

สภาวะการใช้จักรยานของนิสิตในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน

Bicycles Used at Kasetsart University, Bangkhen Compus

سوبงกข จามิกร¹
Subongkot Jamikorn

ABSTRACT

This research concerns a description of the use of bicycles at Kasetsart University, Bangkhen campus. It covers the condition of the bicycles, accidents, theft, repair services, and parking areas. The data were collected by means of a sampling technique and the sample size was 381 students. SPSS (Statistical Package for Social Science) was used as a tool of statistical analysis.

Results of the analysis show that the chief mode of transportation on campus is the bicycle, accounting for 81.4% of the total number of vehicles in the sample. This is followed by walking (11.8%), and by car (4.7%). In general, the bicycles are in fair condition, and accidents have occurred most frequently at the intersection in front of the central classroom building. Girls have more accidents than boys, and the relationship between the sex of the cyclist and accidents is significant. Freshmen have their bicycles stolen more than any others. The relationship between the place where the bicycle is parked and loss due to theft is significant. The attitude of students towards the efforts of security guards to protect against and investigate thefts is rather negative. Most of the students would like to have higher quality repair shops and secure, clean, and well-organized parking areas. They strongly recommend that the use of the bicycle--an identifying symbol of Kasetsart University--be preserved.

บทคัดย่อ

ผลของงานวิจัยนี้นอกจากจะสะท้อนภาพพจน์ให้เห็นลักษณะการใช้ยานพาหนะต่าง ๆ ภายในมหาวิทยาลัยแล้ว ยังแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะภายในมหาวิทยาลัย โดยแสดงให้เห็นถึงสภาพของจักรยาน การเกิดอุบัติเหตุ การหาย การซ่อม และสถานที่จอด การเก็บข้อมูลทำการสุ่มตัวอย่างนิสิตจำนวน 381 จากนิสิตทุกคนในวิทยาเขตบางเขน การวิเคราะห์

ข้อมูลทำโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ สำหรับสังคมศาสตร์ (Statistical Package for Social Science) SPSS

จากการศึกษาพบว่า นิสิตส่วนใหญ่คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 81.4% ใช้จักรยานเป็นพาหนะ 11.8% เดินทางตามตึกเรียนด้วยเท้า 4% ใช้รถยนต์ส่วนตัว สภาพจักรยานโดยทั่วไปส่วนใหญ่ 33.3% มีสภาพปานกลาง สถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่สี่แยกศูนย์เรียนรวมเกิดอุบัติเหตุถึง 63.8% ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด นิสิตหญิงเกิดอุบัติเหตุมาก

¹ภาควิชาสถิติ คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

กว่านิสิตชาย และได้ทำการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นิสิตชั้นปีที่ 1 ทำจักรยานหายมากที่สุดและได้ทำการทดสอบไคร์สแควร์พบว่าชั้นปีกับการหายมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้ศึกษาพบว่า การหายกับสถานที่จอดมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเช่นกัน สำหรับทัศนคติของนิสิตที่มีต่อเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเรื่องเกี่ยวกับการแจ้งหายนั้น นิสิต 45.3% มีความเห็นว่าเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยไม่ก่อให้เกิดความสนใจนัก และสำหรับการติดตามจักรยานที่หายไปนั้น นิสิต 42.0% ให้ความเห็นว่าเจ้าหน้าที่เฉย ๆ ซึ่งเป็นความเห็นที่มากที่สุด

สำหรับในเรื่องเกี่ยวกับการซ่อมจักรยาน นิสิตส่วนใหญ่ต้องการร้านซ่อมเพิ่มขึ้น ส่วนมารยาทของผู้ซ่อมนิสิตยังไม่พอใจ สถานที่จอดรถนิสิตส่วนใหญ่ 63.3% ตอบว่า ที่จอดรถยังสกปรกและยังไม่เป็นระเบียบ นิสิตส่วนใหญ่มีถึง 84% ต้องการให้เพิ่มสถานที่จอดรถที่ให้ความปลอดภัย

นิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เกือบทั้งหมด ให้ความเห็นว่า ควรจะดำรงเอกลักษณ์ในการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยสืบต่อไป

