

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่องการประเมินผลโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลโดยแบบสอบถามจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยส่งแบบสอบถามไปทั้งสิ้น 450 ชุด ได้กลับคืนมาจำนวน 399 ชุด คิดเป็นร้อยละ 88.66

ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเอพีเอสเอส/พีซี (SPSS/PC) และได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังนี้

- 4.1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.2 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่
- 4.3 ผลการศึกษาประสิทธิภาพของการดำเนินการตามโครงการจักรยานวันอาทิตย์
- 4.4 ผลการศึกษานักวิจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในการเข้าร่วมโครงการ
- 4.5 ผลการศึกษานักศึกษาและอุปสรรคของชาวเชียงใหม่ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
- 4.6 ผลการทดสอบสมมุติฐานทางการวิจัย

4.1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมา จำนวนทั้งสิ้น 399 ชุด ผู้วิจัยได้ทำการคัดเลือกเฉพาะแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์ได้จำนวน 339 ชุด ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ตอบแบบสอบถาม มีดังนี้

ตารางที่ 1 แสดงความถี่และร้อยละของข้อมูลเบื้องต้นผู้ตอบแบบสอบถาม

จำแนกตามเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ภูมิภาค และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ยานพาหนะที่ใช้และการใช้รถจักรยาน

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
1. เพศ		
- ชาย	163	48.08
- หญิง	174	51.33
- ไม่ระบุ	2	0.59

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
2. ระดับการศึกษา		
- ประถมศึกษา	14	4.13
- มัธยมศึกษา	98	28.91
- อนุปริญญา	60	17.70
- ปริญญาตรี	150	44.25
- สูงกว่าปริญญาตรี	15	4.42
- ไม่ระบุ	2	0.59
3. ภูมิลำเนา		
- จังหวัดเชียงใหม่	226	66.67
- จังหวัดอื่นย้ายมาจังหวัดเชียงใหม่	107	31.56
- ไม่ระบุ	6	1.77
4. อาชีพ		
- รับจ้างทั่วไป	99	28.90
- ค้าขาย	48	14.20
- รัฐวิสาหกิจ	15	4.40
- รับราชการ	45	13.30
- เจ้าของกิจการ/นักธุรกิจ	38	11.20
- ไม่ระบุ	94	27.70
5. รายได้รายเฉลี่ยต่อเดือน		
- 1,000 - 3,000 บาท	68	20.06
- 3,000 - 10,000 บาท	135	39.82
- 10,000 บาทขึ้นไป	105	30.97
- ไม่ระบุ	30	8.85
6. ยานพาหนะที่ใช้เป็นประจำ		
- รถยนต์ส่วนตัว	159	46.90
- รถจักรยานยนต์	123	36.28
- รถโดยสารสองแถว	16	4.72
- รถจักรยาน	22	6.49
- ไม่มี	17	5.01
- ไม่ระบุ	2	0.59

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
7. ครอบครัวมีจักรยาน		
- มีจำนวน 1 คัน	114	33.63
- มีจำนวนมากกว่า 1 คัน	178	52.51
- ไม่มี	47	13.86
8. การใช้จักรยานเพื่อ		
- การออกกำลังกาย	120	35.40
- ใช้ไปธุรกิจใกล้ๆ แทนพาหนะอื่น ๆ	190	56.05
- ไม่เคยใช้	26	7.67
- ไม่ระบุ	3	0.88

* อายุเฉลี่ยของผู้ตอบแบบสอบถาม 30.66 ปี ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 13.16

จากตารางที่ 1 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย ร้อยละ 48.08 เป็นหญิง ร้อยละ 51.33 ส่วนใหญ่การศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 44.25 ภูมิลำเนาส่วนใหญ่อยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ คิดเป็นร้อยละ 66.67 อีกส่วนหนึ่งมาจากจังหวัดอื่น ๆ ร้อยละ 31.56 อาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 28.90 รองลงมาคือค้าขายและรับราชการตามลำดับ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 3,000 – 10,000 บาท ร้อยละ 39.82 ยานพาหนะที่ใช้อยู่เป็นประจำคือรถยนต์ส่วนตัวร้อยละ 46.90 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ร้อยละ 36.28 และรถจักรยานร้อยละ 6.49

ครอบครัวมีจักรยานมีจำนวนมากกว่า 1 คันคิดเป็น ร้อยละ 52.51 รองลงมามีจำนวน 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 33.63 การใช้รถจักรยานเพื่อไปธุรกิจใกล้ๆ แทนพาหนะอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 56.05 รองลงมาคือการออกกำลังกาย คิดเป็นร้อยละ 35.40

4.2 ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่

การศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 2 แสดงความถี่และร้อยละของข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
1. การเป็นสมาชิกชมรมจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่		
หรือเคยร่วมรณรงค์จักรยานวันอาทิตย์รอบคูเมือง		
- เป็นสมาชิก	81	23.89
- ไม่ได้เป็นสมาชิกแต่เคยร่วมรณรงค์วันอาทิตย์	48	14.16
- ไม่ได้เป็นสมาชิก	209	61.65
- ไม่ระบุ	1	0.29

