานเป็นระยะเวลาที่มากกว่า 4 ปีขึ้นไป ซึ่งถือได้ว่าเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการขี่จักรยานมานานแล้ว และเป็นส่วนหนึ่งในการลดอัตราการเสี่ยงต่อการบาดเจ็บอีกด้วย ส่วนผู้ที่ขี่จักรยานต่ำกว่า 4 ปี นั้นส่วนมากจะเป็นผู้ที่เพิ่งจะเข้าชมรมได้ไม่นาน ดังนั้นประสบการณ์จะยังน้อย และอาจจะได้รับการบาดเจ็บในการขี่จักรยานได้มาก

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนร้อยละของสมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์โดยจำแนกตามชนิดของรถจักรยานที่ใช้ขี่

ชนิดของจักรยาน	จำนวน	ร้อยละ
จักรยานเสือภูเขา	71	78.9
จักรยานเสือหมอบ	1	1.1
จักรยานธรรมดา	14	15.6
จักรยานโบราณ	4	4.4
รวม	90	100.0

จากตารางที่ 7 สมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ ใช้รถจักรยานเสือภูเขาในการขี่เพื่อออกกำลังกาย มีจำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 78.9 มีผู้ใช้จักรยานเสือหมอบในการขี่เพื่อออกกำลังกาย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.1 มีผู้ใช้จักรยานธรรมดาในการขี่เพื่อออกกำลังกาย จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 15.6 และมีผู้ใช้จักรยานโบราณในการขี่เพื่อออกกำลังกาย จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4

จากตาราง จะเห็นว่า มีผู้ใช้รถจักรยานเสือภูเขา เป็นจำนวนที่มากกว่ารถประเภทอื่น เพราะว่ารจักรยานชนิดนี้ เป็นรถที่มีจำหน่ายในท้องตลาดทั่วไป จึงเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลาย และมีหลากหลายชนิดให้เลือกใช้ ส่วนจักรยานเสือหมอบ จะเป็นจักรยานที่ใช้ในการแข่งขัน จึงไม่นิยมใช้ในการออกกำลังกาย รองลงมาคือจักรยานธรรมดา ซึ่งเป็นจักรยานที่ใช้สำหรับขี่เดินทาง หรือบรรทุกคน จึงได้รับความนิยมในการใช้ขี่เพื่อออกกำลังกายค่อนข้างน้อย และสุดท้ายคือจักรยานโบราณ ซึ่งเป็นรถจักรยานที่เก่า แต่นำมาปรับปรุงสภาพใหม่ ให้ขี่ได้ ซึ่งก็ได้รับความนิยมในบรรดาผู้ที่นิยมสะสมจักรยานเก่า แต่จักรยานชนิดนี้ ไม่เป็นที่นิยมใช้ขี่เพื่อออกกำลังกาย เพราะว่ามีขนาดใหญ่ มีความคล่องตัวน้อย และ โครงรถที่เก่า อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขี่ได้



ตารางที่ 8 แสดงจำนวนร้อยละของสมาชิกชมรมผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์โดยจำแนกตามระยะเวลาในการขี่จักรยานมาใช้

ระยะเวลา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	11	12.2
2 - 3 ปี	46	51.1
4 - 5 ปี	23	25.6
มากกว่า 6 ปี	10	11.1
รวม	90	100.0

จากตารางที่ 8 สมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ ที่ขี่จักรยานมาใช้เป็นระยะเวลาต่ำกว่า 1 ปี มีจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 12.2 สมาชิกที่ขี่จักรยานมาใช้เป็นระยะเวลา 2-3 ปีมีจำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 51.1 สมาชิกที่ขี่จักรยานมาใช้เป็นระยะเวลา 4-5 ปี มีจำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 25.6 และ สมาชิกที่ขี่จักรยานมาใช้เป็นระยะเวลามากกว่า 6 ปี มีจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 11.1