บทนำ

ในงานวิจัย เรื่อง “สภาวะใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตบางเขน” นี้เป็นการนำเสนอภาพพจน์ของการใช้จักรยานของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ซึ่งเป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่า ใช้จักรยานเป็นพาหนะภายในมหาวิทยาลัยกันเป็นจำนวนมาก ภาพพจน์ที่จะนำมาฉายให้เห็นเกี่ยวกับการใช้จักรยานเป็นพาหนะนั้น จะนำเสนอในหัวข้อต่าง ๆ คือ สภาพการเดินทางภายในมหาวิทยาลัยว่าใช้ยานพาหนะอะไรกันบ้าง แยกตามคณะที่นิสิตสังกัด และชั้นปี นิสิตตาม

ชั้นปีต่าง ๆ มีจักรยาน หรือใช้จักรยานเป็นยานพาหนะมากน้อยเพียงใด จักรยานที่ได้มานั้น มีสภาพเช่นใด และมีแหล่งที่มาจากไหน การเกิดอุบัติเหตุตลอดจนความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร สถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ความปลอดภัยของจักรยาน จำนวนครั้งที่หายตลอดจนทัศนคติของนิสิตที่มีต่อการรักษาความปลอดภัย ความสนใจของเจ้าหน้าที่และการติดตามจักรยานที่สูญหาย

นอกจากนั้นแล้วความคิดเห็นที่เกี่ยวกับการซ่อมรถ อัตราค่าซ่อม การให้บริการและมารยาทของผู้ให้บริการซ่อมรถจักรยานภายในมหาวิทยาลัย ก็เป็นสิ่งที่งานวิจัยนี้ได้สะท้อนความคิดของนิสิตออกมาให้เห็น ทัศนคติเกี่ยวกับการดำรงเอกลักษณ์ในการใช้จักรยานภายในมหาวิทยาลัย การจัดช่องทางเฉพาะจักรยาน การจัดการจราจรเพื่อความปลอดภัยของนิสิต ทัศนคติเกี่ยวกับสถานที่จอดรถในแง่ของความปลอดภัย ความเบียดเสียด ยัดเยียด ความสะอาด มารยาทของผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ๆ ก็ได้นำมาเป็นผลการวิเคราะห์ในงานวิจัยนี้ด้วย

การวิเคราะห์ข้อมูลดำเนินการโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ค่าสถิติที่เป็นการวัดค่าตัวกลางเป็นเปอร์เซ็นต์ การวัดความสัมพันธ์ของข้อมูล ใช้การทดสอบไคร์สแควร์

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาสภาพการใช้จักรยาน เพื่อเป็นยานพาหนะภายในมหาวิทยาลัยของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ในด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้คือ

1. ลักษณะการใช้ยานพาหนะต่าง ๆ ในมหาวิทยาลัย
2. รายละเอียดเกี่ยวกับการใช้จักรยาน

เป็นยานพาหนะภายในมหาวิทยาลัยในหัวข้อต่าง ๆ คือ

- 2.1 สภาพของจักรยาน
- 2.2 การเกิดอุบัติเหตุ
- 2.3 การหาย
- 2.4 การซ่อม
- 2.5 สถานที่จอด

ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการที่จะได้ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้จักรยานในหัวข้อต่าง ๆ ที่กล่าวไปแล้ว ข้อมูลบางอย่างอาจทำให้ภาพพจน์ของการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะภายในมหาวิทยาลัย ข้อมูลบางอย่างอาจนำไปปรับปรุงบริการเกี่ยวกับกิจกรรมทางด้านการนี้ให้แก่บัณฑิตในแง่ของการลดอุบัติเหตุ การแก้ปัญหาเรื่องจักรยานหาย การซ่อมจักรยาน และสถานที่จอดจักรยาน เป็นต้น

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

อุปกรณ์ + วิธีการ

ในการสุ่มตัวอย่างใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบธรรมดา ทั้งนี้เพราะผู้วิจัยมีความเห็นว่า นิสิตไม่มีความแตกต่างกัน หรือมีความคล้ายคลึงกัน (homogeneous) ในเรื่องของการใช้จักรยานเป็นยานพาหนะ ทำการสุ่มตัวอย่างนิสิตจำนวน 381 คน จากนิสิตในวิทยาเขตบางเขนทั้งหมด

