

การวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเปรียบเทียบและหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรี จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง วิทยาเขตบางนา มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต วิทยาเขตร่มเกล้า และสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2550 ซึ่งได้จากการเลือกแบบโควตา (Quota Sampling) จากมหาวิทยาลัยทั้ง 4 แห่งๆ ละ 200 คน รวมเป็น 800 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย แบบวัดความรู้ และแบบสอบถามชนิดมาตราส่วนประมาณค่า โดยแบ่งกลุ่มตัวแปรออกเป็น 4 ประเภท คือ 1) กลุ่มตัวแปรสถานการณ์ 2) กลุ่มตัวแปรจิตลักษณะตามสถานการณ์ 3) ตัวแปรพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง และ 4) ข้อมูลทั่วไปของนักศึกษา ได้แก่ เพศ เกรดเฉลี่ยสะสม รายได้ ครอบครัว การศึกษาของบิดา การศึกษาของมารดา ประสบการณ์การใช้บริการหรือเยี่ยมชมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง และการรับรู้ข่าวสาร ซึ่งเป็นตัวแปรแบ่งกลุ่มย่อยในการวิเคราะห์ข้อมูล และทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2550 แล้ววิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสถิติสำเร็จรูป โดยใช้สถิติจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที (t-test) การวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ด้วยวิธีเพียร์สัน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน (Stepwise) และแบบ Hierarchical ผลการวิจัยพบว่า

(1) นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับมลพิษทางเสียงอยู่ในระดับดี (75.10%) และมีทัศนคติต่อการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงอยู่ในระดับค่อนข้างมาก

(2) นักศึกษารับรู้โอกาสเสี่ยงต่อโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง รับรู้ความรุนแรงของโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง รับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง ในระดับค่อนข้างมาก ส่วนการรับรู้ปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดพฤติกรรมการป้องกันตนเอง อยู่ในระดับมาก และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเอง อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

(3) นักศึกษาที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงต่างกัน พบว่า มีทัศนคติต่อการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 โดยนักศึกษาที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงมาก จะมีทัศนคติต่อการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงสูงกว่านักศึกษาที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงน้อย ส่วนนักศึกษาที่มีรายได้ครอบครัว ประสบการณ์การใช้บริการหรือ

เยี่ยมชมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีการรับรู้ข่าวสารต่างกัน พบว่า มีทัศนคติต่อการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาที่ครอบครัวมีรายได้สูง มีประสบการณ์การเคยใช้บริการหรือเยี่ยมชมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีการรับรู้ข่าวสารมาก จะมีทัศนคติต่อการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงสูงกว่า นักศึกษาที่ครอบครัวมีรายได้ต่ำ ไม่เคยมีประสบการณ์การเคยใช้บริการหรือเยี่ยมชมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีการรับรู้ข่าวสารน้อย ตามลำดับ

(4) นักศึกษาที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียง และมีการรับรู้ข่าวสารต่างกัน พบว่า มีการรับรู้ความรุนแรงของโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง รับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง รับรู้ปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดพฤติกรรมการป้องกันตนเอง รับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง และมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 โดยนักศึกษาที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงมาก และมีการรับรู้ข่าวสารมาก จะรับรู้ความรุนแรงของโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง รับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง รับรู้ปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดพฤติกรรมการป้องกันตนเอง รับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง และมีพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง สูงกว่านักศึกษาที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงน้อย และมีการรับรู้ข่าวสารน้อย

(5) นักศึกษาที่มีเพศต่างกัน พบว่า มีการรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการป้องกันตนเอง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาเพศหญิงจะรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงสูงกว่านักศึกษาเพศชาย

(6) นักศึกษาที่ครอบครัวมีรายได้ต่างกัน พบว่า มีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเอง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาที่ครอบครัวมีรายได้ต่ำจะรับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงสูงกว่านักศึกษาที่ครอบครัวมีรายได้สูง

