

เดินไป ปั่นไป



bike
walk

9-10 March 2018

Thailand Bike and Walk Forum

การประชุมการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

Mode Shift : Bike & Walk to Public Transport Connection



ทัศนคติและพฤติกรรมที่มีต่อการเดินและ การใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานคร

**Attitude and Behavior of the Bangkok Working Age People
toward Walking and Riding Bicycles in Daily Life**

สถาบันการเดินและจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิเชษฐ พิมพ์เจริญ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ต่อตระกูล อุบลวัตร

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

- ในปัจจุบันเป็นที่ยอมรับว่า การรู้จักดูแลสุขภาพเป็นสิ่งสำคัญมากที่จะช่วยให้ชีวิตอยู่ได้ด้วยความสุขสมบูรณ์และมีสุขภาพที่ดี (ภิญโญ วิทวัสชุติกุล และคณะ, 2548)
- การเดิน เป็นการกิจวัตรประจำวันและเป็นการออกกำลังกายที่ยอดเยี่ยม การเดินที่เหมาะสมกับสภาพร่างกายจะมีผลดีต่อสุขภาพกายและใจ ทุกคนควรจะเริ่มการเดิน แบบใดก็ได้ อยู่ที่ความพอใจและความถนัด

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ข้อดีของการเดิน ด้านร่างกาย

- 1) ช่วยให้การทำงานของหัวใจและปอดดีขึ้น
- 2) ช่วยเสริมสร้างความแข็งแรงของกระดูกและกล้ามเนื้อ
- 3) ช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นของข้อต่อต่าง ๆ ในร่างกาย
- 4) ในผู้ที่มีน้ำหนักตัวมาก อาจใช้การเดินช่วยลดน้ำหนักตัวได้ โดยเดินวันละประมาณ 1 ชั่วโมง จะทำให้การเผาผลาญพลังงานในร่างกายเพิ่มขึ้น
- 5) ลดความเสี่ยงในการเกิดโรคต่าง ๆ (วิลไล คูปต์นิรัตติศัยกุล, 2559)

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

- สำหรับการปั่นจักรยาน จักรยานเมื่อก่อนเคยเป็นยานพาหนะที่ทั้งครอบครัวนิยมใช้กันแทบทุกบ้านเรือน ใช้กันเป็นวิถีชีวิตของชุมชน โดยเฉพาะจักรยานก็เป็นพาหนะที่ต้องใช้แรงคนปั่นและไม่ใช้พลังงาน จะได้ประโยชน์ก่อให้เกิดสุขภาพที่ดี ร่างกายแข็งแรง
- วิถีคนเมืองเปลี่ยนไป การเดินทางในชีวิตประจำวันกลายเป็นรถที่ต้องใช้พลังงานจำนวนมาก จักรยานมีคนใช้น้อยลงเรื่อย ๆ ที่ยังเหลือก็จะเป็นที่ใจรักใช้ปั่นในช่วงวันหยุดราชการซึ่งมีไม่มาก (ชัยพร พรหมสิงห์, 2558)

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

- การปั่นจักรยานนับเป็นการออกกำลังกายที่เหมาะสมกับทุกเพศ ทุกวัย ต้องการทักษะและค่าใช้จ่ายที่ไม่มาก และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การปั่นจักรยานในชีวิตประจำวันอย่างสม่ำเสมอเป็นการเพิ่มการมีกิจกรรมทางกาย และลดพฤติกรรมเนือยนิ่ง อันเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมร่างกายให้แข็งแรง และป้องกันกลุ่มโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง ดังจะเห็นได้จากการที่วัยรุ่นยุคใหม่หันมาปั่นจักรยานกันมากขึ้นทั้งในการเดินทาง และการออกกำลังกาย หรือวัยทำงานเองที่มีโอกาสในการออกกำลังกายน้อย เมื่อหันมาปั่นจักรยานในการเดินทาง ก็ทำให้มีกิจกรรมทางกายไปโดยอัตโนมัติ (ชัยพร พรหมสิงห์, 2558)