ข้อความ	ความถี่	ร้อยละ
2. การทราบว่ามีโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่		
หรือมีการรณรงค์ที่ขับรถจักรยานรอบคูเมืองทุกวันอาทิตย์		
- ทราบ	302	89.09
- ไม่ทราบ	33	9.73
- ไม่ระบุ	4	1.17
3. การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่		
- จากสื่อมวลชน (หนังสือพิมพ์)	73	21.53
- จากสื่อมวลชน (สถานีวิทยุ)	87	25.66
- จากการบอกเล่าของผู้อื่น	163	48.08
- ไม่ระบุ	16	4.72
4. จำนวนครั้งการเข้าร่วมรณรงค์จักรยานรอบคูเมืองวันอาทิตย์		
- น้อยกว่า 10 ครั้ง	45	13.27
- มากกว่า 10 ครั้ง	82	24.19
- ไม่เคยเข้าร่วม	207	61.06
- ไม่ระบุ	5	1.47
5. ปัจจุบันยังไปร่วมรณรงค์จักรยานรอบคูเมืองวันอาทิตย์		
- ยังร่วมในบางอาทิตย์	69	20.35
- ร่วมสม่ำเสมอทุกอาทิตย์	19	5.60
- ไม่ได้ร่วม	247	72.86
- ไม่ระบุ	4	1.18

จากตารางที่ 2 พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นสมาชิกชมรมจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ คิดเป็นร้อยละ 61.65 แต่เคยเข้าร่วมรณรงค์จักรยานวันอาทิตย์ คิดเป็นร้อยละ 14.16 ส่วนที่เป็นสมาชิกคิดเป็นร้อยละ 23.89 กลุ่มตัวอย่างทราบว่ามีการโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ ร้อยละ 89.09 การรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่จากสื่อมวลชน (หนังสือพิมพ์) ร้อยละ 21.53 จากสื่อมวลชน (สถานีวิทยุ) ร้อยละ 25.66 และจากการบอกเล่าของผู้อื่นร้อยละ 48.08 จำนวนครั้งการเข้าร่วมรณรงค์จักรยานรอบคูเมืองวันอาทิตย์น้อยกว่า 10 ครั้งร้อยละ 13.27 มากกว่า 10 ครั้งร้อยละ 24.19 และไม่เคยเข้าร่วมมีสูงถึงร้อยละ 61.06 ปัจจุบันกลุ่มตัวอย่างที่ยังไปร่วมรณรงค์จักรยานรอบคูเมืองวันอาทิตย์บ้างร้อยละ 20.35 ที่เข้าร่วมสม่ำเสมอทุกอาทิตย์มีเพียงร้อยละ 5.60 และไม่ได้ร่วมมีสูงถึงร้อยละ 72.86

4.3 ผลการศึกษาประสิทธิผลของการดำเนินการตามโครงการจักรยานวันอาทิตย์

จากการศึกษาประสิทธิผลของการดำเนินการตามโครงการจักรยานวันอาทิตย์ ปรากฏผลดังนี้ ตารางที่ 3 แสดงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการจักรยานวันอาทิตย์

ข้อความ	5	4	3	2	1	ค่าเฉลี่ย	S.D.
วัตถุประสงค์ของโครงการ						4.32	0.43
1. สามารถช่วยลดปริมาณรถยนต์ส่วนตัวบนท้องถนนได้	123 (36.7)	163 (48.7)	37 (11.0)	8 (2.4)	4 (1.2)	4.17	0.81
2. สามารถลดปัญหาจราจรติดขัดได้	126 (37.6)	151 (45.1)	43 (12.8)	12 (3.6)	3 (0.9)	4.15	0.84
3. ช่วยลดมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ให้น้อยลง	207 (61.8)	104 (31.0)	18 (5.4)	4 (1.2)	2 (0.6)	4.52	0.71
4. สามารถสร้างกิจกรรมให้ชาวเชียงใหม่ทำร่วมกันได้	141 (42.3)	177 (53.2)	12 (3.6)	3 (0.9)	- (0.0)	4.37	0.60
5. ทำให้คนมีทัศนคติที่เกี่ยวกับรถจักรยานมากขึ้น ไม่มองว่าผู้ใช้จักรยานเป็นผู้ยากจน ด้อยโอกาส	163 (48.7)	149 (44.5)	18 (5.4)	3 (0.9)	2 (0.6)	4.40	0.69
6. สามารถทำให้ชาวเชียงใหม่หันมาใช้รถจักรยานในการเดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น	101 (30.1)	183 (54.6)	45 (13.4)	4 (1.2)	2 (0.6)	4.13	0.72
7. ทำให้ชาวเชียงใหม่มีโอกาสท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติมากขึ้น	132 (39.2)	185 (54.9)	19 (5.6)	1 (0.3)	- (0.0)	4.33	0.59
8. สามารถเชิญชวนให้ชาวเชียงใหม่เห็นคุณค่าของการใช้รถจักรยานได้	119 (35.4)	198 (58.9)	14 (4.2)	5 (1.5)	- (0.0)	4.28	0.61
9. ทำให้ชาวเชียงใหม่ได้มีวิธีการในการออกกำลังกายเพื่อสุขภาพที่ดีอีกแบบหนึ่ง	170 (50.4)	158 (46.9)	7 (2.1)	2 (0.6)	- (0.0)	4.47	0.57
10. ทำให้เกิดกลุ่มกิจกรรมในทางสังคมขึ้น	145 (43.0)	180 (53.4)	11 (3.3)	1 (0.3)	- (0.0)	4.39	0.57