(7) กลุ่มตัวแปรสถานการณ์ 4 ตัว ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรงของโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการป้องกันตนเอง การรับรู้ปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดพฤติกรรมการป้องกันตนเอง และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเอง มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนกลุ่มตัวแปรสถานการณ์อีก 1 ตัว คือ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

(8) กลุ่มตัวแปรสถานการณ์ รวม 5 ตัว คือ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง การรับรู้ความรุนแรงของโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคของการป้องกันตนเอง การรับรู้ปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดพฤติกรรมการป้องกันตนเอง และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเอง รวมกับกลุ่มตัวแปรจิตลักษณะตามสถานการณ์ 2 ตัว คือ ความรู้เกี่ยวกับมลพิษทางเสียง ทัศนคติต่อการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง รวมเป็น 7 ตัว สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง ในกลุ่มรวมได้ 45.1 เปอร์เซนต์ โดยมีตัวทำนายเรียงลำดับ

ความสำคัญจากมากไปน้อย คือ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเอง การรับรู้ปัจจัยที่เอื้อต่อการเกิดพฤติกรรมการป้องกันตนเอง ทักษะคิดต่อการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง การรับรู้ความรุนแรงของโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง และการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อโรคที่เกิดจากมลพิษทางเสียง มีค่าเบต้า เท่ากับ .62 , .12 , .14 , .12 และ -.10 ตามลำดับ

ส่วนในกลุ่มย่อยที่จำแนกตามลักษณะทั่วไปของนักศึกษาอีก 16 กลุ่มย่อย พบว่า ตัวทำนายทั้ง 7 ตัว สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียงได้สูงสุด ในกลุ่มนักศึกษาที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมสูง ทำนายได้ 50.6% และอันดับถัดมาคือกลุ่มนักศึกษาที่บิดามีการศึกษามาก ทำนายได้ 50.0% ส่วนในกลุ่มที่ตัวทำนายทั้ง 7 ตัว ทำนายได้น้อยที่สุด คือ กลุ่มนักศึกษาที่บิดามีการศึกษาน้อย ทำนายได้ 37.2% เมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของเปอร์เซ็นต์การทำนายในกลุ่มย่อยด้วยกัน พบว่า มีจำนวน 4 คู่ ที่แตกต่างกันเกิน 5% โดยคู่ที่แตกต่างกันตามลำดับ คือ 1) ระหว่างกลุ่มนักศึกษาที่บิดามีการศึกษาน้อยกับกลุ่มนักศึกษาที่บิดามีการศึกษามาก โดยกลุ่มนักศึกษาที่บิดามีการศึกษามากมีเปอร์เซ็นต์ทำนายสูงกว่ากลุ่มนักศึกษาที่บิดามีการศึกษาน้อย 2) ระหว่างกลุ่มนักศึกษาที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมต่ำกับกลุ่มนักศึกษาที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมสูง โดยกลุ่มนักศึกษาที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมสูงมีเปอร์เซ็นต์ทำนายสูงกว่ากลุ่มนักศึกษาที่มีเกรดเฉลี่ยสะสมต่ำ 3) ระหว่างกลุ่มนักศึกษาที่เคยใช้บริการหรือเยี่ยมชมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับกลุ่มนักศึกษาที่ไม่เคยใช้บริการหรือเยี่ยมชมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยกลุ่มนักศึกษาที่ไม่เคยใช้บริการหรือเยี่ยมชมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเปอร์เซ็นต์ทำนายสูงกว่ากลุ่มนักศึกษาที่เคยใช้บริการหรือเยี่ยมชมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 4) ระหว่างกลุ่มนักศึกษาที่มีการรับรู้ข่าวสารน้อยกว่ากลุ่มนักศึกษาที่มีการรับรู้ข่าวสารมาก โดยกลุ่มนักศึกษาที่มีการรับรู้ข่าวสารมากมีเปอร์เซ็นต์ทำนายสูงกว่ากลุ่มนักศึกษาที่มีการรับรู้ข่าวสารน้อย และ 5) ระหว่างกลุ่มนักศึกษาที่มารดามีการศึกษาน้อยกับกลุ่มนักศึกษาที่มารดาการศึกษามาก โดยกลุ่มนักศึกษาที่มารดาการศึกษามากมีเปอร์เซ็นต์ทำนายสูงกว่ากลุ่มนักศึกษาที่มารดาการศึกษาน้อย เมื่อพิจารณาตัวทำนายทั้งในกลุ่มรวมและกลุ่มย่อย พบว่า ตัวแปรการรับรู้ข้อมูลข่าวสารการป้องกันตนเอง สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง ได้เป็นตัวแรกทั้งในกลุ่มรวมและกลุ่มย่อยทุกกลุ่ม โดยมีค่าเบต้าสูงแตกต่างจากตัวแปรอื่นๆ ค่อนข้างมาก

