

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็น การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ดำเนินการวิจัย ทั้งรูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ (Qualitative and Quantitative Methodology) เพื่อศึกษาหารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ เพื่อแก้ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วง ท้าย ซึ่งได้มีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. วัตถุประสงค์การวิจัย

1.1 เพื่อศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน ของรถ ไถเดินตามมีพ่วง ท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

2.2 เพื่อสร้างรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วง ท้ายในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

3.3 เพื่อประเมินผลการใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถ เดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

2. สมมติฐานการวิจัย

ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถ ไถเดินตามมีพ่วงท้าย เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย และการ ปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย กลุ่มทดลองดี ว่ากลุ่มควบคุม

3. วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วง ท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ การวิจัยครั้งนี้แบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

3.1 ระยะที่ 1 ศึกษาหาปัจจัยเชิงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

3.1.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง (Population) ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย จากทั้งหมด 4 จังหวัด คือจังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์

3.1.2 กลุ่มเป้าหมาย (Sample) คือ ผู้วิจัยเจาะจงกลุ่มเป้าหมายเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ 1) บุคคลผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย ตำรวจ จำนวน 1 คน/จังหวัด และผู้รู้/เห็นเหตุการณ์ จำนวน 3 คน/จังหวัด ตัวแทนประกันภัย จำนวน 1 คน/จังหวัด 2) ผู้เคยประสบอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย จำนวน 5 คน/จังหวัด กลุ่มเป้าหมายรวมจังหวัดละ 10 คน/จังหวัด รวมทั้งหมด 40 คน

3.1.3 ตัวแปรที่ใช้ศึกษาในการวิจัย

1) ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ซึ่งเป็นปัจจัยเชิงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายคือ

1. ด้านสมรรถนะผู้ขับขี่
2. ด้านสภาพรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย
3. ด้านถนน
4. ด้านสภาพแวดล้อม

2) ตัวแปรตาม (Dependent Variables) คือ การเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย

3.1.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อการศึกษาในครั้งนี้ เนื่องจาก ใน การวิจัยระยะที่ 1 เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพจะให้ผู้วิจัยเป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการวิจัย

3.1.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยในระยะที่ 1 ผู้วิจัยนำข้อมูลทั้งหมดมาจัดหมวดหมู่ หลังจากนั้นนำข้อมูลทั้งหมดไปวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรม NVivo for Windows เพื่อทดสอบสมมติฐานเชิงทฤษฎีชั่วคราวที่สร้างขึ้นก่อนการวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการสร้างแบบจำลองโครงสร้างเชิงเส้น(Path Diagram) สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย โดยใช้โปรแกรม NVivo for Windows

3.2 ระยะที่ 2 การสร้างรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายที่ได้จากการวิจัย ตัวแทนกลุ่มเป้าหมาย และการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ

3.2.1 กลุ่มเป้าหมาย กลุ่มเป้าหมายในการศึกษาวิจัยระยะที่ 2 ประกอบด้วย จากสำนักงานทางหลวง กรมทางหลวง จากตำรวจจราจร จากขนส่งจังหวัดจำนวน จากเจ้าหน้าที่ประกันภัย จากอาจารย์มหาวิทยาลัย จากพยาบาลและเจ้าหน้าที่สาธารณสุขจังหวัดร้อยเอ็ด จากผู้นำชุมชนจำนวน เกษตรกรผู้ไถรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย และปลัดจังหวัด ใช้การเลือกแบบเฉพาะเจาะจง จำนวน 33 คน

3.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัยในระยะที่ 2 คือ แนวทางในการสร้างรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายที่ผู้วิจัยได้นำผลจากการศึกษาวิจัยในระยะที่ 1 มาสร้างขึ้นเป็นร่างรูปแบบเพื่อใช้ในการพิจารณาในการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เพื่อให้ นักวิชาการ พนักงานเจ้าหน้าที่ฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้วิพากษ์ และระดมสมอง (Brain Storming) จัดให้มีการนำเสนอผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของกลุ่มตนเอง และผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลที่แต่ละกลุ่มได้นำเสนอพร้อมทั้งข้อเสนอแนะต่าง ๆ นำมาจัดกลุ่ม (Grouping) รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

นำรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายที่ได้จากการประชุมปฏิบัติการ (Workshop) ที่ได้ปรับปรุงแล้วปรึกษาผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการแต่งตั้ง อีกครั้ง และพัฒนาปรับปรุงรูปแบบตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญให้สมบูรณ์ก่อนที่จะนำไปทดลองใช้ในการศึกษาวิจัยระยะที่ 3 ต่อไป

3.3 การวิจัยระยะที่ 3 การประเมินผลการใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย

3.3.1 กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยระยะที่ 3 เป็นการทดลองใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ ได้แก่ กลุ่มทดลองที่ใช้ในการศึกษาวิจัยระยะที่ 3 คือ ผู้ไถรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ จำนวน 40 คน โดยแบ่งเป็นจังหวัดละ 10 คน และเปรียบเทียบกับกลุ่มควบคุมอีกจำนวน 40 คน โดยแบ่งเป็นจังหวัดละ 10 คน การวิจัยระยะนี้ เป็นขั้นตอนการทดลองใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย

3.3.2 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

1) ตัวแปรอิสระ คือ รูปแบบการการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย

2) ตัวแปรตาม คือ ความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย

3.3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

- 1) แบบทดสอบก่อนการทดลองและหลังการทดลอง
- 2) วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติตามรูปแบบที่สร้างขึ้น

3.3.4 วิธีการดำเนินการ

ในขั้นตอนนี้ใช้การวิจัยแบบกึ่งทดลอง (Quasi Experimental Design) โดยมีแบบแผนการวิจัยแบบ Two – Group Pretest – Posttest Design โดยมีขั้นตอนในการเนินการวิจัย ดังนี้

- 1) ดำเนินการเก็บข้อมูลก่อนการทดลองกับกลุ่มทดลอง เป็น Pretest ด้านความรู้
- 2) ใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในกลุ่มทดลอง
- 3) ดำเนินการเก็บข้อมูลหลังการทดลองกับกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุมเป็น Posttest ด้านความรู้เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย เจตคติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย และ การปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย
- 4) วิเคราะห์ข้อมูลแล้วสรุปผลการทดลอง

3.4.5 การประเมินผลรูปแบบ

การวิจัยในระยะที่ 3 เป็นการนำรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ที่ปรับปรุงแล้วมาทดลองใช้กับกลุ่มเป้าหมาย ด้วยการประเมินก่อนและหลังทดลอง (Pretest & Posttest) และนำผลการทดลองมาวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบ

วัตถุประสงค์การศึกษาวิจัยในระยะที่ 3 ด้วย การวิเคราะห์ความแปรปรวนร่วมหลายตัวแปร ตาม (Multivariate Analysis of Covariance : MANCOVA)

4. สรุปผลการวิจัย

4.1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมี พ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมี พ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์โดยใช้โปรแกรม Nvivo for windows เพื่ออธิบายแบบจำลองโครงสร้างเชิงเส้น (Path Diagram) หรือปัจจัยเชิงสาเหตุอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ของตัวแปรต้น ที่ส่งผลต่อตัวแปรตาม พบว่าปัจจัยที่ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ได้แก่ ความประมาท การติดตั้ง เครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วง ความหนาแน่นของจราจร และเวลาการเข้า-ออกจากร้าน