ข้อความ	5	4	3	2	1	ค่าเฉลี่ย	S.D.
กิจกรรมและวิธีการดำเนินงาน						4.12	0.43
11. สามารถรณรงค์ให้ชาวเชียงใหม่มา ร่วมขี้อักรยานรอบคูเมืองในทุกเช้าวัน อาทิตย์ได้เพิ่มขึ้น	74 (21.8)	226 (66.7)	35 (10.3)	4 (1.2)	- (0.0)	4.09	0.60
12. ชาวเชียงใหม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมกั กรรมขี้อักรยานชมธรรมชาติ โบราณสถาน วัด ฯลฯ และได้ความรู้ ทำให้เพลิดเพลินอย่างมาก	91 (26.8)	216 (63.7)	29 (8.6)	2 (0.6)	1 (0.3)	4.16	0.62
13. สามารถทำให้นักเรียนในตัวเมือง เชียงใหม่ใช้จักรยานไปโรงเรียนมากขึ้น	80 (23.7)	200 (59.3)	50 (14.8)	6 (1.8)	1 (0.3)	4.04	0.70
14. กิจกรรมขี้อักรยานขึ้นดอยสุเทพ ปีละครั้งได้รับความนิยมจากชาวเชียงใหม่	100 (29.9)	192 (57.3)	36 (10.7)	6 (1.8)	1 (0.3)	4.15	0.70
15. การกำหนดในวันอาทิตย์ 7 โมงเช้า เป็นช่วงที่เหมาะสมอย่างมาก	101 (30.1)	203 (60.6)	26 (7.8)	4 (1.2)	1 (0.3)	4.19	0.65
16. มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน ทราบถึงโครงการขี้อักรยานวันอาทิตย์ตาม สื่อต่างๆอย่างทั่วถึง	78 (23.0)	202 (59.6)	48 (14.2)	9 (2.7)	2 (0.6)	4.02	0.73
17. มีการรณรงค์ให้ชาวเชียงใหม่ร่วมกั กรรมต่างๆของโครงการจักรยานวันอาทิตย์ อย่างแพร่หลายเป็นที่ทราบโดยทั่วถึง	83 (24.5)	210 (61.9)	38 (11.2)	7 (2.1)	1 (0.3)	4.08	0.68
18. มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและ อาสาสมัครจราจรมาร่วมอำนวยความสะดวก สะดวกทุกวันอาทิตย์	130 (38.3)	178 (52.5)	24 (7.1)	5 (1.5)	2 (0.6)	4.27	0.71
19. ได้รับความร่วมมือจากประชาชนโดยทั ไปโดยการระมัดระวังตัวผู้ขับขี้อักรยาน เป็นกรณีพิเศษ	92 (27.2)	188 (55.6)	46 (13.6)	7 (2.1)	5 (1.5)	4.05	0.79
20. ทางเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้จัดให้มี การปักป้ายทางจักรยาน และสกรีนรูปจักร ยานบนพื้นถนนในโครงการอย่างทั่วถึง	128 (38.1)	141 (42.0)	59 (17.6)	5 (1.5)	3 (0.9)	4.15	0.82
ค่าเฉลี่ยรวม						4.22	0.43

จากตารางที่ 3 เป็นผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนชาวเชียงใหม่ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประสิทธิผลของการดำเนินการโครงการจักรยานวันอาทิตย์ที่ผ่านมา 3 ปีเศษ พบว่า

1. ในภาพรวม กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า การดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ในช่วง พ.ศ. 2539 ถึง 2542 มีประสิทธิภาพมาก (ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22)

2. เมื่อพิจารณาถึงการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการแล้ว พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยคะแนนความคิดเห็นเฉลี่ยเท่ากับ 4.32 และเมื่อวิเคราะห์ถึงรายละเอียดในแต่ละประเด็นแล้ว พบว่า การดำเนินโครงการสามารถบรรลุวัตถุประสงค์อย่างมากที่สุด 5 อันดับแรกได้แก่

2.1 สามารถช่วยลดมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ให้น้อยลงได้ (ค่าเฉลี่ย=4.52, S.D.=0.71)

2.2 ทำให้ชาวเชียงใหม่ได้มีวิธีการในการออกกำลังกายเพื่อสุขภาพที่ดีอีกแบบหนึ่ง (ค่าเฉลี่ย=4.47, S.D.=0.57)

2.3 ทำให้คนมีทัศนคติที่เกี่ยวกับรถจักรยานมากขึ้น ไม่มองว่าผู้ใช้จักรยานเป็นผู้ยากจนด้อยโอกาส (ค่าเฉลี่ย=4.40, S.D.=0.69)