(9) กลุ่มตัวแปรจิตลักษณะตามสถานการณ์ รวม 2 ตัว สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง ในกลุ่มรวม ได้เพิ่มขึ้นจากกลุ่มตัวแปรสถานการณ์ เพียง 1.0% โดยทำนายพฤติกรรมการป้องกันตนเองจากมลพิษทางเสียง ในกลุ่มย่อยเพิ่มขึ้นได้สูงสุด 4.6% ในกลุ่มนักศึกษาที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษทางเสียงมาก

This research aims to study factors affecting students' behaviors to protect themselves from noise pollution at Suvarnabhumi Airport. It also aims to compare and relates all factors. The samples are undergraduates from Ramkhamhaeng University: Bangna Campus, Huachiew Chalermprakiet University, Kasem Bundit University: Romklao campus, and King Mongkut's Institute of Technology: Ladkrabang, studying in 2007 academic year. Based on Quota Sampling, 200 students are selected from each of those 4 universities, at a total of 800 students. The tools used in this research include knowledge tests and questionnaires of 5-point rating scales. The factors are classified into 4 groups: 1) situational factors; 2) psychological factors according to situations; 3) factors contributing to behaviors in protecting themselves from noise pollution; and 4) the general data of students, including sexes, grade point average, household income, fathers' education, mothers' education, experience in using and visiting Suvarnabhumi Airport, effects of noise pollution, news perception. All of these are the sub-group factors in analyzing data. The data was collected during January and March 2007. Then, it was analyzed by a statistical program by using statistics, percentages, means, standard deviations, t-test, Pearson's product moment correlation coefficient, and multiple regression analysis of stepwise, and hierarchical. The research results are:

(1) The students have good knowledge about noise pollution (75.10%) and they have positive attitude towards protecting themselves from noise pollution.

(2) The students well perceive the risk to diseases caused by noise pollution, the severity of diseases caused by noise pollution, the benefits and obstacles of protecting themselves from noise pollution. As for the perception of factors contributing to their behaviors to protect themselves is at high level whereas their perception of news about self-protection is quite low.

(3) The students who are affected differently by noise pollution have different attitude towards protecting themselves from noise pollution with statistical significance of .01. Those who are strongly affected by noise pollution have more positive attitudes towards protecting themselves from noise pollution than those who are slightly affected by noise pollution. As for those who have

different household income, experience in using or visiting Suvarnabhumi Airport, and news perception, it is found that they have different attitudes towards protecting themselves from noise pollution with statistical significance of 0.5. That is to say, those who have high household income, a lot of experience in using or visiting Suvarnabhumi Airport, and a large amount of news perception, have more positive attitudes towards protecting themselves from noise pollution than those who have lower household income, less experience in using or visiting Suvarnabhumi Airport, and a little of news perception.