ผลของงานวิจัย

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมมาตรฐาน SPSS ทั้งสิ้น 35 ตาราง ผลการวิเคราะห์ได้ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ ผลการวิจัยตอนที่ 1 จะได้กล่าวถึงสภาพการเดินทางภายในมหาวิทยาลัย โดยใช้ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ จำแนกตามคณะที่สังกัด เพศ ชั้นปี และการมีจักรยานใช้เป็นของตัวเอง ส่วนผลการวิเคราะห์ตอนที่ 2 เป็นรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้จักรยาน

เป็นยานพาหนะภายในมหาวิทยาลัย ว่าด้วยสภาพของรถจักรยาน แหล่งที่ซื้อจักรยาน การเกิดอุบัติเหตุ สถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ การหาย การแจ้งหาย การซ่อม อัตราค่าซ่อม การให้บริการซ่อมของร้านซ่อมภายในมหาวิทยาลัย ตลอดจนทัศนคติของนิสิตที่มีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยในเรื่องการติดตามจักรยานที่หาย และความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสถานที่จอดจักรยาน ในด้านความสะดวก ความพอเพียง ความปลอดภัย นอกจากนั้นยังได้ทราบถึงความเห็นของนิสิตที่มีต่อมรรยาการขับขี่ยานพาหนะอื่น ๆ ภายในวิทยาเขต ความต้องการเกี่ยวกับช่องทางจราจรสำหรับรถจักรยาน โดยเฉพาะ และที่สำคัญก็คือความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำรงเอกลักษณ์ของการใช้จักรยาน ภายในวิทยาเขต ซึ่งจะได้กล่าวแต่ละหัวข้อดังรายละเอียดต่อไป

1. สภาพการเดินทางภายในวิทยาเขตของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

การแสดงผลภาพพจน์ให้เห็นถึงสภาพการเดินทางของนิสิตคณะต่าง ๆ ดังนี้ คือนิสิตส่วนใหญ่นิยมเป็นเปอร์เซ็นต์ถึง 81.4% ใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางภายในวิทยาเขตบางเขน อีก 11.8% เดินทางไปตามตึกเรียน และสถานที่ต่าง ๆ ในวิทยาเขตโดยการเดิน อีก 3.4% เป็นนิสิตที่เดินทางไปตามตึกเรียนโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว และอีก 3.4% เป็นนิสิตที่เดินทางไปตามตึกเรียนและสถานที่ต่าง ๆ ในวิทยาเขตโดยวิธีอื่น นอกจากการใช้จักรยาน รถยนต์และเดิน ซึ่งอาจจะเป็นการใช้รถบริการภายในและจักรยานยนต์

การสุ่มตัวอย่างนิสิตแต่ละคณะมีรายละเอียดการสุ่มตัวอย่างและเปอร์เซ็นต์ของนิสิตที่ตกเป็นตัวอย่างในแต่ละคณะที่ใช้จักรยานและการเดินทางด้วยวิธีอื่น ๆ มีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

คณะวิทยาศาสตร์ สุ่มตัวอย่างมา 89 คน คิดเป็น 23.4% ของนิสิตที่ตกเป็นตัวอย่างทั้งหมด ในจำนวนนี้ นิสิตใช้จักรยาน 71.9% เดินทางด้วยเท้า 19.1% ขับรถยนต์ส่วนตัว 3.4% อื่น ๆ 5.6%

คณะวิศวกรรมศาสตร์ สุ่มตัวอย่างมา 28 คน คิดเป็น 7.3% ของนิสิตที่ตกเป็นตัวอย่างทั้งหมด นิสิตใช้จักรยานเป็นพาหนะ 75.0% 17.9% เดิน 3.6% ขับรถยนต์ส่วนตัว อีก 3.6% ใช้ยานพาหนะอื่น ๆ

คณะสังคมศาสตร์ สุ่มตัวอย่างมา 45 คน คิดเป็น 11.8% ของนิสิตที่ตกเป็นตัวอย่างทั้งหมด 86.7% ใช้จักรยานเป็นยานพาหนะ 8.9% ใช้ยานพาหนะอื่น ๆ 4.4% เดินทางโดยการเดิน

คณะอุตสาหกรรมเกษตร สุ่มตัวอย่าง 12 คน คิดเป็น 3.1 ใช้จักรยานเป็นพาหนะ 91.7% และเดิน 8.3%

คณะสัตวแพทย์ สุ่มตัวอย่างได้มาเพียง 0.8% ส่วนใหญ่ใช้จักรยานคือ 66.7% และ 33.3% ขับรถยนต์ส่วนตัว