4.2 ผลการสร้างรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมี พ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

ผลการสร้างรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วง ท้าย ได้ 11 กิจกรรม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 การพัฒนาปัจจัยภายในผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ได้แก่
1. กิจกรรมเล่าเรื่องอุบัติเหตุบนถนน
 2. กิจกรรมกฎหมายจราจรและมารยาทในการขับขี่ที่ควรรู้
 3. กิจกรรมการติดตั้งสัญญาณท้ายพ่วงรถ ไถเดินตาม
 4. กิจกรรมสัญญาว่าจะติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตาม
 5. กิจกรรมสัญญาว่าจะตั้งชมรมรถไถเดินตามในหมู่บ้าน
 6. กิจกรรมโยนไข่ไม่ให้แตก

กลุ่มที่ 2 การพัฒนาปัจจัยสิ่งแวดล้อม ได้แก่

1. กิจกรรมการรณรงค์ทางสื่อวิทยุ
2. กิจกรรมการติดป้ายรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดิน

ตามมีพ่วงท้าย

3. กิจกรรมมอบแผ่นซีดีบันทึกเสียงประชาสัมพันธ์ให้กับสถานี

วิทยุกระจายเสียง

4. กิจกรรมการติดตามประเมินผลกับผู้นำชุมชน

5. กิจกรรมติดตามตรวจเยี่ยมชมรมเครือข่ายรถ ไถเดินตาม

4.3 ผลการประเมินการใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

การวิเคราะห์ด้วยค่าสถิติ MANCOVA เพื่อเปรียบเทียบค่าคะแนนเฉลี่ยโดยรวมหลายตัวแปรตามโดยการทดสอบแบบ Multivariate Test ระหว่างกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม พบว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้วิจัยจึงทำการทดสอบแบบ Univariate Tests ต่อไปเพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยที่ละตัวแปร พบว่า ทั้งด้านความรู้ ด้านเจตคติ และด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มทดลองมีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงกว่ากลุ่มควบคุมทั้ง 3 ตัวแปร ซึ่งสรุปได้ว่ากลุ่มทดลองที่ผ่านการใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ส่งผลให้เกิดความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายมากกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งแสดงให้เห็นว่ารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมีประสิทธิภาพในการป้องกันอุบัติเหตุ

5. อภิปรายผล

5.1 ปัจจัยเชิงสาเหตุที่ก่อให้เกิดการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1 เป็นการศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ เพื่อได้สร้างรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย และจากการศึกษาเอกสารวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (บทที่ 2) ผู้วิจัยไม่พบงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่มีเนื้อหาสาระตรงในประเด็นที่ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษา อาจเนื่องจากอาจจะยังไม่มีผู้ทำการวิจัยในประเด็นปัจจัยที่มีผลต่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย จึงไม่สามารถที่จะหางานวิจัยที่เนื้อหาตรงกันมาอภิปรายเปรียบเทียบได้ จึงได้ใช้

ข้อมูลที่ได้จากการไปสัมภาษณ์กับผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ประสบอุบัติเหตุบนถนนจากกรณีไถเดินตามในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม NVivo for windows เพื่ออธิบายแบบจำลอง โครงสร้างเชิงเส้น (Path Diagram) หรือปัจจัยเชิงสาเหตุ อธิบายความสัมพันธ์ ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ของตัวแปรต้นที่ส่งผลต่อตัวแปรตาม โดยกำหนดเกณฑ์ระดับเลือกใช้ตัวแปรที่มีการกล่าวถึงมากกว่าครึ่งหนึ่งหรือ 50 % ของจำนวนกลุ่มเป้าหมายในที่นี้จำนวนกลุ่มเป้าหมายคือ 40 คน พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ได้แก่ ด้านสมรรถนะของผู้ขับขี่คือความประมาทระดับการกล่าวถึง 35 ครั้ง ด้านสภาพรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายคือ การติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงระดับการกล่าวถึง 34 ครั้ง ด้านสภาพแวดล้อมคือความหนาแน่นของจราจรระดับการกล่าวถึง 29 ครั้ง และเวลาการเข้า-ออกจากร้านระดับการกล่าวถึง 35 ครั้ง เหตุที่ผลการวิจัยพบเช่นนี้อาจจะเนื่องมาจาก

5.1.1 ความประมาท ภาษาอังกฤษใช้คำว่า Strives ซึ่งแปลว่า “ประมาท” ผู้วิจัยเชื่อว่า โดยรวมแล้วการแสวงหาความสุขทางรูปทางกายของมนุษย์กับความประมาทนั้นเป็นของคู่กัน และเป็นเรื่องของจิตแห่งอัตตา (Self) อันมีการเอาตัวรอดและปลอดภัยเป็นเป้าหมายสูงสุด การอยู่ให้รอดปลอดภัยคือการแสวงหาความสุข สนุก สะดวกสบาย นั่นคือมูลเหตุที่มาของความประมาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพศชาย เนื่องจากแข็งแรงกว่าเพศหญิงเป็นวัฒนธรรมความเชื่อที่มนุษยชาติมีมาช้านาน สิ่งทีก่อให้เกิดความประมาท อันได้แก่

1) ความเป็นหนุ่มสาว ทำให้บุคคลผลิตเพลินในความสุขสนุกสนานในภาวะของหนุ่มสาว ทำให้ทำ พุคคิด ในสิ่งต่างๆ ตามประสาอารมณ์ของวัยรุ่น ไม่คำนึงถึงความถูกต้องดังบางรายต้องสูญเสียอนาคต สูญเสียชีวิตไป เพราะความประมาทพระพุทธานุชา จึงสอนให้ไม่ประมาทในวัย (โยพนมัตตัง)

2) ความไม่มีโรค ทำให้บุคคลลุ่มหลงในชีวิตลุ่มนี้ถึงโรคภัยไข้เจ็บที่จะต้องเกิดขึ้นเป็นธรรมดา เมื่อโรคภัยเกิดขึ้นแล้วก็ไม่อาจทำความดีได้ เมื่อตอนแข็งแรงอยู่ไม่ได้ทำไว้ จึงตกอยู่ในภาวะของคนประมาท (อโรคยมัตตัง)

3) ความมีทรัพย์ ทำให้คนหลงเพลินในทรัพย์ โดยไม่ใส่ใจในการทำ ความดี หลงไหลล่อลึงไคล้ในวัตถุนิยมคิดว่ามีเงินแล้วจะทำดีเมื่อใดก็ได้ เมื่อผลิตเพลินไปมาก จิตใจก็ถอยห่างจากความดีไปเรื่อย ๆ สุดท้ายเมื่อก่อนจะเสียชีวิตนึกเสียดายที่ได้ทำความดีไว้ น้อย

4) เวลา การที่ประมาทในเวลา โดยคิดว่า มีเวลาทำคืออยู่มาก หรือบางคนเชื่อว่า รอให้แก่ก่อน แล้วจึงค่อยทำบุญกุศล ถ้าเกิดเป็นอะไรไปเสียก่อนหรือเมื่อแก่แล้วก็ทำไม่ได้ สะดวก เพราะไม่ได้สั่งสมพฤติกรรมการทำดีมา (พฤติกรรมเคยชิน) จึงทำได้ไม่เท่าที่ควร