2.4 ทำให้เกิดกลุ่มกิจกรรมในทางสังคมขึ้น (ค่าเฉลี่ย=4.39, S.D.=0.57)

2.5 สามารถสร้างกิจกรรมให้ชาวเชียงใหม่ทำร่วมกันได้ (ค่าเฉลี่ย=4.37, S.D.=0.60)

สำหรับประเด็นอื่น ๆ กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า การดำเนินโครงการสามารถบรรลุวัตถุประสงค์อย่างมาก

3. ในด้านกิจกรรมและวิธีดำเนินงานตามโครงการจักรยานวันอาทิตย์ก็พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยว่า สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพอย่างมาก (ค่าเฉลี่ย=4.12, S.D.=0.43)

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของกิจกรรมและวิธีดำเนินการแล้วพบว่า ทุกกิจกรรมสามารถนำไปสู่ความสำเร็จในการดำเนินโครงการอย่างมาก โดยเฉพาะกิจกรรมที่ทำให้การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพสูงสุด 3 อันดับแรกได้แก่

3.1 การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและอาสาสมัครจราจรมาร่วมอำนวยความสะดวกทุกวันอาทิตย์ (ค่าเฉลี่ย=4.26, S.D.=0.70)

3.2 การกำหนดวันอาทิตย์ 7 โมงเช้าเป็นช่วงที่เหมาะสมอย่างมาก (ค่าเฉลี่ย=4.19, S.D.=0.64)

3.3 ชาวเชียงใหม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมกิจกรรมขี่จักรยานชมธรรมชาติ โบราณสถาน วัด ฯลฯ และได้ความรู้ ทำให้เพลิดเพลินอย่างมาก (ค่าเฉลี่ย=4.16, S.D.=0.62)

4.4 ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
ในการเข้าร่วมโครงการ ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 4 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจ
ของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์

ข้อความ	5	4	3	2	1	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ปัจจัยทางด้านความปลอดภัย							
1. การมีเจ้าหน้าที่ตำรวจและอาสาสมัครให้ ความสะดวก	135 (40.1)	128 (38.0)	63 (18.7)	9 (2.7)	2 (0.6)	4.14	0.85
2. ความรู้สึกปลอดภัยในการขี่จักรยาน	140 (41.5)	128 (38.0)	54 (16.0)	11 (3.3)	4 (1.2)	4.15	0.89
3. สภาพแวดล้อมในตัวเมือง เช่น ฝุ่น ละออง มลพิษในอากาศ	129 (38.4)	134 (39.9)	64 (19.0)	7 (2.1)	2 (0.6)	4.13	0.83
4. การขาดช่องสำหรับการขี่จักรยานตามถนน สายต่างๆอย่างทั่วถึง	144 (42.9)	119 (35.4)	57 (17.0)	11 (3.3)	5 (1.5)	4.15	0.92
ค่าเฉลี่ยรวม						4.15	0.65
ปัจจัยด้านสุขภาพ							
5. การได้ออกกำลังกายเป็นผลดีต่อสุขภาพ	213 (63.0)	107 (31.7)	16 (4.7)	2 (0.6)	- (0.0)	4.57	0.61
6. ได้ใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นผลดีต่อจิตใจ	185 (54.7)	123 (36.4)	25 (7.4)	4 (1.2)	1 (0.3)	4.50	0.113
ค่าเฉลี่ยรวม						4.54	0.75

ข้อความ	5	4	3	2	1	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม							
7.การไม่เสียค่าใช้จ่ายมาก	113 (33.6)	134 (39.9)	72 (21.4)	13 (3.9)	4 (1.2)	4.01	0.90
8.ไม่ต้องเสียเวลามากไป	58 (17.3)	146 (43.6)	113 (33.7)	15 (4.5)	3 (0.9)	3.72	0.83
9.ได้พบปะสังสรรค์กับเพื่อนๆที่ร่วมกิจกรรม	101 (30.2)	165 (49.4)	60 (18.0)	7 (2.1)	1 (0.3)	4.07	0.77
10.การมีส่วนร่วมในการรณรงค์ให้ชาว เชียงใหม่เห็นคุณค่าของจักรยาน	116 (34.6)	153 (45.7)	56 (16.7)	9 (2.7)	1 (0.3)	4.12	0.80
11.การมีส่วนร่วมในการร่วมประหยัดพลังงานของชาติ	154 (45.8)	133 (39.6)	44 (13.1)	5 (1.5)	- (0.0)	4.30	0.75
ค่าเฉลี่ยรวม						4.04	0.61
ปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์ และการกำหนดวัน เวลา สถานที่							
12.วิธีการประชาสัมพันธ์โครงการ	94 (28.4)	147 (44.4)	75 (22.7)	14 (4.2)	1 (0.3)	3.96	0.84
13.วัน เวลา ที่ดำเนินโครงการ	75 (22.6)	163 (49.1)	86 (25.9)	7 (2.1)	1 (0.3)	3.92	0.77
14.สถานที่ใช้ในการขี่จักรยาน	95 (28.5)	166 (49.8)	61 (18.3)	9 (2.7)	2 (0.6)	4.03	0.79
15.วิธีการที่ใช้ในการรณรงค์	90 (27.1)	161 (48.5)	73 (22.0)	7 (2.1)	1 (0.3)	4.00	0.78
16.กิจกรรมที่จัดอยู่ในปัจจุบัน	78 (23.4)	146 (43.7)	88 (26.3)	20 (6.0)	2 (0.6)	3.90	1.31
ค่าเฉลี่ยรวม						3.96	0.68