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

- กลุ่มคนวัยทำงาน เป็นกลุ่มประชากรที่มีช่วงอายุที่ยังมีสุขภาพพลานามัยที่สมบูรณ์ สามารถดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ได้เป็นอย่างดี จึงมีความเหมาะสมที่จะเป็นประชากรกลุ่มเป้าหมายที่จะต้องผลักดันให้การเดินและการใช้จักรยานมากขึ้นในชีวิตประจำวัน เพื่อนำไปสู่สุขภาพที่ดีและมีอายุการทำงานได้ยาวตามสมควรจะเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งคนทำงานในกรุงเทพมหานครที่ประสบปัญหาการจราจรและการทำงานที่หนัก จนไม่มีเวลาที่จะออกกำลังกาย

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

- ดังนั้นการกำหนดนโยบายหรือการผลักดันประเด็นในเชิงการรณรงค์สู่สังคม จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการศึกษาข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญเพื่อการรณรงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาถึงทัศนคติและพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมายต่อประเด็นที่ต้องการจะรณรงค์จะเป็นข้อมูลสำคัญในการวางแผนการรณรงค์ได้อย่างดี

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

- การศึกษาและทำความเข้าใจถึงทัศนคติและพฤติกรรมของกลุ่มคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานคร จึงมีความสำคัญเป็นอันดับแรก ก่อนที่จะทำการสื่อสารเพื่อรณรงค์ประเด็นไปสู่สังคม จึงเป็นที่มาของงานวิจัยนี้ เพื่อนำไปสู่การกำหนดแนวทางการรณรงค์ให้กลุ่มคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานครเกิดทัศนคติเชิงบวกต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของ คนวัยทำงานใน กรุงเทพมหานครที่มีต่อการเดินในชีวิตประจำวัน
2. เพื่อศึกษาทัศนคติของ คนวัยทำงานใน กรุงเทพมหานครที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

Thailand Walking and Cycling Institute

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

3. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินในชีวิตประจำวันของ
คนวัยทำงานในกรุงเทพมหานคร

4. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
ของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานคร

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

Thailand Walking and Cycling Institute

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

5. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานครต่อการเดินในชีวิตประจำวัน
6. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานครต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ขอบเขตของการวิจัย

- การวิจัยนี้มุ่งศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามกับคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานครจำนวน 400 คน ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือน ตุลาคม - ธันวาคม 2559

นิยามศัพท์เฉพาะ

- **ทัศนคติ** หมายถึง ความรู้สึกและความคิดเห็นของ คนวัยทำงานในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

Thailand Walking and Cycling Institute

นิยามศัพท์เฉพาะ

- **พฤติกรรม** หมายถึง พฤติกรรมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานคร เช่น ความถี่ ระยะทางและระยะเวลาในการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน สาเหตุของการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน สถานที่ตลอดจนลักษณะพฤติกรรมการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