คณะศึกษาศาสตร์ สุ่มตัวอย่างมา 23 คน คิดเป็น 6.0% ของนิสิตที่ตกเป็นตัวอย่างทั้งหมด 82.6% ใช้จักรยาน 17.4% เดิน

คณะเกษตร สุ่มตัวอย่างมา 52 คน คิดเป็น 13.6% 90.4% ใช้จักรยาน 9.6% เดิน

คณะเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจ สุ่มตัวอย่างมา 68 คน คิดเป็น 17.8% ใช้จักรยาน 79.4% 10.3% ขับรถยนต์ส่วนตัว 8.8% เดิน 1.5% ใช้ยานพาหนะอื่น ๆ

คณะประมง สุ่มตัวอย่างมา 17 คน คิดเป็น 4.5% ของนิสิตทั้งหมด 94.1% ใช้จักรยาน 5.9% เดิน

คณะมนุษยศาสตร์ สุ่มตัวอย่างมา 23 คน คิดเป็น 6.0% ของนิสิตทั้งหมด 87.0% ใช้จักรยาน 8.7% เดิน

คณะวนศาสตร์ สุ่มตัวอย่างมา 17 คน คิด

เป็น 4.5% ของนิสิตทั้งหมด 82.4% ใช้จักรยาน 11.8% เดิน 5.9% ขับรถยนต์

สำหรับการศึกษานิสิตโดยจำแนกตามชั้นปี เป็นนิสิตปี 1 จำนวน 111 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ 29.1% นิสิตปี 2 จำนวน 93 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ 24.4% นิสิตชั้นปีที่ 3 จำนวน 110 คน คิดเป็น 28.9% และนิสิตชั้นปีที่ 4 จำนวน 64 คน คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ 16.8% นิสิตชั้นปีที่ 3 ใช้จักรยานมากที่สุด คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้เท่ากับ 29.7% ของนิสิตทั้งหมดที่ใช้จักรยานเป็นพาหนะ

2. การมีจักรยานเป็นของตนเอง

ได้ทำการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับการมีจักรยานเป็นของตนเอง นิสิตมีความคิดเห็นดังนี้คือ นิสิตคิดว่าควรจะมีจักรยานเป็นของตนเอง 81.1% อีก 11.8% เห็นว่าไม่ควรมี 7.1% ไม่ให้ความสำคัญ

การซื้อจักรยานนั้น มีแหล่งที่ซื้อ 3 แหล่งด้วยกันคือ ซื้อจากคณะที่นิสิตสังกัดคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 24.7% ซื้อจากร้านจักรยานใน มก. คิดเป็น 25.5% ซื้อจากสถานที่อื่น ๆ 16% สภาพจักรยาน มีสภาพดีมาก 30.7% สภาพดี 15.0% สภาพปานกลาง 33.3% สภาพไม่ค่อยดี 18.1% สภาพแย่มาก 2.9%

3. การเกิดอุบัติเหตุและข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามจราจร

ในเรื่องเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ ได้สอบถามเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่ได้รับอุบัติเหตุเนื่องมาจากการใช้จักรยาน บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดได้แก่สี่แยกศูนย์เรียนรวม อุบัติเหตุเกิดถึง 63.8% รองลงมาได้แก่สี่แยกประตู 1 7.9% หน้าบาร์ใหม่ 7.6% สี่แยกหน้าหอพัก 5.2% สำหรับอุบัติเหตุในเพศหญิงเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศชาย ในเพศหญิงมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 65.9% เพศชายมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 32.8%