ข้อความ	5	4	3	2	1	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ปัจจัยส่วนบุคคล							
17.อายุ	72 (22.0)	108 (32.9)	66 (20.1)	56 (17.1)	26 (7.9)	3.44	1.23
18.เพศ	49 (15.0)	103 (31.5)	74 (22.6)	61 (18.7)	40 (12.2)	3.18	1.25
19.อาชีพ	58 (17.6)	93 (28.3)	75 (22.8)	66 (20.1)	37 (11.2)	3.21	1.26
20.ภารกิจพิเศษ	68 (20.8)	104 (31.8)	90 (27.5)	40 (12.2)	25 (7.6)	3.46	1.17
21.ฐานะ (รายได้)	47 (14.2)	88 (26.6)	93 (28.1)	63 (19.0)	40 (12.1)	3.12	1.22
ค่าเฉลี่ยรวม						3.28	1.02
ปัจจัยด้านงบประมาณ							
22.การมีงบประมาณไม่เพียงพอ	70 (21.0)	119 (35.6)	98 (29.3)	32 (9.6)	15 (4.5)	3.59	1.06
23.การขาดการร่วมมอของภาคเอกชนในการ การบริจาคงบประมาณให้	80 (24.0)	130 (39.0)	82 (24.6)	30 (9.0)	11 (3.3)	3.71	1.03
24.การไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจาก ทางราชการ	92 (27.5)	128 (38.2)	79 (23.6)	23 (6.9)	13 (3.9)	3.79	1.04
ค่าเฉลี่ยรวม						3.69	0.92

จากตารางที่ 4 เป็นผลการวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ พบว่า

1. ในภาพรวมแล้วทุกปัจจัยได้แก่ปัจจัยด้านความปลอดภัย ด้านสุขภาพ ด้านเศรษฐกิจและสังคม ด้านการประชาสัมพันธ์และการกำหนด วัน เวลา สถานที่ และปัจจัยด้านงบประมาณมีผลต่อการตัดสินใจในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ของชาวเชียงใหม่ทั้งหมด

2. แต่เมื่อพิจารณาถึงอิทธิพลของปัจจัยแต่ละด้านแล้ว พบว่า มีความแตกต่างกันดังนี้

2.1 ปัจจัยด้านความปลอดภัย พบว่าเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ของประชาชนในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย=4.15, S.D.=0.65) โดยเฉพาะความรู้สึกปลอดภัยในการขี่จักรยานและการขาดช่องทางสำหรับการขี่จักรยานตามถนนสายต่าง ๆ อย่างทั่วถึง เป็นปัจจัยที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีผลอย่างมากต่อการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการขี่จักรยานหรือไม่

2.2 ปัจจัยด้านสุขภาพ พบว่าเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ของประชาชนในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย=4.54, S.D.=0.75) โดยกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า การได้ออกกำลังกาย และการได้ใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยที่มีผลมากที่สุดต่อการตัดสินใจ

2.3 ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่าเป็นปัจจัยที่มีระดับมากต่อการตัดสินใจของประชาชน(ค่าเฉลี่ย=4.04, S.D.=0.61) โดยกลุ่มตัวอย่างเห็นว่า การมีส่วนร่วมในการร่วมประหยัดพลังงานของชาติและการมีส่วนร่วมในการรณรงค์ให้ชาวเชียงใหม่เห็นคุณค่าของจักรยานเป็นเหตุผลสูงสุดที่ทำให้ตัดสินใจในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์

2.4 ปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์และการกำหนด วัน เวลา สถานที่ พบว่ามีระดับมาก เช่นกัน (ค่าเฉลี่ย=3.96, S.D.=0.68) โดยกลุ่มตัวอย่างเห็นว่า สถานที่ที่ใช้ในการขี่จักรยานเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจของคนเข้าร่วมโครงการ (ค่าเฉลี่ย=4.03) รองลงมาได้แก่ วิธีการที่ใช้ในการรณรงค์ มีผลต่อการตัดสินใจมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย=4.00)

2.5 ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ระดับพอสมควร (ค่าเฉลี่ย=3.28, S.D.=1.02) แต่ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างค่อนข้างกระจาย โดยกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าในกลุ่มปัจจัยของปัจจัยส่วนบุคคลนี้ การมีภารกิจพิเศษ และอายุมีผลสูงสุดสำหรับการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการ

2.6 ปัจจัยด้านงบประมาณ พบว่ามีผลระดับมากต่อการตัดสินใจของประชาชนในการเข้าร่วมโครงการ (ค่าเฉลี่ย=3.69, S.D.=0.92) โดยเฉพาะการที่ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากทางราชการ และการขาดความร่วมมือของภาคเอกชนในการบริจาคงบประมาณให้ มีผลสูงสุด