คำสอนทางพระพุทธศาสนาอย่างหนึ่งที่มีมักจะได้ยินกันอยู่เป็นประจำคือ เย ปมตฺตา ยถา มตฺตา แปลว่าความประมาทเป็นหนทางแห่งความตาย ผู้ใดที่ตกอยู่ในความประมาท เหมือนคนที่ตายแล้ว ส่วนผู้ที่ไม่ประมาทเป็นผู้ดำเนินไปสู่ทางแห่งความเจริญ หากเราดำเนินชีวิตด้วยความประมาทแล้วชีวิตอาจจะไม่ยืนยาว เดินทางก็ไม่ถึงจุดหมายตามที่หวัง เช่นข้ามถนนหากขาดสติอาจถูกรถชนเสียชีวิต ขับรถไปประสบอุบัติเหตุเนื่องไม่ระมัดระวัง เป็นต้น ในการดำเนินชีวิตโดยมีสติ คือ ระลึกได้ว่า ชีวิตของเราเกิดมาได้อย่างไรจะดำรงชีวิตอยู่อย่างไรจึงจะมีความสุขความเจริญและตายไปแล้วจะเป็นอย่างไรจึงจะดีที่สุดสำหรับตัวเอง เมื่อมีสติ ประจำตัวอยู่เสมอทำให้เกิดสัมปชัญญะ คือ รู้สภาพของตนเอง ได้ดี ได้ถูกต้องขึ้นว่าเราไม่ใช่ผู้อยู่เหนือธรรมชาติ เราสามารถ เจ็บ ตาย ได้ทุกขณะตลอดเวลา อะไรเป็นสิ่งที่ดีที่สุดสำหรับมนุษย์ ต้องรีบทำความดี เช่น การรักษาศีลการละเว้นความชั่ว การทำจิตใจให้สะอาดบริสุทธิ์การทำให้ตัวเองมีปัญญา มีความรอบรู้ในสิ่งทั้งหลายตามความเป็นจริงเพื่อจะได้นำมาใช้ในการดำเนินชีวิตให้ถูกต้องเป็นประโยชน์ที่สุดแก่ชีวิตทั้งในชาตินี้และชาติหน้าเพื่อจะได้ไม่เป็นเหยื่อของคนชั่วและเป็นทาสของความชั่วร้ายทำให้เราไม่ขาดสติสัมปชัญญะ ไม่นัวเมาในชีวิต ไม่หลงทางในการดำเนินชีวิตไม่เป็นชีวิตที่ไร้ประโยชน์ไร้คุณค่า มีจุดหมายของชีวิต ทั้งในชาตินี้ชาติหน้านอกจากนี้แล้ว ความไม่ประมาทยังหมายถึงการกระทำด้วยความเคารพการทำอะไรถูกต้อง และต้องทำให้ต่อเนื่อง ให้สม่ำเสมอ ไม่ให้ย่อหย่อน ไม่ทอดธุระมีความพอใจ มีจิตใจที่ตั้งมั่น แน่วแน่และการประกอบเรื่อง ๆ ใ้หมักในเรื่องบุญกุศล

โดยสรุปความประมาท คือ ความเลินเล่อ ไม่มีสติคอยกำกับการกระทำ วาจา ใจ ดังนั้นชีวิตของแต่ละคนนั้นหนทางที่จะก้าวยังยาวไกลหากมีธรรมประจำใจคือความไม่ประมาทไว้เป็นคติดอกเตือนใจไว้ ก็จะได้ดำเนินชีวิตอย่างมั่นใจและไปถึงจุดหมายได้อย่างที่ใจต้องการ

5.1.2 การคิดเครื่องหมายสัญญาณท้ายฟ่วง การคิดเครื่องหมายสัญญาณท้ายฟ่วงของรถไถเดินตาม เป็นการแสดงคนให้สัญญาณของรถไถเดินตามมีฟ่วงท้ายที่วิ่งบนถนน ซึ่งสามารถมองเห็นได้ในระยะหนึ่งของผู้ใช้ถนนร่วม ไม่ว่าจะเป็นเวลากลางวันหรือช่วงมืดค่ำ ไฟเลี้ยวทำหน้าที่บอกในทิศทางที่จะเลี้ยว รถคันอื่นที่ตามมาหรือวิ่งสวนทางสามารถตัดสินใจล่วงหน้ากระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งได้ เพื่อหลบหลีกรถไถเดินตามมีฟ่วงท้าย ดังนั้นการคิด

เครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงของรถไถเดินตามจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากสาเหตุหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายคือการไม่มีเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วง แต่ทั้งนี้การใช้สัญญาณไฟต้องไม่ผิด พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 132 คือขับรถในทางเดิน ใช้ไฟสัญญาณแสงสว่างโดยไม่ได้รับอนุญาต จะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท นอกจากนี้หากมีการใช้สัญญาณเสียงไซเรน ก็จะมีคามผิดกรณีการใช้เสียงไซเรน ก็มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาทด้วยเช่นกัน

5.1.3 ความหนาแน่นของจราจร หรือการจราจรคับคั่ง สาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายคือปัญหาความหนาแน่นของจราจรบนถนน คือมีการใช้รถส่วนตัวกันมากกว่าการขนส่งสาธารณะ การใช้รถส่วนตัวมาก ทำให้เปลืองพื้นที่ถนนมาก เมื่อเทียบกับการขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสาร รถเมล์ หรือมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่ใช้พื้นที่ต่อคนน้อยกว่ารถส่วนตัวมากมายหลายเท่า โดยเฉพาะในบริเวณย่านชุมชนซึ่งประกอบไปด้วยตลาด บ้านเรือน โรงเรียน สถานที่ราชการ วัด เป็นต้น ช่วงเช้ามีด ทุกคน ทุกอาชีพ ล้วนมุ่งหน้ามาที่ตลาดเพื่อจับจ่ายซื้อข้าวของปรุงอาหาร หรือเกษตรกร พ่อค้า แม่ค้า นำผลผลิตจากเรือสวนไร่นา มาขาย โดยใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายก็จะออกจากบ้านช่วงเช้ามีด ความสว่างในการมองเห็นไม่เพียงพอเท่ากับช่วงกลางวัน เพราะความเร่งรีบ หรือการพักผ่อนที่ไม่เพียงพอ ประกอบกับจำนวนรถยนต์บนถนนมีมาก ดังนั้นอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายก็จะมีสูงด้วย

5.1.4 เวลาการเข้า-ออกจากบ้าน เวลาการเข้าออกจากบ้านเป็นสาเหตุที่สำคัญอีกปัจจัยหนึ่งที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย เนื่องจากการวิ่งบนถนนร่วมกับรถประเภทอื่นที่มีการบังคับใช้ทางกฎหมายด้านความปลอดภัยของตัวรถอย่างเคร่งครัด แต่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายอุปกรณ์ที่ติดตั้งในตัวรถเพื่อความปลอดภัยยังไม่ปรากฏ ทั้งนี้เนื่องจากยังไม่มีกฏบังคับใช้ทางกฎหมาย เมื่อวิ่งบนถนนในยามเช้ามีด ช่วงเย็น โพล์เพล้ และช่วงมืดค่ำแล้ว รถคันอื่นที่วิ่งร่วมกันบนถนนไม่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน การเลี้ยวจะเกิดขึ้นได้ง่าย อุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายจะเกิดขึ้นสูงเนื่องจากสาเหตุนี้ ในช่วงฤดูฝน ซึ่งเป็นช่วงที่เกษตรกรผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย(อีแต็ก)ออกไปเพาะปลูกข้าว พืชสวน พืชไร่ตลอดทั้งฤดูกาล รวมถึงช่วงเก็บเกี่ยวพืชผลทางการเกษตร และด้วยความเคยชินปฏิบัติจนเป็นประเพณีการออกจากบ้านตั้งแต่เช้ามีดเพื่อไปท้องไร่ ท้องนา แดดไม่ร้อนและมีเวลาเพาะปลูกมากกว่าจนพูดติดปากเป็นภาษาชาวบ้านเพื่อเตือนลูกหลานว่า “อย่านอนตื่นสาย อย่าอายุทำกิน อย่าหมิ่นเงินน้อย อย่าคอยวาสนา” ส่วนช่วงเย็นหลังเลิกงานมองไม่เห็นทาง