ได้ทำการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับการเกิดอุบัติเหตุบริเวณต่าง ๆ พบว่า ได้ค่าไคว์สแควร์เท่ากับ 45.06587 ด้วยองศาของความเป็นอิสระ (degree of freedom) 24 ที่ระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.0057 ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า เพศกับสถานที่เกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ การคำนวณค่าวัดความสัมพันธ์อื่น พบว่าค่า cramer's $V = 0.17196$ ค่า contingency coefficient เท่ากับ 0.32523 Lambda (asymmetric) เท่ากับ 0.02174 โดยที่บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเป็นตัวแปรตาม และมีค่าเท่ากับ 0.01538 โดยมีเพศเป็นตัวแปรตาม Lambda (symmetric) เท่ากับ 0.01866 ค่า uncertainty coefficient (asymmetric) เท่ากับ 0.02874 โดยมีบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเป็นตัวแปรตามและมีค่าเท่ากับ 0.05215 โดยมีเพศเป็นตัวแปรตาม ค่า uncertainty coefficient (symmetric) เท่ากับ 0.03706 สำหรับข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่จักรยานนั้นสามารถสรุปได้ดังนี้ มีนิสิต 6.0% ที่มีความเห็นว่าผู้ขับขี่จักรยานปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างดีเยี่ยม จำนวนนิสิต 45.4% เห็นว่าผู้ขับขี่จักรยานปฏิบัติตามกฎจราจรปานกลาง จำนวนนิสิต 40.4% เห็นว่า ผู้ขับขี่จักรยาน ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรน้อยมากและ 4.7% ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเลย สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรนั้น ได้ทำการทดสอบความสัมพันธ์ของเพศกับการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า ได้ค่าไคว์สแควร์ เท่ากับ 27.35220 ด้วย 16 องศาของความเป็นอิสระที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.0377 ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า ความสัมพันธ์ของเพศกับการปฏิบัติตามกฎจราจรนั้นมีความสัมพันธ์กันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ หรือมีความสัมพันธ์กันน้อยมาก

4. จักรยานหาย และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของหน่วยรักษาความปลอดภัย

ได้ทำการศึกษาถึง เรื่อง การหายของจักรยาน ได้ทำการศึกษาพบว่า มีนิสิต 67.7% จักรยานไม่เคยหายเลย 22.8% เคยประสบกับการที่จักรยานได้หายไป 1 ครั้ง ส่วนอีก 9.4% เคยทำจักรยานหายมากกว่า 1 ครั้ง นิสิตชั้นที่ 1 ทำจักรยานหายมากที่สุด คือ 29.1% ของนิสิตทั้งหมด รองลงมาได้แก่ปี 3 คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ 28.9% ปี 2 คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้เท่ากับ 24.4% ปี 4 คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 16.8% สำหรับการหายของจักรยานกับชั้นปีที่ศึกษาอยู่ได้ทำการทดสอบไคว์สแควร์แล้วพบว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยคำนวณค่าไคว์สแควร์ได้เท่ากับ 42.82352 ด้วย 10 องศา ความเป็นอิสระ (degree of freedom) ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.0000 คำนวณค่า Contingency Coefficient ได้เท่ากับ 0.31787

ได้ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างสถานที่จอดกับสาเหตุของการหาย พบว่า สถานที่จอดกับสาเหตุของการหายของจักรยานมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $=0.0$ และได้ศึกษาต่อไปพบว่า ค่าวัดความสัมพันธ์ที่นำมาวิเคราะห์ได้ก็คือค่า Cramer's $V=0.40662$ ซึ่งมีความสัมพันธ์กันค่อนข้างสูง Contingency Coefficient มีค่าถึง 0.63094 ค่าวัดความสัมพันธ์อีกตัวหนึ่งคือ Lambda (Asymmetric) โดยให้สาเหตุเป็นตัวแปรตาม และมีค่าเท่ากับ .30872 ถ้าให้สถานที่เป็นตัวแปรตาม Uncertainty Coefficient (Asymmetric) เท่ากับ 0.28624 โดยมีสาเหตุเป็นตัวแปรตามเท่ากับ .28154 โดยให้สถานที่จอดเป็นตัวแปรตามและค่า Uncertainty Coefficient

(Symmetric) เท่ากับ 0.28387 สถานที่จอดที่หายมากที่สุดคือ ประศู 2 ด้านถนนงามวงศ์วาน รองลงมาได้แก่หน้าประศู มก. ด้านถนนพหลโยธิน ดึกหอหน้าคณะ และโรงอาหาร

การหายของจักรยานขึ้นอยู่กับสภาพจักรยานด้วย คือ จักรยานใหม่หายมากที่สุดคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 20.2%