จากตาราง จะเห็นว่า สมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ ส่วนใหญ่จะขี่จักรยานมาใช้เป็นระยะเวลา 2-3 ปี เพราะส่วนใหญ่ สมาชิกของชมรม จะขี่จักรยานมานานแล้วไม่ต่ำกว่า 2 ปี เพราะฉะนั้นจักรยาน จะต้องถูกขี่มาตั้งแต่ ผู้ขี่เริ่มขี่จักรยานใหม่ ๆ ส่วนจักรยานที่ขี่มาในระยะเวลาที่ต่ำกว่า 1 ปี ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ที่เริ่มขี่จักรยาน ซึ่งจักรยานใหม่จะมีโครงสร้าง ชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่มีความแข็งแรง เมื่อเปรียบเทียบกับจักรยานที่ขี่มาใช้เป็นระยะเวลา มากกว่า 6 ปี ซึ่งจะมีโครงสร้างที่เสื่อมสภาพไปตามการใช้งาน ชิ้นส่วนบางชิ้นอาจจะชำรุด เสียหาย จึงอาจจะส่งผลต่อการเกิดการบาดเจ็บของผู้ที่ขี่จักรยานได้

2. พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บของผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์
- พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บของผู้ขี่จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ จำนวน 60 ข้อ  
ซึ่งจะแบ่งออกเป็น
- 2.1 พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ป้องกัน จำนวน 10 ข้อ
  - 2.2 พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยาน จำนวน 10 ข้อ
  - 2.3 พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้กฎจราจร จำนวน 10 ข้อ
- ข้อมูลทั้งหมดจะนำเสนอในรูปแบบของ ค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ ค่าระดับการแปลผล ของ พฤติกรรม  
ในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ป้องกัน

พฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ป้องกัน	$\bar{X}$	S.D.
1. ใส่หมวกกันกระแทกเมื่อขี่จักรยาน	2.76	1.11
2. ใส่ถุงมือป้องกันเมื่อขี่จักรยาน	2.62	1.23
3. ใส่แว่นตาเมื่อขี่จักรยาน	2.61	1.12
4. ใส่เสื้อที่สามารถป้องกันการบาดเจ็บได้	1.96	0.93
5. ใส่กางเกงที่สามารถป้องกันการบาดเจ็บได้	2.16	1.03
6. ใส่รองเท้าผ้าใบเมื่อขี่จักรยาน	3.29	0.88
7. ใส่เสื้อผ้าที่เห็นได้ชัดเมื่อขี่จักรยานกลางคืน	2.82	1.00
8. ติดโคมไฟแสงแคด(ไฟตาแมว)ที่ท้ายรถ	3.39	0.98
9. ติดเบรกที่ล้อหน้าและหลังของจักรยาน	3.91	0.36
10. ติดกระดิ่งให้สัญญาณที่รถจักรยาน	2.66	1.37
ค่าเฉลี่ยรวม	2.82	1.00

จากตารางที่ 9 พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ พบว่าสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ มีพฤติกรรมในการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันการบาดเจ็บอยู่ในระดับที่มากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน เท่ากับ 1.00

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของ พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยาน

พฤติกรรมเกี่ยวกับการขี่จักรยาน	$\bar{X}$	S.D.
1. วอร์มอัฟก่อนขี่จักรยาน	2.87	1.02
2. ขี่จักรยานขณะร่างกายไม่สมบูรณ์ *	3.32	0.85
3. คัดเครื่องคัมที่มีแอลกอฮอล์ก่อนขี่จักรยาน *	3.87	0.43
4. ตรวจสอบเช็คชิ้นส่วนจักรยานก่อนขี่	2.80	0.86
5. เล่นกันขณะขี่จักรยาน *	3.30	0.68
6. ขี่จักรยานที่มีการตัดแปลงสภาพจากเดิม *	3.54	0.89
7. ขี่จักรยานตอนกลางคืนหรือเช้ามืด *	2.90	0.81
8. ขี่จักรยานเป็นแถวเรียงหน้ากระดาน *	3.44	0.69
9. ส่งเสียงดังขณะขี่จักรยาน *	3.35	0.68
10. ขี่จักรยานที่มีขนาดไม่พอดีกับตัวเอง *	3.63	0.64
ค่าเฉลี่ยรวม	3.30	0.75