นิยามศัพท์เฉพาะ

- คนวัยทำงาน หมายถึง บุคคลที่มีอายุระหว่าง 15-60 ปี ที่ทำงานในกรุงเทพมหานคร

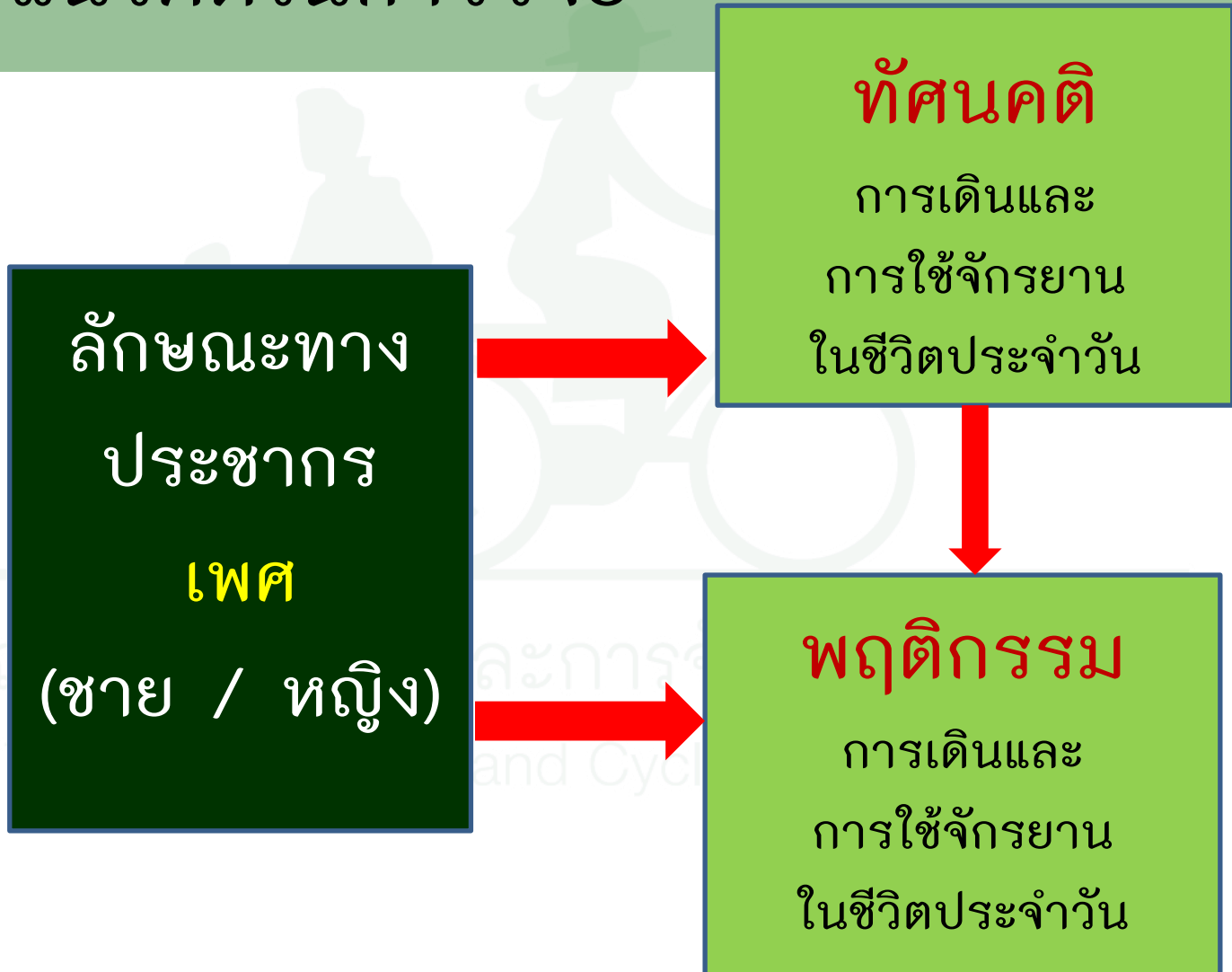
สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

Thailand Walking and Cycling Institute

สมมติฐานการวิจัย

- กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกันมีทัศนคติต่อการเดินในชีวิตประจำวันแตกต่างกัน
- กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกันมีทัศนคติต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแตกต่างกัน
- กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมการเดินในชีวิตประจำวันแตกต่างกัน
- กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกันมีพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแตกต่างกัน
- ทัศนคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเดินในชีวิตประจำวันของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานคร
- ทัศนคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานคร

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการวิจัยนี้จะได้ทราบถึงทัศนคติและพฤติกรรมของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานครที่มีต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
2. ผลการวิจัยจะเป็นข้อมูลและองค์ความรู้ที่สำคัญในการวางยุทธศาสตร์เพื่อขับเคลื่อนการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของคนวัยทำงานให้เกิดขึ้นในสังคมไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. ผลการวิจัยจะเป็นข้อมูลพื้นฐานทางวิชาการและเป็นแนวทางในการวิจัยต่อยอดด้านการรณรงค์เพื่อการเปลี่ยนแปลงสังคมต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

- การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างคนวัยทำงานใน กทม. ทั้งสิ้นจำนวน 400 คน โดยอาศัยการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน
- เก็บข้อมูลระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2559 – 31 ธันวาคม 2559