ถึงจะเตรียมเก็บข้าวของขึ้นท้ายอีแต๊กกลับบ้าน ส่วนใหญ่เหน็ดเหนื่อยจากไร่นาแล้วก็จะมีการดื่มสุรา เป็นความเชื่อที่สามารถลดความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าลงได้ ดังนั้นช่วงเดินทางบนถนนกลับบ้าน จะเป็นช่วงมีคําพอสื่อแสงสว่างในการมองเห็นไม่เพียงพอ ความอ่อนเพลียดื่มสุรา และตัวรถไถเดินตามมีพวงท้ายก็ไม่มีเครื่องหมายสัญญาณท้ายพวงให้รถคันอื่นมองเห็นได้ชัดเจน ดังนั้นอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพวงท้ายเนื่องจากสาเหตุนี้ก็จะสูงด้วย

5.2 ผลการสร้างและทดลองใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพวงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์

จากการวิจัยได้มีการสร้างรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพวงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ โดยผู้วิจัย การประชุมปฏิบัติการ และจากการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ จนได้รูปแบบจากปัจจัย 4 ด้าน จำนวน 11 กิจกรรม ได้มีการกำหนดรูปแบบเป็น 2 ด้าน คือ ด้านการพัฒนาปัจจัยภายใน และด้านการพัฒนาปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพวงท้าย

ผู้วิจัยได้นำมาสร้างเป็นรูปแบบและได้มีการทดลองใช้รูปแบบในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพวงท้าย ซึ่งผลหลังจากการทดลองใช้รูปแบบปรากฏว่าการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพวงท้ายนั้นดีขึ้น สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

5.2.1 กิจกรรมเล่าเรื่องอุบัติเหตุบนถนน

จากการศึกษา “ทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคม (Social Cognitive Theory)” โดย Albert Bandura ซึ่งเป็นทฤษฎีที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการพัฒนาเทคนิคการปรับพฤติกรรม ได้อธิบายว่าพฤติกรรมของคนเรานั้น (Behavior Condition) จะไม่เกิดขึ้นและเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากปัจจัยทางสภาพแวดล้อมแต่เพียงอย่างเดียว (Environmental Condition) หากแต่จะต้องมีปัจจัยส่วนบุคคล (ปัญญา ชีวภาพ และสิ่งภายในอื่น ๆ) (Internal Factor) ร่วมด้วย และการร่วมของปัจจัยส่วนบุคคลนั้นจะต้องร่วมกันในลักษณะที่กำหนดซึ่งกันและกัน (Reciprocal Determinism) (สม โภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. 2549 : 47-60) ผู้วิจัยจึงได้ใช้เป็นแนวทางในการที่จะสร้างรูปแบบพัฒนาพฤติกรรมผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพวงท้ายในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนน 2 ส่วน คือ การพัฒนาปัจจัยภายในส่วนบุคคล และการพัฒนาสิ่งแวดล้อมเพื่อเอื้อต่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพวงท้าย ดังนั้นเล่าเรื่องอุบัติเหตุบนถนน จึงเป็นรูปแบบการพัฒนาปัจจัยภายในของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพวง

ท้าย เป็นการจัดอบรมเพื่อสร้างกระบวนการให้เกิดการเรียนรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ทั้งนี้เป็นการกระตุ้นเตือน สร้างความตระหนักให้เห็นถึงความรุนแรง ความน่ากลัวของอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย สำหรับผู้ที่เคยประสบ อุญเสียทั้งร่างกาย ทรัพย์สิน และครอบครัว

5.2.2 กิจกรรมกฎหมายจราจรและมารยาทในการขับขี่ที่ควรรู้

จากการศึกษา “ทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคม (Social Cognitive Theory)” โดย Albert Bandura ซึ่งเป็นทฤษฎีที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการพัฒนาเทคนิคการปรับพฤติกรรม ได้อธิบายว่าพฤติกรรมของคนเรานั้น (Behavior Condition) จะไม่เกิดขึ้นและเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากปัจจัยทางสภาพแวดล้อมแต่เพียงอย่างเดียว (Environmental Condition) หากแต่จะต้องมีปัจจัยส่วนบุคคล (ปัญญา ชีวภาพ และสิ่งภายในอื่น ๆ) (Internal Factor) ร่วมด้วย และการร่วมของปัจจัยส่วนบุคคลนั้นจะต้องร่วมกันในลักษณะที่กำหนดซึ่งกันและกัน (Reciprocal Determinism) (สม โภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. 2549 : 47-60) ผู้วิจัยจึงได้ใช้เป็นแนวทางในการที่จะสร้างรูปแบบพัฒนาพฤติกรรมผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนน 2 ส่วน คือ การพัฒนาปัจจัยภายในส่วนบุคคล และการพัฒนาสิ่งแวดล้อมเพื่อเอื้อต่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ดังนั้นกฎหมายจราจรและมารยาทในการขับขี่ที่ควรรู้ จึงเป็นรูปแบบการพัฒนาปัจจัยภายในของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย เป็นการจัดอบรมเพื่อสร้างกระบวนการให้เกิดการเรียนรู้และสร้างความตระหนักให้ขับขี่ตามกฎหมายจราจรและมีมารยาทในการขับขี่ พร้อมกับการฝึกปฏิบัติการให้สัญญาณมือ โดยวิทยากรที่มีความชำนาญด้านจราจร และภาพประกอบไม่ควรปฏิบัติขณะขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายบนถนน

5.2.3 กิจกรรมการติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตาม

จากการศึกษา “ทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคม (Social Cognitive Theory)” โดย Albert Bandura ซึ่งเป็นทฤษฎีที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการพัฒนาเทคนิคการปรับพฤติกรรม ได้อธิบายว่าพฤติกรรมของคนเรานั้น (Behavior Condition) จะไม่เกิดขึ้นและเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากปัจจัยทางสภาพแวดล้อมแต่เพียงอย่างเดียว (Environmental Condition) หากแต่จะต้องมีปัจจัยส่วนบุคคล (ปัญญา ชีวภาพ และสิ่งภายในอื่น ๆ) (Internal Factor) ร่วมด้วย และการร่วมของปัจจัยส่วนบุคคลนั้นจะต้องร่วมกันในลักษณะที่กำหนดซึ่งกันและกัน (Reciprocal Determinism) (สม โภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. 2549 : 47-60) ผู้วิจัยจึงได้ใช้เป็นแนวทางในการที่จะสร้างรูปแบบพัฒนาพฤติกรรมผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายในการป้องกัน