หมายเหตุ \* หมายถึงคำถามเชิงลบ

จากตารางที่ 10 จากการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยานพบว่าสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ มีพฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยาน อยู่ในระดับที่มาก ถึงมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.30 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.75

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของ พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บ เกี่ยวกับการใช้กฎจราจร

พฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้กฎจราจร	$\bar{X}$	S.D.
1. ทำตามกฎเครื่องหมายและสัญญาณจราจร	3.54	0.62
2. จี้อักรยานแข่งกันบนถนนที่การจราจรหนาแน่น *	3.34	0.88
3. เมื่อจะเลี้ยวซ้าย-ขวาใช้สัญญาณมือ	3.11	0.84
4. จี้อักรยานชิดด้านซ้ายของถนน	3.62	0.63
5. จี้อักรยานตรงทางที่จัดไว้สำหรับจักรยานจี้อักรยาน	3.36	0.74
6. จี้อักรยานบนถนนใหญ่ที่มีรถมาก *	2.49	0.81
7. จี้อักรยานโดยไม่จับคันบังคับ *	3.62	0.59
8. บรรทุกคนหรือของหนักขณะจี้อักรยาน *	3.32	0.76
9. จี้อักรยานขนานเป็น 2 คัน เว้นแต่มีทางจัดไว้ให้ *	3.08	0.81
10. จี้อักรยาน โดยเกาะพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่ *	3.87	0.40
ค่าเฉลี่ยรวม	3.33	0.71

หมายเหตุ \* หมายถึงคำถามเชิงลบ

จากตารางที่ 11 จากการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้กฎจราจรพบว่าสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ มีพฤติกรรมในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้กฎจราจรอยู่ในระดับ มากถึงมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.33 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.71

### 3. ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บของผู้ใช้จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์

ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บของผู้ใช้จักรยานเพื่อสุขภาพ วันอาทิตย์ จำนวน 60 ข้อ  
ซึ่งจะแบ่งออกเป็น

1.1 ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ป้องกัน จำนวน 10 ข้อ

1.2 ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยาน จำนวน 10 ข้อ

1.3 ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้กฎจราจร จำนวน 10 ข้อ

ข้อมูลทั้งหมดจะนำเสนอในรูปแบบของ ค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของ ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ป้องกันการบาดเจ็บ

ความตระหนักเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ ป้องกันการบาดเจ็บ	$\bar{X}$	S.D.
1. การไม่สวมหมวกกันกระแทกในบางครั้งเพราะ รถใหญ่บนถนนไม่มีจึงไม่มีอันตราย *	3.22	0.86
2. การไม่ใช้อุปกรณ์บางอย่าง เช่น แวนดา ถุงมือ หรือหมวกกันกระแทก เพราะว่าบางที่ทำให้ไม่สะดวก เวลาที่ขี่จักรยาน *	3.22	0.97
3. การไม่ติดอุปกรณ์บางชิ้น เช่น กระดิ่ง บังโคลน หรือเบรก เพราะว่าเป็นการลดน้ำหนัก และช่วยเพิ่ม ความเร็วของรถได้ จึงไม่มีอันตรายใด ๆ *	3.09	0.76
4. การเลือกซื้อจักรยานที่มีราคาแพง ๆ เพราะว่ามี ความปลอดภัยมากกว่าจักรยานที่มีราคาถูก	2.73	0.98
5. การใส่หมวกกันกระแทกที่มีขนาดใหญ่กว่าหัวของ เราไม่น่าจะมีอันตราย เพราะยังงั้นหมวกก็ยังสามารถ ยังปกป้องหัวของเราอยู่ *	3.21	0.74