วิธีดำเนินการวิจัย

- สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์

การแจกแจงค่าความถี่ (Frequency)

ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean)

และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

การทดสอบความแตกต่างด้วยค่าที (t-test)

ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

- เพศชายและเพศหญิงมีจำนวนใกล้เคียงกัน
- อายุระหว่าง **26-35** ปี การศึกษาในระดับปริญญาตรี
- อาชีพเป็น **พนักงานเอกชน** รายได้ระหว่าง **10,001-20,000** บาท
- **สถานภาพโสด** เป็นส่วนใหญ่
- ส่วนใหญ่มีจักรยานเป็นของตนเอง ราคาจักรยานโดยเฉลี่ย **6,972.17** บาท

ผลการวิจัย

2. ทักษะชีวิตที่มีต่อการเดินในชีวิตประจำวัน

- ทักษะชีวิตโดยรวมต่อการเดินในชีวิตประจำวันของกลุ่มตัวอย่าง อยู่ใน**ระดับที่เป็นบวก** (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.83 จากคะแนนเต็ม 5.00)
- ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ **“การเดินทำให้ท่านมีสุขภาพที่ดี”**
- ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ **“สภาวะอากาศที่ร้อนจึงทำให้ท่านไม่อยากเดินมากนัก”**

ผลการวิจัย

3. พฤติกรรมการเดินในชีวิตประจำวัน

- ส่วนใหญ่เป็นการเดินในที่ทำงาน ระยะทางโดยเฉลี่ยในแต่ละวันประมาณ **3.02 กิโลเมตร**
- ต้องเดินแทนการนั่งรถ สามารถเดินทำได้ประมาณ **2.61 กิโลเมตร**
- สามารถเดินขึ้นอาคารแทนการขึ้นลิฟต์ได้ประมาณ **2-3 ชั้น**
- การเดินเพื่อการออกกำลังกายส่วนใหญ่จะเดินออกกำลังกาย **1-2 วันต่อสัปดาห์**
- เดินแถวละแวกบ้าน เป็นการเดินคนเดียวมากที่สุด
- สาเหตุสำคัญที่ทำให้เดินออกกำลังกายคือ **เป็นความต้องการของตนเอง**
- ระยะทางที่เดินออกกำลังกายโดยเฉลี่ย **3.09 กิโลเมตร**
ใช้เวลาประมาณ **35 นาที**

ผลการวิจัย

4. ทักษะคติที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ทักษะคติโดยรวมต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับที่เป็นบวก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 จากคะแนนเต็ม 5.00)

- ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ “การปั่นจักรยานทำให้ท่านมีความสุขที่ดี” สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
- ประเด็นที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ “สภาวะอากาศที่ร้อนจึงทำให้ท่านไม่อยากปั่นจักรยานมากนัก”

ผลการวิจัย

5. พฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

- ส่วนใหญ่เป็น**การออกกำลังกาย** รองลงมาคือการปั่นเพื่อไปซื้อของแถวบ้าน
- ระยะทางโดยเฉลี่ยประมาณ **5.41 กิโลเมตร**
- **ปั่นจักรยานแทนการนั่งรถ** สามารถปั่นจักรยานได้ประมาณ **6.02 กิโลเมตร**
- **การปั่นจักรยานเพื่อการออกกำลังกาย** ส่วนใหญ่ประมาณ **3-4 วันต่อสัปดาห์**
- **ปั่นจักรยานแถวละแวกบ้าน** เป็นการปั่นจักรยาน**คนเดียว**มากที่สุด โดยสาเหตุสำคัญที่ทำให้ปั่นจักรยานออกกำลังกายคือ **เป็นความต้องการของตนเอง**
- ระยะทางที่ปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายโดยเฉลี่ย **7.31 กิโลเมตร** ใช้เวลาประมาณ **45 นาที**