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนต่อการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย	S.D.
ปัจจัยด้านความปลอดภัย	4.15	0.65
ปัจจัยด้านสุขภาพ	4.54	0.75
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคม	4.04	0.61
ปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์ และกำหนดวัน เวลา สถานที่	3.96	0.68
ปัจจัยส่วนบุคคล	3.28	1.02
ปัจจัยด้านงบประมาณ	3.69	0.92

จากตารางที่ 5 เป็นการเปรียบเทียบให้เห็นถึงปัจจัยด้านต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ จะเห็นได้ว่า ปัจจัยที่มีผลสูงสุดได้แก่ ปัจจัยด้านสุขภาพ (ค่าเฉลี่ย=4.54) รองลงมาได้แก่ปัจจัยด้านความปลอดภัย (ค่าเฉลี่ย=4.15) ส่วนปัจจัยส่วนบุคคลเป็นปัจจัยที่มีผลน้อยที่สุดต่อการตัดสินใจเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยด้านอื่น ๆ (ค่าเฉลี่ย=3.28)

4.5 ผลการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของชาวเชียงใหม่

ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

การศึกษาปัญหาและอุปสรรคของชาวเชียงใหม่ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นของประชาชน
ต่อปัญหาและอุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ข้อความ	5	4	3	2	1	ค่าเฉลี่ย	S.D.
1.การรู้สึกไม่มีความปลอดภัยในชีวิต	130 (38.7)	112 (33.3)	69 (20.5)	19 (5.7)	6 (1.8)	4.01	0.99
2.การรู้สึกไม่มีความปลอดภัยในสุขภาพ	87 (25.9)	112 (33.3)	85 (25.3)	27 (8.0)	25 (7.4)	3.62	1.17
3.การไม่มีทางจักรยานตามท้องถนน ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง	154 (46.1)	106 (31.7)	55 (16.5)	7 (2.1)	12 (3.6)	4.15	1.01
4.การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่ ยานพาหนะอื่น ๆ	168 (50.0)	113 (33.6)	44 (13.1)	7 (2.1)	4 (1.2)	4.29	0.86
5.มลภาวะเป็นพิษ เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ ละอองน้ำท่วมขัง ฯลฯ	161 (48.1)	109 (32.5)	44 (13.1)	9 (2.7)	12 (3.6)	4.19	1.00
6.การถูกดูหมิ่นดูแคลนจากผู้อื่น เมื่อใช้จักรยาน	41 (12.2)	59 (17.6)	68 (20.3)	61 (18.2)	106 (31.6)	2.60	1.40
7.ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การ จอดรถจักรยาน	90 (27.1)	103 (31.0)	78 (23.5)	45 (13.6)	16 (4.8)	3.62	1.16
8.การดูแลรักษาเมื่อไปจอดที่สาธารณะ	138 (41.2)	108 (32.2)	55 (16.4)	24 (7.2)	10 (3.0)	4.02	1.07
9.ความแออัดของจราจรบนท้องถนนใน	148	108	53	13	13	4.09	1.05

เมือง	(44.2)	(32.2)	(15.8)	(3.9)	(3.9)		
ข้อความ	5	4	3	2	1	ค่าเฉลี่ย	S.D.
10.สภาพถนนที่คับแคบ	137	102	59	21	17	3.96	1.14
	(40.8)	(30.4)	(17.6)	(6.3)	(5.1)		
ค่าเฉลี่ยรวม						3.87	0.72

จากตารางที่ 6 เป็นผลการวิเคราะห์ถึงความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหา อุปสรรคในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พบว่า

1. โดยรวมแล้ว ประชาชนที่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเห็นว่ายังมี ปัญหา อุปสรรคอยู่อย่างมาก (ค่าเฉลี่ย=3.87, S.D.=0.72)
2. เมื่อพิจารณาถึงปัญหา อุปสรรคในแต่ละประเด็นแล้วพบว่า แทบทุกประเด็นเป็นปัญหาระดับ มาก โดยประเด็นที่เป็นปัญหาสูงสุด 5 อันดับแรกได้แก่
 - 2.1 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ๆ (ค่าเฉลี่ย=4.29, S.D.=0.86)
 - 2.2 ทำให้เกิดมลภาวะ เช่น ครัน ไอเสีย ฝุ่นละอองน้ำท่วมขัง ฯลฯ (ค่าเฉลี่ย=4.19, S.D.=1.00)
 - 2.3 การไม่มีทางจักรยานตามท้องถนนต่าง ๆ อย่างทั่วถึง (ค่าเฉลี่ย=4.15, S.D.=1.01)
 - 2.4 ความแออัดของจราจรบนท้องถนนในเมือง (ค่าเฉลี่ย=4.09, S.D.=1.05)
 - 2.5 การรู้สึกไม่มีความปลอดภัยในสุขภาพ และการดูแลรักษาเมื่อไปจอดในที่สาธารณะ เป็น อันดับที่ 5 โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.01