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ความตระหนักเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ ป้องกันการบาดเจ็บ	$\bar{X}$	S.D.
6. หมวกกันกระแทกที่มีราคาแพงมักจะมีความปลอดภัย มากกว่าหมวกที่มีราคาถูก	3.03	0.84
7. ท่านไม่คิดไฟสะท้อนแสงในตอนกลางคืนที่ท้าย จักรยานของท่านเพราะว่าท่านใช้จักรยานจีเฉพาะ ในตอนกลางวันเท่านั้น *	2.96	0.76
8. ท่านจะสวมชุดอะไรก็ได้ในการขี่จักรยานเพราะ ในการขี่จักรยานไม่ต้องสวมชุดที่รัดกุมก็ได้ *	2.73	0.75
9. ท่านสวมรองเท้าผ้าใบในการขี่จักรยานเพราะว่าเป็น รองเท้าที่ใส่สบายและปลอดภัยที่สุด	3.31	0.68
10. ท่านคิดห้ามล้อเฉพาะที่ล้อหลังหรือล้อหน้าอันเดียว เท่านั้นก็ทำให้รถหยุดได้อย่างปลอดภัย *	3.28	0.92
ค่าเฉลี่ยรวม	3.08	0.81

หมายเหตุ \* หมายถึงคำถามเชิงลบ

จากตารางที่ 12 จากการศึกษาเรื่อง ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันการบาดเจ็บ พบว่าสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ มีความตระหนัก ในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้อุปกรณ์ในการป้องกันการบาดเจ็บ อยู่ในระดับที่มาก โดยมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.08 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.81

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของ ความตระหนักในการป้องกัน การบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยาน

ความตระหนักเกี่ยวกับการขี่จักรยาน	$\bar{X}$	S.D.
1. เมื่อร่างกายของท่าน ไม่สมบูรณ์ เช่น เป็นไข้ แต่ ท่านยังขี่จักรยาน ได้ เพราะไม่น่าจะเป็นอันตราย *	3.19	0.75
2. การขี่จักรยานเบา ๆ นาน ๆ ก็ถือว่าเป็นการอบอุ่น ร่างกายแล้ว จึงไม่มีอันตรายใด ๆ ต่อร่างกาย	2.93	0.61
3. การที่เราขี่จักรยานในลักษณะผาดโผน เพราะ เราเองสามารถทำได้อยู่แล้ว จึงไม่มีอันตราย *	3.21	0.82
4. การหยอกล้อเล่นกับเพื่อนเวลาที่ขี่จักรยาน เพราะว่าเป็นการเพิ่มความสนุกสนาน ไม่เครียด เวลาที่ขี่จักรยาน จึงไม่น่าจะมีอันตราย *	3.26	0.73
5. การขี่จักรยานในถนนที่มีลักษณะ ขรุขระ ลื่น เป็นโคลน มีน้ำ ที่เหล่านี้ถือว่าการทำหายน ความสามารถและเพิ่มความตื่นเต้น และช่วยให้ เกิดความแข็งแรงแก่ร่างกายได้ด้วย *	2.91	0.88
6. การขี่จักรยานที่มีขนาดใหญ่หรือเล็กกว่าตัวเรา ถือว่าไม่มีอันตรายเพราะเป็นการขี่เพื่อออกกำลังกาย เหมือนกัน *	2.99	0.74
7. การขี่เครื่องขี่ที่มีแอลกอฮอล์เป็นส่วนผสม ก่อนขี่จักรยาน เป็นการช่วยกระตุ้นร่างกาย ให้มีความพร้อมในการขี่จักรยาน *	3.53	0.67
8. การขี่จักรยานในเวลาากลางคืน อากาศจะดีและไม่ ร้อนมาก จึงเป็นเวลาที่ดีที่ไม่มีอันตราย *	2.91	0.76

## ตารางที่ 13 (ต่อ)

ความตระหนักเกี่ยวกับการขี่จักรยาน	$\bar{X}$	S.D.
9. มีความชำนาญให้มากเพราะเป็นการ มีผลต่อการป้องกันอันตรายและการบาดเจ็บได้มาก	3.36	0.69
10. การขี่จักรยานด้วยความเร็วในถนนที่ไม่ค่อยจะมีรถมาก ถือว่าปลอดภัย เพราะไม่ต้องคอยระวังรถยนต์หรือรถที่ใหญ่กว่า *	2.83	0.81
ค่าเฉลี่ยรวม	3.11	0.75

หมายเหตุ \* หมายถึงคำถามเชิงลบ

จากตารางที่ 13 จากการศึกษาเรื่อง ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยานพบว่าสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ มีความตระหนัก ในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการขี่จักรยานอยู่ในระดับที่มาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.11 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.75

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้กฎจราจร

ความตระหนักเกี่ยวกับการใช้กฎจราจร	$\bar{X}$	S.D.
1. การบรรทุกสิ่งของหรือคน ไปกับรถไม่มีอันตราย เพราะบางที่สะดวกเวลาที่ต้องการใช้ของบางอย่าง *	2.91	0.71
2. การขี่จักรยานแข่งกันบนถนน ตอนที่ไม่ค่อยจะมีรถมาก หรือไม่มีรถอื่น ๆ วิ่งเลย จะปลอดภัยที่สุด *	2.83	0.78



ตารางที่ 14 (ต่อ)

ความตระหนักเกี่ยวกับการใช้กฎจราจร	$\bar{X}$	S.D.
3. การที่เราใช้จักรยานได้คล่องและปลอดภัย เพราะเรามีความรู้ มีทักษะตลอดจนวิธีการที่ถูกต้อง บางครั้งการไม่ใช้จักรยานบนทางที่จัดไว้ให้เพราะทางแคบไม่สะดวกหรือเหตุผลอื่น ๆ *	3.40 2.45	0.65 0.79
5. รถจักรยานของท่านต้องมีสภาพแข็งแรง เพราะต้องรองรับแรงของผู้ขี่และแรงกระแทกตลอดเวลา	3.46	0.67
6. ต้องใช้จักรยานทางซ้ายของถนนเสมอ เว้นแต่จะแข่งรถคันอื่น เพราะถนนทางด้านซ้ายเป็นด้านที่ปลอดภัย	3.49	0.62
7. ท่านไม่คิดกระดิ่งให้สัญญาณเพราะเป็นอุปกรณ์ที่ไม่ค่อยจำเป็นหรือไม่ได้ใช้ *	3.31	0.73
8. เมื่อท่านจะเลี้ยวซ้ายหรือขวาท่านต้องใช้สัญญาณมือ เพราะรถที่ขี่ตามมาข้างหลังจะได้รู้	3.48	0.66
9. เมื่อท่านเห็นว่ารถบนถนนไม่ค่อยจะมากท่านจึงสามารถขี่ไปอยู่ตรงกลางถนนได้ เพราะไม่มีอันตรายใด ๆ *	3.26	0.70
10. การศึกษาให้เข้าใจในกฎจราจรและเครื่องหมายต่าง ๆ เป็นสิ่งที่ดีเพราะทำให้เรามีความตระหนักและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น	3.63	0.57
ค่าเฉลี่ยรวม	3.22	0.69

หมายเหตุ \* หมายถึงคำถามเชิงลบ

จากตารางที่ 14 จากการศึกษาเรื่อง ความตระหนักในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับการใช้กฎจราจร พบว่าสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพวันอาทิตย์ มีความตระหนัก ในการป้องกันการบาดเจ็บเกี่ยวกับกฎจราจร อยู่ในระดับที่มาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.22 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.69