การเกิดอุบัติเหตุบนถนน 2 ส่วน คือ การพัฒนาปัจจัยภายในส่วนบุคคล และการพัฒนาสิ่งแวดล้อมเพื่อเอื้อต่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ดังนั้น การติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตาม จึงเป็นรูปแบบการพัฒนาปัจจัยภายในของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย เป็นการจัดอบรมเพื่อสร้างกระบวนการให้เกิดการเรียนรู้เกี่ยวกับวิธีการติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตาม พร้อมมีการสาธิตเป็นตัวอย่างโดยวิทยากรที่มีความชำนาญ

5.2.4 กิจกรรมสัญญาว่าจะติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตาม

จากการศึกษา “ทฤษฎีการเรียนรู้ทางปัญญาสังคม (Social Cognitive Theory)” โดย Albert Bandura ซึ่งเป็นทฤษฎีที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการพัฒนาเทคนิคการปรับพฤติกรรม ได้อธิบายว่าพฤติกรรมของคนเรานั้น (Behavior Condition) จะไม่เกิดขึ้นและเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากปัจจัยทางสภาพแวดล้อมแต่เพียงอย่างเดียว (Environmental Condition) หากแต่จะต้องมีปัจจัยส่วนบุคคล (ปัญญา จีวรภาพ และสิ่งภายในอื่น ๆ) (Internal Factor) ร่วมด้วย และการร่วมของปัจจัยส่วนบุคคลนั้นจะต้องร่วมกันในลักษณะที่กำหนดซึ่งกันและกัน (Reciprocal Determinism) (สม โจนส์ เอี่ยมสุภามิต. 2549 : 47-60) ผู้วิจัยจึงได้ใช้เป็นแนวทางในการที่จะสร้างรูปแบบพัฒนาพฤติกรรมผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนน 2 ส่วน คือ การพัฒนาปัจจัยภายในส่วนบุคคล และการพัฒนาสิ่งแวดล้อมเพื่อเอื้อต่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ดังนั้น การสัญญาว่าจะติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตาม จึงเป็นรูปแบบการพัฒนาปัจจัยภายในของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย เป็นการจัดอบรมเพื่อสร้างกระบวนการให้เกิดการเรียนรู้เกี่ยวกับวิธีการติดตั้งสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตาม พร้อมทั้งจะนำไปปฏิบัติด้วยจิตสำนึกของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายเอง ผ่านกระบวนการสร้างความคิดสร้างสรรค์ในการแก้ไขปัญหา โดยผู้เข้าร่วมอบรมได้ตระหนักถึงคุณค่าและความสำคัญของตนเองว่า ตนเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่ายิ่งต่อการพัฒนาชุมชน และยืนยันด้วยการร่วมกันให้สัญญาประชาคมต่อกันว่าจะกลับไปติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตามของตนเอง และแนะนำผู้อื่นในชุมชน

5.2.5 กิจกรรมสัญญาว่าจะตั้งชมรมรถไถเดินตามในหมู่บ้าน

กระบวนการกลุ่ม หมายถึง ที่รวมแห่งแนวคิดและประสบการณ์ของบุคคลหลายๆฝ่ายที่มาพบปะสังสรรค์กันด้วยความรู้สึกพึงพอใจในความสัมพันธ์ ซึ่งการปฏิสัมพันธ์ของสมาชิกกลุ่มนี้จะช่วยค้นพบวิธีในการแก้ปัญหาที่น่าพอใจร่วมกัน ทำให้แต่ละคนมีโอกาส

แลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างกัน ความสัมพันธ์ของกลุ่มจะก่อให้เกิดความสามัคคี ร่วมแรง ร่วมใจกันทำงานหรือกำหนดกิจกรรมเพื่อส่วนรวม คอยกระตุ้น สนับสนุนให้กำลังใจ รับฟังความคิดเห็นของเพื่อนสมาชิก “กลุ่ม” จึงนับว่ามีพลัง ซึ่งสามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาชุมชนในทุกๆด้าน ดังนั้นการให้ผู้เข้าร่วมอบรมได้มีความรู้ถึงกระบวนการกลุ่ม และยืนยันด้วยการร่วมกันให้สัญญาประชาคมต่อกันว่าจะกลับไปตั้งชมรมรถไถเดินตามในหมู่บ้านให้เห็นเป็นรูปธรรม

5.2.6 กิจกรรมโยนไข่ไม่ให้แตก

ให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมกลุ่มกันเสนอแนวคิดร่วมกันป้องกันชีวิตไม่ให้ได้รับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ตามตัวแปรด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ปริมาณจราจรหนาแน่น และการเดินทางเข้า-ออกจากบ้านในช่วงมีดักดำ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้ร่วมกลุ่มกันกำหนดพฤติกรรมเป้าหมายของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในช่วงเวลาดังกล่าวโดยการเปรียบเทียบชีวิตเหมือนไข่ไก่ ต้องได้รับการห่อหุ้มไม่ให้ได้รับการกระทบกระแทกให้แตกเสียหาย เหมือนชีวิตร่างกายได้รับอุบัติเหตุบาดเจ็บ โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมร่วมเสนอวิธีการป้องกันไม่ให้ไข่ไก่แตกเสียหายเมื่อโยนออกไปด้วยอุปกรณ์ที่จัดหาให้ และยอมรับร่วมปฏิบัติตามข้อตกลงของสมาชิกในกลุ่ม เสมือนกับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่ถูกต้องเหมาะสมในการป้องกันอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย

5.2.7 กิจกรรมการรณรงค์ทางสื่อวิทยุ

ปาริชาติ สดกปีตานนท์ (2551 : 182) ที่ได้ให้ความหมาย การสื่อสารสาธารณะเพื่อการเปลี่ยนแปลง หรือการสื่อสารประเด็นสาธารณะและการเปลี่ยนแปลงในสังคมไทย ไว้ข้างต้นที่กล่าวว่า การสื่อสารจัดการเรื่องราวหรือประเด็นสำคัญต่าง ๆ ในสังคมที่ต้องการให้คนส่วนมากเข้ามามีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับประเด็นดังกล่าวมากขึ้น หรือเป็นประเด็นสาธารณะชนตระหนักมากขึ้น หรือเป็นประเด็นที่มีการแก้ไขปัญหาย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น การประชาสัมพันธ์ประเด็นสำคัญ ๆ ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายให้กับประชาชนได้รับทราบ เนื่องจากการใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายมีอยู่คู่สังคมเกษตรกรไทยมาร่วม 30 ปี โดยไม่มีการกำหนดมาตรการควบคุมขอบเขตการใช้ประโยชน์ เกษตรกรมีความเคยชินในความสะดวกในการซื้อและดัดแปลงใช้สารพัดประโยชน์ ตามที่ตนเองต้องการ จึงทำให้เกิดพฤติกรรมการใช้ที่ไม่เหมาะสมนำมาซึ่งปัญหาต่าง ๆ มากมาย การขยับขีบนถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆที่ได้รับการควบคุม แต่รถไถ

เดินตามมีพ่วงท้ายยังไม่ได้มีการควบคุมทำให้เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุบนถนน การลดหรือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย จึงมีเป้าหมายที่ ผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย มีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เผยแพร่สาระสำคัญรณรงค์ทางสื่อวิทยุกระจายเสียง เป็นการให้ความรู้และกระตุ้นเตือนผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายบนถนน ปฏิบัติตามรูปแบบทั้ง 4 ด้าน