4.6 การทดสอบสมมุติฐาน

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งสมมุติฐานไว้ดังนี้

- 4.6.1 ประสิทธิภาพของการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์อยู่ในเกณฑ์มีประสิทธิภาพพอสมควร
- 4.6.2 ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางด้านความปลอดภัย มีผลต่อการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการ จักรยานวันอาทิตย์ของประชาชน

4.6.1 ทดสอบสมมุติฐานข้อที่ 1

“ประสิทธิภาพของการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์อยู่ในเกณฑ์มีประสิทธิภาพพอสมควร”

ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์ของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ทั้ง ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ กับค่ากึ่งกลางคือ 3.00 ถ้ามีค่ามากกว่าค่ากลาง แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นโครงการที่มีประสิทธิภาพในระดับที่ดี แต่ถ้ามีค่าน้อยกว่าแสดงว่าการ

ดำเนินโครงการมีประสิทธิผลปานกลาง หรือไม่มีประสิทธิผล ผู้วิจัยได้ดำเนินการเปรียบเทียบโดยใช้สถิติที (t-test) ในการทดสอบดังตารางที่ 7

ตารางที่ 7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเทียบกับค่าสถิติที (t-test) และระดับนัยสำคัญของความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการจักรยานวันอาทิตย์

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-test	ระดับนัยสำคัญ (Sig 1-tail)
วัตถุประสงค์ของโครงการ				
1. สามารถช่วยลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนนได้	4.17	0.81	26.580**	0.00
2. สามารถลดปัญหาจราจรติดขัดได้	4.15	0.84	24.995**	0.00
3. ช่วยลดมลภาวะจากไอเสียรถยนต์ให้น้อยลง	4.52	0.71	39.338**	0.00
4. สามารถสร้างกิจกรรมให้ชาวเชียงใหม่ทำร่วมกันได้	4.37	0.60	41.639**	0.00
5. ทำให้คนมีทัศนคติที่เกี่ยวกับรถจักรยานมากขึ้น ไม่มองว่าผู้ใช้จักรยานเป็นผู้ยากจน ด้อยโอกาส	4.40	0.69	37.153**	0.00
6. สามารถทำให้ชาวเชียงใหม่หันมาใช้รถจักรยานในการ เดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น	4.13	0.72	28.478**	0.00
7. ทำให้ชาวเชียงใหม่มีโอกาสท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติมากขึ้น	4.33	0.59	41.104**	0.00
8. สามารถเชิญชวนให้ชาวเชียงใหม่เห็นคุณค่าของการใช้ รถจักรยานได้	4.28	0.61	38.318**	0.00
9. ทำให้ชาวเชียงใหม่ได้มีวิธีการในการออกกำลังกายเพื่อ สุขภาพที่ดีอีกแบบหนึ่ง	4.47	0.57	47.225**	0.00
10. ทำให้เกิดกลุ่มกิจกรรมในทางสังคมขึ้น	4.39	0.57	45.001**	0.00
ค่าเฉลี่ยรวม	4.32	0.43	55.365**	0.00
กิจกรรมและวิธีการดำเนินงาน				
11. สามารถรณรงค์ให้ชาวเชียงใหม่มาร่วมขี่จักรยานรอบ คูเมืองในทุกเช้าวันอาทิตย์ได้เพิ่มขึ้น	4.09	0.60	33.426**	0.00
12. ชาวเชียงใหม่ได้เข้าร่วมกิจกรรมกิจกรรมขี่จักรยานชม ธรรมชาติ, โบราณสถาน, วัด ฯลฯ เพราะได้ความรู้ ทำให้ เพลิดเพลินอย่างมาก	4.16	0.62	34.763**	0.00
13. สามารถทำให้นักเรียนในตัวเมืองเชียงใหม่ใช้จักรยาน ไปโรงเรียนมากขึ้น	4.04	0.70	27.586**	0.00

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-test	ระดับนัยสำคัญ (Sig 1-tail)
14. กิจกรรมที่จักรยานขึ้นดอยสุเทพ ปีละครั้งได้รับ ความนิยมจากชาวเชียงใหม่	4.15	0.70	30.140**	0.00
15. การกำหนดในวันอาทิตย์ 7 โมงเช้าเป็นช่วงที่ เหมาะสมอย่างมาก	4.19	0.65	33.699**	0.00
16. มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงโครงการขี่ จักรยานวันอาทิตย์ตามสื่อต่างๆอย่างทั่วถึง	4.02	0.73	25.684**	0.00
17. มีการรณรงค์ให้ชาวเชียงใหม่ ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของโครงการจักรยานวันอาทิตย์อย่างแพร่หลายเป็นที่ ทราบโดยทั่วถึง	4.08	0.68	29.370**	0.00
18. มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและอาสาสมัคร จราจรมาร่วมอำนวยความสะดวกทุกวันอาทิตย์	4.27	0.71	33.039**	0.00
19. ได้รับความร่วมมือจากประชาชนโดยทั่วไปโดยการ ระมัดระวังตัวผู้ขี่จักรยานเป็นกรณีพิเศษ	4.05	0.79	24.453**	0.00
20. ทางเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้จัดให้มีการปักป้าย ทางจักรยาน และสกรีนรูปจักรยานบนพื้นถนนในโครง การอย่างทั่วถึง	4.15	0.82	25.606**	0.00
ค่าเฉลี่ยรวม	4.12	0.43	46.595**	0.00