ความคิดเห็นของนิสิตที่มีต่อเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเมื่อไปแจ้งจักรยานหาย นิสิตมีความเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความสนใจอย่างยิ่ง 2.4% มีความสนใจ 13.6% ไม่ให้ความสนใจนัก 45.3% ไม่สนใจ 24.7% ไม่สนใจอย่างยิ่ง 7.6% สำหรับการติดตามจักรยานที่หายไปนั้นเจ้าหน้าที่ให้ความสนใจติดตามอย่างยิ่ง 3.4% สนใจ 8.1% เฉย ๆ 42.0% ไม่สนใจ 25.2% ไม่สนใจอย่างยิ่ง 14.7%

5. การซ่อมจักรยาน

ได้สอบถามเกี่ยวกับสถานที่ตั้งของร้านซ่อมจักรยาน นิสิตส่วนใหญ่เห็นว่าเหมาะสมดี 31.8% ส่วนจำนวนร้านซ่อมจักรยานภายใน มก. ส่วนใหญ่เห็นว่ายังไม่เพียงพอคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 37.8%

เกี่ยวกับมารยาทของผู้ให้บริการซ่อมรถ นิสิตยังไม่ค่อยพอใจกับมารยาทของผู้ให้บริการคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ 37.3%

เกี่ยวกับการดูแลจักรยานที่นำมาซ่อมของผู้ให้บริการตามร้านซ่อมจักรยานต่าง ๆ ยังไม่ดีพอ คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 34.1% และเมื่อได้รับการซ่อมไปแล้วมีสภาพการใช้งานไม่ดีเท่าที่ควร โดยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 34.9% สำหรับในด้านการซ่อมจักรยานนั้น ร้านซ่อมสามารถซ่อมให้ตรงกับความต้องการ 41.7% อีก 23.1 ยังไม่ตรงความต้องการนัก 22.3% ไม่ตรงความต้องการ และ 2.9% ตอบว่า ไม่ตรงความต้องการเลย

ในเรื่องเกี่ยวกับการเพิ่มสถานที่บริการซ่อมจักรยาน นิสิตส่วนใหญ่ 70.8% ต้องการให้เพิ่มสถานที่

73.5% มีความเห็นว่ามีมารยาทพอใช้ได้เท่านั้น และในด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ในการขับขี่จักรยาน พอสรุปสาเหตุได้คือ

สาเหตุแรกได้แก่ ผู้ขี่จักรยานไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร 36.0% สาเหตุรองลงมาได้แก่สภาพถนนไม่ดี 24.7% รองลงมาอีกอันดับก็คือ ผู้ขับขี่ขาดความชำนาญ 20.5% และเนื่องมาจากสาเหตุอื่น ๆ 11.5% และในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานใน มก. นิสิตมีความเห็นว่ามีความปลอดภัยพอสมควร 55.6% มีความปลอดภัยน้อย 30.4% ไม่มีความปลอดภัยเลย 8.1% มีความปลอดภัยสูง 2.1% สำหรับในเรื่องความปลอดภัยนั้น ได้สอบถามว่านิสิตต้องการให้มีการจัดให้มีช่องทางที่ใช้ได้เฉพาะจักรยาน หรือไม่ นิสิตเห็นว่าควรอย่างยิ่ง 56.4% เห็นด้วย 19.4% เฉย ๆ 11.5% ไม่เห็นด้วย 6.6% ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 2.6%

6. สถานที่จอดจักรยานประจำ

นิสิตจอดจักรยานเป็นประจำดังสถานที่จอดต่าง ๆ ดังนี้

	เปอร์เซ็นต์
ประศู 1	28.3
ประศู 2	16.8
บริเวณหกเหลี่ยม	8.1
หอ	31.2
อื่น ๆ	7.3

ในเรื่องเกี่ยวกับความสะดวกของสถานที่จอดจักรยานในสภาพปัจจุบันจำแนกตามชั้นปีที่ศึกษา นิสิตส่วนใหญ่ 37.8% เห็นว่าไม่สะดวก 13.4% เห็นว่าไม่สะดวกอย่างยิ่ง 12.6% เฉย ๆ ไม่ให้ความคิดเห็น 28.3% เห็นว่าสะดวกแล้ว ในเรื่องความมีระเบียบของที่จอดจักรยาน 74% เห็นว่า การจอดครยังไม่เป็นระเบียบเลย และในด้านความสะอาด นิสิตส่วนใหญ่ 63.3% ตอบว่าที่