ซึ่งผลจากการทดลองพบว่า ได้มีการประชาสัมพันธ์ตามสื่อวิทยุให้ประชาชนและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้รับทราบในประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ ความประมาท การติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วง ความหนาแน่นของจราจร และเวลาการเข้า-ออกจากบ้าน เป็นการให้ความรู้ และกระตุ้นเตือนประชาชนได้ปฏิบัติตามรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามให้มากขึ้น

5.2.8 กิจกรรมการติดป้ายรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย

ปราชิตี สถปิตานนท์ (2551 : 182) ที่ได้ให้ความหมาย การสื่อสารสาธารณะเพื่อการเปลี่ยนแปลง หรือ การสื่อสารประเด็นสาธารณะและการเปลี่ยนแปลงในสังคมไทย ไว้ข้างต้นที่กล่าวว่า หมายถึง การสื่อสารจัดการเรื่องราวหรือประเด็นสำคัญต่าง ๆ ในสังคม ที่ต้องการให้คนส่วนมากเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับประเด็นดังกล่าวมากขึ้น หรือเป็นประเด็นสาธารณะชนตระหนักมากขึ้น หรือเป็นประเด็นที่มีการแก้ไขปัญหาอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น การประชาสัมพันธ์ประเด็นสำคัญ ๆ ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายให้กับประชาชนได้รับทราบ เนื่องจากผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายมีอยู่คู่สังคมเกษตรกรไทยมาร่วม 30 ปี โดยไม่มีการกำหนดมาตรการควบคุมขอบเขตการใช้ประโยชน์ เกษตรกรมีความเคยชินในความสะดวกในการซื้อและดัดแปลงใช้สารพัดประโยชน์ ตามที่ตนเองต้องการ จึงทำให้เกิดพฤติกรรมการใช้ที่ไม่เหมาะสมนำมาซึ่งปัญหาต่าง ๆ มากมาย การจับจี้บนถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆที่ได้รับการควบคุม แต่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายยังไม่ได้มีการควบคุมทำให้เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุบนถนน การลดหรือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย จึงมีเป้าหมายที่ ผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย มีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เผยแพร่สาระสำคัญติดป้ายรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายในบริเวณที่ชุมชนริมข้างทาง สามารถมองเห็นได้ง่าย แต่ต้องไม่บดบังทัศนวิสัยในการมองเห็น และไม่กีด

ขวางทางจราจร เป็นการให้ความรู้และกระตุ้นเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนตามมีพ่วงท้ายบนถนนปฏิบัติ ตามรูปแบบทั้ง 4 ด้าน

ซึ่งผลจากการทดลองพบว่า ได้มีการประชาสัมพันธ์ติดป้ายรณรงค์ป้องกันการ เกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถใช้รถใช้ถนนตามมีพ่วงท้าย ให้ประชาชนและหน่วยงานราชการที่ เกี่ยวข้องได้รับทราบในประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ ความประมาท การติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณ ท้ายพ่วง ความหนาแน่นของจราจร และเวลาการเข้า-ออกจากรถ เป็น การให้ความรู้ และ กระตุ้นเตือนประชาชนได้ปฏิบัติตามรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถใช้รถ ใช้ถนนตามมีพ่วงท้าย

5.2.9 กิจกรรมมอบแผ่นซีดีบันทึกเสียงประชาสัมพันธ์ให้กับสถานี

วิทยุกระจายเสียง

ปารีชาติ สถาปิตานนท์ (2551 : 182) ที่ได้ให้ความหมาย การสื่อสาร สาธารณะเพื่อการเปลี่ยนแปลง หรือ การสื่อสารประเด็นสาธารณะและการเปลี่ยนแปลงใน สังคมไทย ไว้ข้างต้นที่กล่าวว่า หมายถึง การสื่อสารจัดการเรื่องราวหรือประเด็นสำคัญต่าง ๆ ในสังคม ที่ต้องการให้คนส่วนมากเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับประเด็นดังกล่าวมากขึ้น หรือเป็น ประเด็นสาธารณะตระหนักมากขึ้น หรือเป็นประเด็นที่มีการแก้ไขปัญหาอย่างชัดเจน เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น การประชาสัมพันธ์ประเด็นสำคัญ ๆ ในการป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถใช้รถใช้ถนนตามมีพ่วงท้ายให้กับประชาชนได้รับทราบ เนื่องจาก การใช้รถใช้ถนนตามมีพ่วงท้ายมีอยู่คู่สังคมเกษตรกรรมไทยมาร่วม 30 ปี โดยไม่มีการกำหนด มาตรการควบคุมขอบเขตการใช้ประโยชน์ เกษตรกรมีความเคยชินในความสะดวกในการซื้อ และคัดแปลงใช้สารพัดประโยชน์ ตามที่ตนเองต้องการ จึงทำให้เกิดพฤติกรรมการใช้ที่ไม่ เหมาะสมนำมาซึ่งปัญหาต่าง ๆ มากมาย การขับขึ้นบนถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆที่ได้รับการ ควบคุม แต่รถใช้รถใช้ถนนตามมีพ่วงท้ายยังไม่ได้มีการควบคุมทำให้เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ บนถนน การลดหรือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถใช้รถใช้ถนนตามมีพ่วงท้าย จึงมี เป้าหมายที่ ผู้ใช้รถใช้ถนนตามมีพ่วงท้าย มีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เผยแพร่สาระสำคัญ รณรงค์ทางสื่อวิทยุกระจายเสียง เป็นการให้ความรู้และกระตุ้นเตือนผู้ใช้รถใช้ถนนตามมีพ่วง ท้ายบนถนนปฏิบัติตามรูปแบบทั้ง 4 ด้าน โดยการมอบแผ่นซีดีบันทึกเสียงประชาสัมพันธ์ ให้กับสถานีวิทยุกระจายเสียง ซึ่งสามารถเปิดกระจายเสียงช่วงเวลาใดก็ได้

ซึ่งผลจากการทดลองพบว่า ได้มีการประชาสัมพันธ์ตามสื่อวิทยุให้ประชาชนและ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องได้รับทราบในประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ ความประมาท การติดตั้ง

เครื่องหมายสัญญาณท้ายพวง ความหนาแน่นของจราจร และเวลาการเข้า-ออกจากรถ เป็น การให้ความรู้ และกระตุ้นเตือนประชาชนได้ปฏิบัติตามรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ บนถนนของรถไถเดินตามให้มากขึ้น

5.2.10 กิจกรรมการติดตามประเมินผลกับผู้นำชุมชน

ปาริชาติ สถาปิตานนท์ (2551 : 218-250) ได้ทำการศึกษา "การสื่อสาร ประเด็นสาธารณะและการเปลี่ยนแปลงในสังคมไทย พบว่า องค์ประกอบที่เอื้อต่อ กระบวนการสื่อสารประเด็นสาธารณะเพื่อการเปลี่ยนแปลงในสังคมไทย องค์ประกอบที่ สำคัญ ได้แก่ องค์ประกอบเชิงกลุ่มบุคคล/องค์กร (Personal/Organizational Factors) ประกอบด้วย แกนนำ (Leaders) ได้แก่ กลุ่มบุคคล/องค์กรที่เป็นแกนนำในการขับเคลื่อน กิจกรรมการสื่อสารเกี่ยวกับประเด็นสาธารณะเพื่อการเปลี่ยนแปลง เช่น หน่วยงานที่ รับผิดชอบตามกฎหมายกำหนดโดยตรง และพันธมิตร (Partners) ได้แก่ ผู้ที่เข้าร่วมในการ ขับเคลื่อนกิจกรรมการสื่อสารเกี่ยวกับประเด็นสาธารณะเพื่อการเปลี่ยนแปลง การแต่งตั้ง คณะกรรมการกำหนดนโยบายระดับอำเภอ/ตำบล เป็นการแสวงหาทั้งกลุ่มบุคคลแกนหลักและ พันธมิตร เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ซึ่งถือว่าเป็นระดับพื้นที่ปฏิบัติการที่ใกล้ชิดกับ หมู่บ้าน/ชุมชน น่าจะทำให้การดำเนินงานป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมี พวงท้าย เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กิจกรรมนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการให้ ทุกส่วนราชการและองค์กรที่เกี่ยวข้อง มีส่วนร่วมส่วนรู้เห็นถึงความปลอดภัยของชีวิต และ ทรัพย์สินของประชาชน และจากผลการทดลองรูปแบบผู้วิจัยพบว่า