จากตารางที่ 7 พบว่าค่าสถิติที่มีค่าเป็นบวกทั้งหมด แสดงว่าค่าเฉลี่ยของคะแนนในทุกประเด็น
คำถามเกี่ยวกับประสิทธิผลการดำเนินโครงการมีค่ามากกว่าค่ากลาง จากตารางจึงอาจสรุปผลได้ดังนี้

1. เมื่อพิจารณาถึงการบรรลุประสิทธิผลตามวัตถุประสงค์ของโครงการ ปรากฏว่าค่าสถิติที่มีค่า
เท่ากับ 55.365 และค่าระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.00 แสดงว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมมีค่ามากกว่าค่ากลางอย่าง
มีนัยสำคัญทางสถิติ นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีความเห็นว่าการ
ดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์บรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพในระดับที่ดี

2. เมื่อพิจารณาถึงการบรรลุประสิทธิผลตามกิจกรรม และวิธีการดำเนินงาน ปรากฏว่าค่าสถิติที่
มีค่าเท่ากับ 46.595 และค่าระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.00 แสดงว่าค่าเฉลี่ยโดยรวมมีค่ามากกว่าค่ากลาง
อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นั่นคือ กลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีความเห็น
ว่าการดำเนินกิจกรรมตามโครงการจักรยานวันอาทิตย์มีประสิทธิภาพในระดับที่ดี

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ประสิทธิภาพการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่อยู่ในระดับที่ดี จึงอาจกล่าวได้ว่า สมมุติฐานข้อที่ 1 ที่ว่าประสิทธิภาพการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์อยู่ในเกณฑ์มีประสิทธิภาพพอสมควร ได้รับการปฏิเสธ

4.6.2 ทดสอบสมมุติฐานข้อที่ 2

“ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางด้านความปลอดภัย มีผลต่อการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ของประชาชน”

ตารางที่ 8 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเทียบกับสถิติที (t-test) ของปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	t-test	ระดับนัยสำคัญ (Sig 1-tail)
ปัจจัยทางด้านความปลอดภัย				
1. การมีเจ้าหน้าที่ตำรวจและอาสาสมัครให้ความสะดวก	4.14	0.85	24.552**	0.00
2. ความรู้สึกปลอดภัยในการขี่จักรยาน	4.15	0.89	23.817**	0.00
3. สภาพแวดล้อมในตัวเมือง เช่น ฝุ่นละออง มลพิษในอากาศ	4.13	0.83	24.924**	0.00
4. การขาดช่องสำหรับการขี่จักรยานตามถนนสายต่างๆอย่างทั่วถึง	4.15	0.92	22.929**	0.00
ค่าเฉลี่ยรวม	4.15	0.65	32.491**	0.00
ปัจจัยส่วนบุคคล				
17. อายุ	3.44	1.23	6.477**	0.00
18. เพศ	3.18	1.25	2.655**	0.00
19. อาชีพ	3.21	1.26	3.008**	0.00
20. ภารกิจพิเศษ	3.46	1.17	7.082**	0.00
21. ฐานะ (รายได้)	3.12	1.22	1.751	0.00
ค่าเฉลี่ยรวม	3.28	1.02	5.007**	0.00

จากตารางที่ 8 เป็นการทดสอบว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยหรือไม่ว่าปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ โดยการทดสอบค่าเฉลี่ยของปัจจัยแต่ละข้อที่ระบุไว้ในคำถาม เมื่อเปรียบเทียบกับค่ากลาง (3.00) ถ้าค่าสถิติเป็นบวก แสดงว่าค่าเฉลี่ยมีค่ามากกว่าค่ากลาง ซึ่งจะหมายถึงปัจจัยนั้นมีผลต่อการ

ตัดสินใจของประชาชน แต่ถ้าค่าสถิติเป็นลบแสดงว่าค่าสถิตินั้นมีค่าน้อยกว่าค่ากลาง ซึ่งจะหมายถึงสถิตินั้นไม่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชน จากตารางพบว่า

1. ปัจจัยด้านความปลอดภัยโดยรวมแล้วค่าสถิติที่เท่ากับ 32.491 และค่าระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.00 แสดงว่าค่าเฉลี่ยมีค่ามากกว่าค่ากลางอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นั่นคือในภาพรวมแล้ว ปัจจัยด้านความปลอดภัยมีผลต่อการตัดสินใจในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ของประชาชน

2. ปัจจัยส่วนบุคคล ปรากฏว่าในภาพรวมแล้ว ค่าสถิติที่เท่ากับ 5.007 และค่าระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.00 นั่นคือปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยทางด้านความปลอดภัยมีผลต่อการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ของประชาชน สมมติฐานข้อที่ 2 นี้จึงได้รับการยอมรับ