(4) Among those students who are differently affected by noise pollution and have different news perception, it is found that they have different perception about the severity of diseases caused by noise pollution, the benefits and obstacles of protecting themselves from noise pollution, factors contributing to their behaviors in protecting themselves from noise pollution, the perception of news about protecting themselves from noise pollution, and behaviors in protecting themselves from noise pollution with statistical significance of .01. That is to say, those who are affected a lot by noise pollution and have more news perception perceive more of the severity of diseases caused by noise pollution, the benefits and obstacles of protecting themselves from noise pollution, factors contributing to their behavior in protecting themselves from noise pollution, and behaviors in protecting themselves from noise pollution, compared to those who are less affected by noise pollution and have less news perception.

(5) Among the students of different sexes, the perception of the benefits and obstacles of protecting themselves from noise pollution is found to have different statistical significance of .05. That is to say, the female students perceive the benefits and obstacles of protecting themselves from noise pollution better than male students.

(6) Among families with different income, the perception of news about protecting themselves from noise pollution is found to have different statistical significance of .05. That is to say, students in families with low income perceive more news about protecting themselves from noise pollution than those in families with high income.

(7) Four situational variables: the perception of severity of diseases caused by noise pollution, the perception of the benefits and obstacles of protecting themselves from noise pollution, the perception of factors contributing to their behaviors in protecting themselves from noise pollution, and the perception of news about protecting themselves from noise pollution; relate positively to the behavior in protecting themselves from noise pollution with statistical significance of .01. Another situational variable: the perception of risk to diseases caused by noise pollution;

relate negatively to the behaviors in protecting themselves from noise pollution with statistical significance of .05.

(8) Five situational variables: the perception of risks to diseases caused by noise pollution, the perception of the severity of diseases caused by noise pollution, the perception of the benefits and obstacles of protecting themselves from noise pollution, the perception of factors contributing to their behaviors to protect themselves, and the perception of news about self-protection; together with two psychological situational variables: the knowledge about noise pollution and the attitudes towards protecting themselves from noise pollution; at a total of 7 factors, can indicate the behaviors in protecting themselves from noise pollution at a total of 45.1%. The indicators are sorted according to the most to least significance as follows: the perception of news about self-protection, the perception of factors contributing to their behavior to protect themselves, the attitude towards protecting themselves from noise pollution, the perception of the severity of diseases caused by noise pollution, the perception of risks to diseases caused by noise pollution, with beta of .62, .12, .14, .12, and -.10, respectively.

As for the sub-groups classified according to the general characteristics of 16 groups of students, it is found that the 7 indicators can best indicate the behavior in protecting themselves from noise pollution in the group of students with high grade point average: 50.6%. The next group is the students whose fathers have high education: 50.0%. The group which lowest indicator is those students whose fathers have low education: 37.2%. When compared the difference in percentage of indication in sub-groups, it is found that 4 pairs are different more than 5%, respectively: 1) Between those students whose fathers have low education with those whose fathers have high education, those whose fathers have high education have higher indicator than those whose fathers have low education.; 2) Between those students with low grade point average and those with high grade point average, those with high grade point average have higher indicator than those with low grade point average.; 3) Between those who used to use the services of Suvarnabhumi Airport or visit Suvarnabhumi Airport and those who never use the services of Suvarnabhumi Airport or visit Suvarnabhumi Airport; those who never use the services of Suvarnabhumi Airport or visit Suvarnabhumi Airport have higher indicator than those who used to use the services of Suvarnabhumi Airport or visit Suvarnabhumi Airport.; 4) Between those students with a little news perception and those with a lot of news perception, those with a lot of news perception have higher indicator than those with a little news perception; and 5) Between those students whose mothers have low education with those whose mothers have high education, those whose mothers have high

education have higher indicator than those whose mothers have low education. When considering the indicators both in the groups and sub-groups, it is found that the factors of news perception about protecting themselves from noise pollution can indicate the behavior in protecting themselves from noise pollution as number one in all the groups and sub-groups. Their beta is much higher than other factors.

(9) Two psychological situational variables can indicate behaviors in protecting themselves from noise pollution in groups better than those in situational factors by only 1.0%. The indicator of behavior in protecting themselves from noise pollution in sub-groups increases to as high as 4.6% among the students who are highly affected by noise pollution.