- 1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการรับรู้เกี่ยวกับป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบน ถนนของรถไถเดินตามมีพวงท้าย ที่ดีขึ้น
- 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับรู้และเข้าใจบทบาทหน้าที่ตนเองที่ต้องช่วยกัน รับผิดชอบความปลอดภัยของชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน
- 3) มีความตื่นตัวและให้ความตระหนักถึงความปลอดภัยของชีวิต และ ทรัพย์สินของตัวประชาชนผู้ใช้รถไถเดินตามมีพวงท้ายเอง

5.2.11 กิจกรรมติดตามตรวจเยี่ยมชมรมเครือข่ายรถไถเดินตาม

Windahl (1992) และ Pailey (2001 : 124 ; อ้างถึงใน ปาริชาติ สถาปิตานนท์. 2551 : 44) ได้เสนอมาตรการ 3 Es เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงในสังคม ได้แก่

- 1) มาตรการทางการศึกษา (Education) ซึ่งเกี่ยวกับการรณรงค์ด้านการ สื่อสารในการให้ความรู้ พัฒนาความเชื่อ หรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมบุคคล

2) มาตรการทางกระบวนการเชิงกลไก (Engineering) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดเตรียมอุปกรณ์สนับสนุนต่าง ๆ ในการดำเนินการควบคู่กัน ไปด้วยกับการสื่อสารแรงจูงใจ อาศัยการสนับสนุนด้านงบประมาณ หรือเครื่องมือสำหรับการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

3) มาตรการด้านการบังคับ (Enforcement) ซึ่งหมายถึง การบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ ในการควบคุมให้สังคมดำเนินไปอย่างเป็นระเบียบ

ผู้วิจัยได้กำหนด การติดตามและตรวจเยี่ยมชมรมเครือข่ายรถไถเดินตาม มาเป็นรูปแบบในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย เพื่อเป็นการติดตามและตรวจเยี่ยมจากเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบทำให้การปฏิบัติงานของชมรมเครือข่ายรถไถเดินตาม และการปฏิบัติตนของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายเกิดประสิทธิผลมากขึ้น ดังนั้นการออกติดตามตรวจเยี่ยมและให้คำแนะนำจากเจ้าหน้าที่จะทำให้ผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายปฏิบัติตามรูปแบบเป็นอย่างดี ซึ่งเป็นการพัฒนาปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ทั้งนี้การตั้งชมรมเพื่อร่วมกันกำหนดพฤติกรรมเป้าหมายของการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย และให้ผู้เข้าร่วมชมรมได้ตระหนักถึงความสำคัญของการรวมกลุ่มในชุมชน เพราะการรวมกลุ่มเป็นชมรมเป็นการสนับสนุนทางสังคมที่มีต่อบุคคล ซึ่งชมรมดังกล่าวแสดงถึงความเข้มแข็งของชุมชน คอยช่วยเหลือดูแลถึงความปลอดภัยในการใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย

ซึ่งผลจากการออกติดตามตรวจเยี่ยมชมรมเครือข่ายรถไถเดินตาม เพื่อให้คำแนะนำโดยเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ ผลการประเมินการปฏิบัติตามรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายมีระดับที่ดีขึ้น และได้มีการสรุปผลการตรวจเยี่ยมและผลการประเมินรวมทั้งได้มีการกำหนดแนวทางในการที่จะดำเนินต่อไป เพื่อสนับสนุนให้ชมรมเครือข่ายรถไถเดินตาม ได้ดำเนินการทำประโยชน์เพื่อสังคมอย่างยั่งยืนต่อไป

สรุปผลการทดลองใช้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ ที่ได้ถูกสร้างขึ้นจากการวิจัย ซึ่งได้มาจากปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายจำนวน 4 ปัจจัย และได้้นำปัจจัยมาสร้างร่างรูปแบบ นำเข้าสู่ที่ประชุมเชิงปฏิบัติการ (Work Shop) ร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง และนำไปปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ ทำให้ได้รูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ที่มีกิจกรรม 11 กิจกรรม แบ่งเป็น 2 ด้าน คือ ด้านการพัฒนาปัจจัยภายใน และด้านการพัฒนาปัจจัยสิ่งแวดล้อมของผู้ขับขี่รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย และได้

นำเอาทั้ง 11 กิจกรรมมาทดลองปฏิบัติ ทำให้ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ของกลุ่มเป้าหมายมีการพัฒนาอยู่ในระดับที่ดีขึ้น และได้นำไปวิเคราะห์ค่าสถิติ MANCOVA การเปรียบเทียบโดยการทดสอบ Multivariate Test และการทดสอบแบบ Univariate Tests พบว่าแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มทดลองมีค่าคะแนนสูงกว่ากลุ่มควบคุม ซึ่งทำให้สรุปได้ว่ารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นมีประสิทธิภาพ

6. ข้อเสนอแนะ

6.1 ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

จากผลการศึกษา การพัฒนารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ ข้างต้น เป็นการวิจัยเพื่อศึกษารูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของการนำไปใช้ให้เกิดผลสูงสุด ได้ดังนี้

6.1.1 เล่าเรื่องอุบัติเหตุบนถนน

จากการวิจัยพบว่า การนำเอาบุคคลซึ่งเคยประสบอุบัติเหตุบนถนนจากการขับจี้รถไถเดินตามมีพ่วงท้าย มาเล่าเหตุการณ์ให้ผู้เข้าอบรมฟัง หรือผู้เข้าอบรมเล่าเหตุการณ์อุบัติเหตุให้เพื่อนๆ ฟังแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ถือเป็นอุทาหรณ์หรือตัวอย่างที่เกิดขึ้นจริงถึง และสามารถสรุปประเด็นแล้วให้ค้นหาวิธีแก้ปัญหาด้วยกันซึ่งได้รับความสนใจจากผู้เข้ารับการอบรมมาก

6.1.2 กฎหมายจราจรและมารยาทในการขับขี่ที่ควรรู้

จากการวิจัยพบว่า ผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายโดยส่วนใหญ่แล้วเป็นเกษตรกรที่มีพื้นที่ทำกินไม่มากและการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา อายุอยู่ในช่วง 40 ปีขึ้นไป ความรู้เรื่องกฎจราจรมีน้อยมาก ดังนั้นการจัดอบรมให้ความรู้เรื่องกฎจราจรและมีมารยาทในการขับขี่ และฝึกปฏิบัติการให้สัญญาณมือจึงเป็นประโยชน์สำหรับผู้เข้าอบรมมาก รวมถึงผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายไม่มีความรู้เรื่องการทำ พรบ.หรือพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ใหม่ๆที่กฎหมายมีรองรับไว้แต่ไม่ได้เผยแพร่ หรือแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับรู้ ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายเป็นอย่างมาก จึงเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับรู้