ผลการวิจัย

6. การทดสอบสมมติฐานการวิจัย

- ความแตกต่างระหว่างเพศชายและเพศหญิงพบว่า การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเพศชายและเพศหญิง มี 4 ประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างเพศชายมีค่าเฉลี่ยสูงกว่าเพศหญิง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ
 - (1) ระยะทางที่ปั่นจักรยานโดยปกติในชีวิตประจำวัน
 - (2) ความสามารถในการปั่นจักรยานแทนการนั่งรถ
 - (3) จำนวนวันที่ออกกำลังกายด้วยการปั่นจักรยาน
 - (4) ระยะทางที่ปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกาย

• ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ศึกษา คือ ทัศนคติ และพฤติกรรม

พบว่าทัศนคติมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของคนวัยทำงานในกรุงเทพมหานครอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

ส่วนประเด็นการเดินทางในชีวิตประจำวันนั้นทัศนคติไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ข้อเสนอแนะสำหรับการรณรงค์

1. จากผลการวิจัยจะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างจะให้ความสำคัญกับสุขภาพเป็นอย่างมาก ดังนั้นหากจะสร้างเนื้อหาในการรณรงค์ถึงการมีสุขภาพดี อาจไม่มีความจำเป็นเนื่องจากเป็นประเด็นที่ทุกคนตระหนักรู้ดีอยู่แล้ว แต่สิ่งที่น่าจะรณรงค์คือ การเพิ่มความถี่ในการออกกำลังกาย เนื่องจากผลการวิจัยพบว่าความถี่โดยเฉพาะการออกกำลังกายด้วยการเดินยังคงค่อนข้างต่ำ

2. สาเหตุในการออกกำลังกายจะพบว่า เป็นความต้องการมีสุขภาพดีของตนเอง ดังนั้นน่าจะอาศัยกลุ่มคนเหล่านี้เป็นผู้ริเริ่มและชักชวนให้บุคคลรอบข้าง เช่น คนในครอบครัวในรุ่นต่างๆ หรือ คนรู้จักให้หันมาออกกำลังกายมากขึ้น

3. จะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างสามารถที่จะเดินขึ้นอาคารแทนการขึ้นลิฟต์ได้ประมาณ 2-3 ชั้น จึงควรมีการรณรงค์เรื่องการเดินขึ้นอาคารแทนการขึ้นลิฟต์อย่างเป็นรูปธรรม

4. การรณรงค์ให้ใช้จักรยานแทนการใช้รถ ผู้วิจัยเห็นว่า
ค่อนข้างเป็นไปได้ยากเนื่องจากสภาพอากาศและการจัดสรร
ช่องทางการปั่นจักรยาน ยังไม่พร้อมสำหรับ
กรุงเทพมหานคร จึงอยากให้รณรงค์ในเชิงการปั่นจักรยาน
เพื่อการออกกำลังกายจะเกิดผลเป็นรูปธรรมมากกว่า

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

Thailand Walking and Cycling Institute

5. หากต้องการให้เกิดสังคมการปั่นจักรยานมากขึ้น
จากผลการวิจัยจะเห็นได้ว่าราคาจักรยานโดยเฉลี่ยยัง
ค่อนข้างสูง **หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาให้การ
สนับสนุนเรื่องจักรยานที่มีราคาเหมาะสม** กว่าปัจจุบันจะ
ส่งผลให้ประชาชนสามารถมีจักรยานเป็นของตนเองได้
มากขึ้น

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

6. การสนับสนุนให้ประชาชนหันมาออกกำลังกายมากขึ้น **ควร**จะสร้างเครือข่ายให้เกิดการชักชวนกันมาออกกำลังกาย เพราะการออกกำลังกายคนเดียว ตามที่พบในผลการวิจัย มีโอกาสที่จะเกิดความเบื่อหน่ายหรือเลิกล้มได้ง่ายกว่าการมีเพื่อนร่วมออกกำลังกาย เพราะจะเกิดการชักชวนซึ่งกันและกัน รวมทั้ง**เป็น**การสร้างสังคมคนรักสุขภาพได้อีกด้วย

ติดต่อผู้นำเสนอ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิเศษฐ พิมพ์เจริญ

phichate.phi@kbu.ac.th

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ต่อตระกูล อุบลวัตร

tortrakool.ubo@kbu.ac.th

สถาบันการเดินและการจักรยานไทย

Thailand Walking and Cycling Institute