จอตลอดยังสกปรก และในเรื่องเกี่ยวกับความเพียงพอของสถานที่จอด นิสิตยังต้องการที่จอดรถที่ให้ความปลอดภัยแก่รถอยู่ถึง 73% และนิสิตส่วนใหญ่ 74.6% มีความเห็นว่าที่จอดรถจักรยานยังขาดความปลอดภัย และต่อคำถามที่ว่าควรเพิ่มบริเวณที่จอดรถจักรยานที่มีความปลอดภัย หรือไม่ นิสิตส่วนใหญ่ 84.0% ตอบว่าต้องการให้เพิ่ม

ทัศนคติเกี่ยวกับการดำรงเอกลักษณ์ในการใช้จักรยานของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และความคิดเห็นอื่น ๆ

ต่อคำถามที่เกี่ยวกับการดำรงเอกลักษณ์ในการใช้จักรยานของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ นิสิตเกือบทั้งหมด คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 87.7% ตอบว่าเห็นด้วย โดยที่ 64.3% ตอบว่า เห็นด้วยอย่างยิ่งที่จะดำรงเอกลักษณ์นี้ต่อไปไม่ควรที่จะเลิกเสีย และได้สอบถามถึงมารยาทของการขี่จักรยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ใน มก. นิสิตส่วนใหญ่ 73.5% มีความเห็นว่ามารยาทพอใช้ได้เท่านั้น และในด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ในการขี่จักรยาน พอสรุปสาเหตุได้คือ

สาเหตุแรกได้แก่ ผู้ขี่จักรยานไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร 36.0% สาเหตุรองลงมาได้แก่ สภาพถนนไม่ดี 24.7% รองลงมาอีกอันดับก็คือ ผู้ขี่ขาดความชำนาญ 20.5% และเนื่องมาจากสาเหตุอื่น ๆ 11.5% และในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขี่จักรยานใน มก. นิสิตมีความเห็นว่ามีความปลอดภัยพอควร 55.6% มีความปลอดภัยน้อย 30.4% ไม่มีความปลอดภัยเลย 8.1% มีความปลอดภัยสูง 2.1% สำหรับในเรื่องความปลอดภัยนั้น ได้สอบถามว่านิสิตต้องการให้มีการจัดให้มีช่องทางที่ใช้ได้เฉพาะจักรยาน หรือไม่ นิสิตเห็นว่าควรมีอย่างยิ่ง 56.4% เห็นด้วย 19.4% เฉย ๆ 11.5% ไม่เห็นด้วย 6.6% ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 2.6%

สรุป

ในการทำวิจัยเรื่องการใช้จักรยานเป็นพาหนะในมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์นั้น พอสรุปให้เห็นภาพพจน์ของการเดินทางระหว่างตึกเรียนและภายในมหาวิทยาลัย ได้ดังนี้คือ นิสิตส่วนใหญ่คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ 81.4% ใช้จักรยานเป็นพาหนะนอกนั้นใช้การเดินทาง 11.8% ใช้รถยนต์ส่วนตัว 3.4% และอีก 3.4% เดินทางอื่น ๆ

ในเรื่องเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ นั้น บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่สี่แยกศูนย์เรียนรวม นิสิตเคยทำจักรยานหายถึง 32.2% และการทำหายนี้ เคยหายมากกว่า 1 ครั้งก็มี จากข้อมูลที่ได้วิเคราะห์ได้เคยทำจักรยานหาย 1 ครั้ง 22.8% หายมากกว่า 1 ครั้ง 9.4% นิสิตชั้นปีที่ 1 ทำจักรยานหายมากที่สุดสำหรับการหายของจักรยานนั้นสภาพที่จอตัดกับการหายมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และค่าวัดความสัมพันธ์คำนวณได้สูงพอสมควร เช่น ได้ค่า Contingency Coefficient = 0.63094

สำหรับในด้านการซ่อมจักรยาน นิสิตส่วนใหญ่ต้องการให้เพิ่มสถานที่บริการในการซ่อมในเรื่องสถานที่จอดนิสิตต้องการสถานที่จอดที่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น ความต้องการมีถึง 84% ในเรื่องการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยเกษตรนี้นิสิตยังคงต้องการที่จะดำรงเอกลักษณ์อันนี้ไว้

เอกสารอ้างอิง

- Cochran, W.G. 1953 *Sampling Techniques*. New York, Wiley. 330 p.
- Cochran, W.G. 1977. *Sampling Techniques*. 3 d ed. New York, Wiley. 428 p.