6.1.3 การติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วงรถไถเดินตาม

จากการวิจัยพบว่า รถไถเดินตามมีพ่วงท้ายเป็นรถที่ประดิษฐ์ขึ้น โดยภูมิปัญญาของเกษตรกร โดยเฉพาะส่วนของพ่วงท้าย วัสดุที่ใช้ประกอบด้วยไม้ เหล็ก และทังไม้และเหล็กในคันเดียวกัน ซึ่งยังไม่มีมาตรฐานการผลิต หรือยังไม่ผ่านกระบวนการผลิต อุปกรณ์ความปลอดภัยเครื่องหมายสัญญาณจึงยังไม่มีประกาศบังคับใช้ แต่รถเหล่านี้ไปสัญจรผ่านบนถนนใช้ร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ ที่มีการควบคุม สาเหตุของอุบัติเหตุบนถนนส่วนหนึ่งก็มาจากรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย จากปัจจัยด้านสภาพรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายคือไม่มีเครื่องหมายสัญญาณท้ายพ่วง ผู้วิจัยจึงนำเสนอวงจรไฟสัญญาณติดท้ายพ่วงประกอบด้วยไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว และไฟกะพริบฉุกเฉิน เป็นรถตัวอย่างและสาธิตวิธีการติดตั้งให้ผู้เข้าอบรมได้เห็นและนำไปใช้กับรถตัวเอง พร้อมกับการแนะนำการให้สัญญาณด้วยการติดตั้งไฟสะท้อนแสง และสติ๊กเกอร์สะท้อนแสงซึ่งสามารถหาได้ง่ายตามท้องตลาด

6.1.4 การประชาสัมพันธ์

จากการวิจัยพบว่า การประชาสัมพันธ์ด้วยการสื่อสารสาธารณะ เป็นการเผยแพร่ให้สาระความรู้ และกระตุ้นเตือนประชาชน ได้ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย โดยเฉพาะในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ผู้วิจัยทำการศึกษา ผู้วิจัยได้ทำการประชาสัมพันธ์ได้แก่ การณรงค์ทางสื่อวิทยุกระจายเสียง มอบนซีดีบันทึกเสียงประชาสัมพันธ์ให้กับสถานีวิทยุกระจายเสียง และการติดป้ายรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ทำให้ผู้ขับขีรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายได้รับข่าวสาร และรู้สึกตระหนักถึงอุบัติเหตุบนถนนที่จะเกิดขึ้นอย่างสม่ำเสมอ

6.2 ข้อเสนอแนะเพื่อทำการวิจัยในครั้งต่อไป

6.2.1 การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาเพื่อหารูปแบบในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย แต่บุคคลที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัญหาเหล่านี้ นอกจากผู้ขับขีรถไถเดินตามมีพ่วงท้ายแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายก็มีบทบาทที่สำคัญเช่นกัน สมควรที่จะมีการศึกษาเพิ่มเติมว่ารูปแบบในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ให้เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องได้ปฏิบัติตามควบคุมให้เกิดประสิทธิผลเป็นอย่างไร

6.2.2 การวิจัยรูปแบบการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนถนนของรถไถเดินตามมีพ่วงท้าย ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์ เป็นการเก็บข้อมูลเฉพาะพื้นที่การวิจัยอาจจะ

ทำให้ข้อมูลที่ได้รับมีข้อจำกัด ควรจะมีการศึกษาในพื้นที่อื่นเพื่อเป็นการเปรียบเทียบได้ว่ามีผลการวิจัยสอดคล้องหรือแตกต่างกันอย่างไร อันจะนำมาซึ่งองค์ความรู้ใหม่ๆ และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

6.2.3 การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับกฎหมายรดไหลเดินตามมีพ่วงท้าย ในสังคมของประเทศไทยยังไม่ชัดเจน เนื่องจากในตัวบทกฎหมายไม่ได้ระบุชัดเจนว่ารดไหลเดินตามมีพ่วงท้ายมีการควบคุมอะไรบ้าง เช่นพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 รวมถึงพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เนื่องจากรถประเภทนี้ เกษตรกรในชนบทมีใช้เกือบทุกหลังคาเรือนและประดิษฐ์ขึ้นด้วยภูมิปัญญา ส่วนใหญ่อยู่ตามท้องไร่ท้องนาของเกษตรกร แต่ช่วงเดินทางออกจากบ้านในเวลาเช้ามืด และกลับบ้านตอนค่ำจำเป็นต้องใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นที่มีการควบคุม อุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในช่วงเวลานี้ ผู้วิจัยจึงเสนอให้มีการศึกษาวิจัยและพัฒนาร่วมกับตัวบทกฎหมาย เพื่อร่วมกันกำหนดรูปแบบและบังคับใช้ที่ชัดเจนตามหลักธรรมาภิบาล และมีความรับผิดชอบต่อสังคมเพื่อลดความขัดแย้งกันในด้านของกฎหมาย

6.2.4 ในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยเสนอให้มีตำบลต้นแบบเพื่อเป็นการรณรงค์หมู่บ้านต้นแบบในการเพิ่มค่านิยมในเรื่องความปลอดภัยของการใช้รถไหลเดินตามมีพ่วงท้ายบนถนน แสดงถึงความห่วงใยชีวิตซึ่งกันและกันของผู้ใช้ถนน ซึ่งรูปแบบการดำเนินงานได้แก่

1) จัดตั้งคณะทำงานในระดับตำบล และระดับหมู่บ้านนำร่อง
2) ประชุมประชาคมในระดับตำบลเพื่อคัดเลือกหมู่บ้านที่มีความพร้อมและสมัครใจ ประกาศเป็นข้อกำหนดการใช้รถไหลเดินตามมีพ่วงท้ายบนถนนอย่างถูกวิธีความปลอดภัย

3) ประชุมผู้นำชุมชน เครือข่ายองค์กรต่าง ๆ ในหมู่บ้านเพื่อทำประชาคมกำหนด การใช้รถไหลเดินตามมีพ่วงท้ายบนถนนอย่างถูกวิธีความปลอดภัย กำหนดร่างข้อกำหนดมาตรการต่าง ๆ

4) ประชุมประชาคมประชาชนตำบลทั้งหมู่บ้าน เพื่อประกาศเจตนารมณ์ในการใช้รถไหลเดินตามมีพ่วงท้ายบนถนนอย่างถูกวิธีความปลอดภัย และพิจารณาร่างข้อกำหนดมาตรการต่าง ๆ และประกาศข้อกำหนดและมาตรการที่ผ่านการพัฒนาให้เป็นสัญญาประชาคมเป็นหมู่บ้านใช้รถไหลเดินตามมีพ่วงท้ายบนถนนอย่างถูกวิธีความปลอดภัยต่อไป

5) การศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ผู้วิจัยเห็นว่าควรศึกษาถึงความเหมาะสมของขนาด
รูปร่าง ความคล่องตัวรวมถึงการติดตั้งเครื่องหมายสัญญาณทั้งตัวรถและตัวพ่วง พร้อมกับการ
บังคับใช้ให้ถูกต้องกฎหมาย



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY