

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาศักยภาพการเฝ้าระวังและการพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ในจังหวัดระยอง ครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีดำเนินการวิจัยตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. รูปแบบการวิจัย
2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
3. ขั้นตอนและวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล

1. รูปแบบการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเพื่อค้นหาข้อมูลเบื้องต้น (Exploratory research) และใช้กระบวนการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) เพื่อตรวจสอบและยืนยันข้อมูลเบื้องต้นตามสถานการณ์จริงในแต่ละจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด 20 อันดับแรก ซึ่งเป็นการวิจัยและพัฒนาเพื่อการหาระบบบริหารจัดการที่ดีกว่า

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

2.1 ประชากร

เป็นผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร รวมถึง มูลนิธิ หรือสมาคมเพื่อการกุศลต่าง ๆ องค์กรภาคเอกชน กลุ่มองค์กรต่าง ๆ ชุมชน และประชาชนทั่วไป ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุ

2.2 กลุ่มตัวอย่าง

เป็นผู้บริหารงานของหน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในจังหวัดระยอง และอาสาสมัครจากมูลนิธิ หรือสมาคมเพื่อการกุศล ผู้แทนองค์กรภาคประชาชน

กลุ่มองค์กรต่าง ๆ ผู้นำชุมชน อาสาสมัคร และผู้แทนประชาชน ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่เสี่ยงบนถนนสายหลัก 3 สาย คือ สาย 3, 36 และ 344 และถนนสายรอง 1 แห่ง คือ 3191 ของจังหวัดระยอง ณ จุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุมาก 23 อันดับแรก (โดยการศึกษาข้อมูลย้อนหลัง ตั้งแต่ มกราคม – ธันวาคม 2546)

3. ขั้นตอนและวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1 ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการด้านอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนและการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดระยอง โดยกระบวนการในขั้นตอนนี้มีรายละเอียดโดยสรุปคือ

3.1.1 ศึกษาทบทวนเอกสารรายงาน และประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน มูลนิธิ สมาคม องค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือมีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยเฉพาะในจังหวัดระยอง เพื่อสร้างความเข้าใจในการศึกษาวิจัยและขอความร่วมมือในการสนับสนุนการศึกษาวิจัยและข้อมูลรายงานต่าง ๆ

3.1.2 จัดประชุมทีมวิจัยร่วมและหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร เพื่อศึกษาข้อมูลเบื้องต้นและพิจารณาแนวทาง ทิศทางการดำเนินการวิจัยให้สอดคล้องเหมาะสมกับบริบทของจังหวัดระยอง ซึ่งหน่วยงานดังกล่าวประกอบด้วย

- 1) กองกำกับการตำรวจภูธรจังหวัด
- 2) กองกำกับการตำรวจทางหลวง 6
- 3) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (เทศบาล / อบต./ อบจ.)
- 4) ขนส่งจังหวัด
- 5) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด
- 6) แขวงการทางจังหวัด
- 7) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย
- 8) สาธารณสุขจังหวัดและหน่วยงานในสังกัด
- 9) มูลนิธิและสมาคมเพื่อการกุศล
- 10) บริษัทประกันภัย
- 11) ทางหลวงชนบท, ถนนชลประทาน

เมื่อสามารถประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานดังกล่าวแล้ว ทางคณะผู้วิจัยจึงได้ขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบรายงาน รายงานประจำปี และรูปแบบระบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจลาจลที่แต่ละหน่วยงานดำเนินงานอยู่ในปัจจุบันมาศึกษาวิเคราะห์หา ระบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ในจังหวัดระยอง ต่อไป

3.2 รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับระบบรายงานต่าง ๆ ที่องค์กรภาครัฐและเอกชนดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

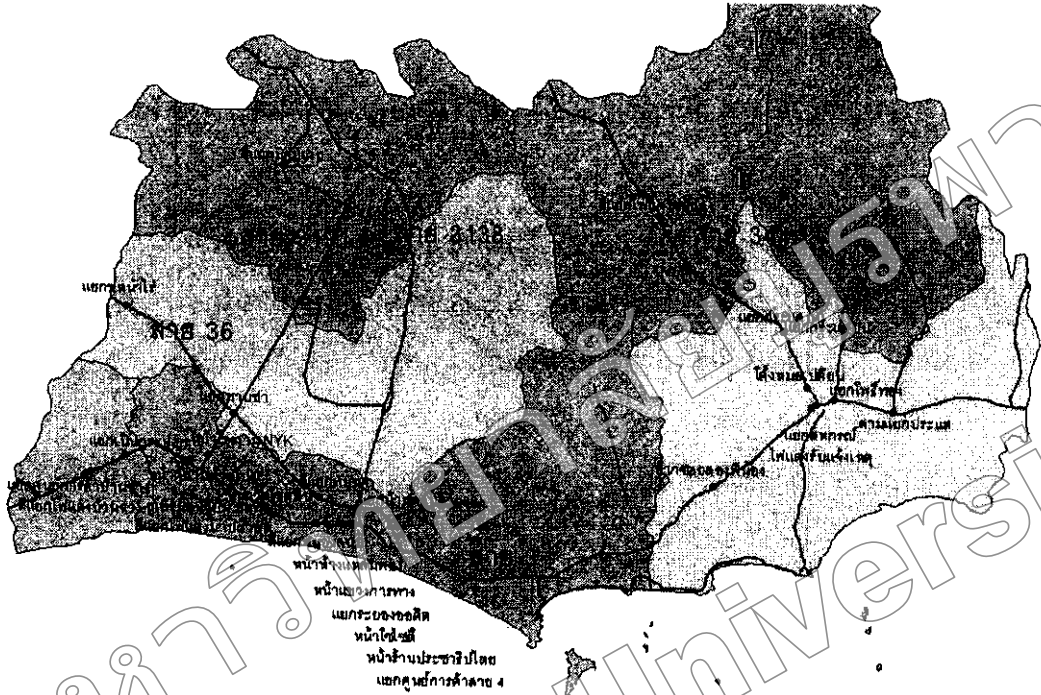
ทีมวิจัยได้ทำหน้าที่ประสานงานและร่วมประชุมกับจังหวัดระยอง เพื่อชี้แจงโครงการวิจัย และใช้ผลจากโครงการวิจัยประกอบการดำเนินการ ในช่วงเทศกาลตรุษสงกรานต์อุบัติเหตุจลาจลของจังหวัดระยองเป็นระยะ ๆ โดยได้ขอความร่วมมือทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจลาจลได้ส่งเอกสารสรุปผลการดำเนินงาน หรือเอกสารที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และข้อมูลรายงานเกี่ยวกับอุบัติเหตุจลาจลต่าง ๆ ให้กับทีมวิจัยเพื่อการศึกษาวิเคราะห์และวางแนวทางในการศึกษาวิจัยอย่างเป็นระบบต่อไป

ในขณะเดียวกัน ทีมนักวิจัยได้ประสานงานกับหน่วยงานหลักที่ดำเนินการด้านการป้องกันและจัดการระบบอุบัติเหตุจลาจลของประเทศไทย ซึ่งเป็นศูนย์กลางของการจัดการด้านนี้ก็คือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อศึกษาแนวทางหลักของรัฐบาลที่จะมีผลต่อการดำเนินงานด้านการจัดการอุบัติเหตุจลาจลของแต่ละจังหวัด

3.3 เชื่อมประสานกับโครงการวิจัย การวิเคราะห์จุดเสี่ยงโดยใช้เทคนิคระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และปัจจัยทำนายความรุนแรงการเกิดอุบัติภัยจลาจลบนท้องถนนในจังหวัดระยอง

เพื่อทำการเก็บข้อมูลทุติยภูมิ เก็บข้อมูลพิกัดสถานที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์อุบัติเหตุจลาจลที่ต้องการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อหาจุดเสี่ยงบนถนนสายหลัก สาย 3, 36 และ 344 และถนนสายรอง สาย 3191 ของจังหวัดระยอง เพื่อการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจลาจลทั้งระบบ โดยจุดเสี่ยงที่ได้จากการศึกษานั้น พิจารณาจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุที่ผ่านมาในช่วงเดือนมกราคม – ธันวาคม 2546 ซึ่งบนเส้นทางดังกล่าวมีการเกิดอุบัติเหตุจลาจลที่ได้มีการบันทึกไว้จำนวน 1,462 ครั้ง มีจำนวนผู้บาดเจ็บทั้งหมด 1,881 ราย และเสียชีวิต 100 ราย ซึ่งจากจำนวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว สามารถแสดงจุดเสี่ยงสำคัญ ๆ ได้ดังแผนภาพที่ 1 และเนื่องจากจำนวนการเกิดอุบัติเหตุอันดับที่ 19-25 มีจำนวนเท่ากัน จึงนำมาทั้งหมด 25 จุด จากที่ได้วางแผนไว้ 23 จุดดังกล่าวแล้ว โดยข้อมูลรายละเอียดจุดเสี่ยง การเกิดอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ เสียชีวิต ปรากฏดังตารางที่ 10 ดังนี้

ภาพที่ 1 จุดเสี่ยง 25 จุดที่ได้เริ่มต้นศึกษาในเขตพื้นที่จังหวัดระยอง



อุบัติภัยจราจรบนท้องถนน ในจังหวัดระยอง

ตารางที่ 10 จุดเสี่ยงและจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ ณ จุดเสี่ยงนั้นๆ

จุดเสี่ยง	อำเภอ	จำนวนครั้งที่ เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน ผู้บาดเจ็บ	จำนวน ผู้เสียชีวิต
สี่แยกหนองสนม	เทศบาลเมือง อ.เมือง	23	24	2
แยกศูนย์การค้าสาย 4	เทศบาลเมือง อ.เมือง	19	23	0
สี่แยกมาบเตย	ต.ปลวกแดง อ.ปลวกแดง	16	17	5
สี่แยกไฟแดงชุมแสง	ต.ชุมแสง อ.วังจันทร์	14	15	1
หน้าวัดโชคหิน	ต.เนินพระ อ.เมือง	14	19	0
สี่แยกทับมา	ต.ทับมา อ.เมือง	13	19	0
หน้าแขวงการทาง	เทศบาลเมือง อ.เมือง	13	16	1
แยกบ้านดอนสาย 36	ต.เชิงเนิน อ.เมือง	12	15	3
สี่แยกไฟแดงบ้านฉาง	ต.ปลา อ.บ้านฉาง	12	27	1
หน้าไซไซตี้	เทศบาลเมือง อ.เมือง	12	15	1
สามแยกประแส	ต.ทุ่งควายกิน อ.แกลง	11	20	1
แยกระยองออกคิด	เทศบาลเมือง อ.เมือง	10	12	0
แยกสหกรณ์	ต.ทางเกวียน อ.แกลง	10	15	1
โค้งหม้อเปลี่ยน	ต.ทางเกวียน อ.แกลง	9	12	0
ปากซอยสองพี่น้องสุขุมวิท	ต.สองสลึง อ.แกลง	9	10	0
แยกกระแสน	ต.กระแสน อ.แกลง	9	12	0
แยกชะหน้าไร่	ต.มะขามคู่ กิ่งนิคม	9	10	0
แยกศูนย์การค้าบ้านฉาง	ต.ปลา อ.บ้านฉาง	9	16	0
ไฟแดงรับแจ้งเหตุ	ต.ทางเกวียน อ.แกลง	8	11	0
แยกเนินกระปรอก	ต.บ้านฉาง อ.บ้านฉาง	8	7	0
แยกโพธิ์ทอง	ต.ทางเกวียน อ.แกลง	8	13	0
แยกมาบข่า	ต.มาบข่า กิ่งนิคม	8	7	0
หน้าคูยามห้วยโป่ง	ต.ห้วยโป่ง อ.เมือง	8	6	0
หน้าร้านประชาธิปไตย	เทศบาลเมือง อ.เมือง	8	11	0
หน้าห้างแหลมทอง	เทศบาลเมือง อ.เมือง	8	7	0
อื่น ๆ (นอกเหนือจาก 25 จุด)	ถนนสายหลัก รong และ เรียบชายหาด จ.ระยอง	1,182	1,522	84
รวม		1,462	1,881	100

จากตารางที่ 10 นั้น พบว่า สี่แยกหนองสนม เป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือจำนวน 23 ครั้ง รองลงมาคือแยกศูนย์การค้าสายที่ 4 จำนวน 19 ครั้ง สี่แยกมาบเตย 16 ครั้ง สี่แยกไฟแดง ชุมแสงและหน้าวัดโชคหิน จำนวน 14 ครั้ง ซึ่งเป็น 3 อันดับแรก และจุดที่มีอุบัติเหตุน้อยที่สุดใน 25 จุดเสี่ยง มีทั้งหมด 7 จุด มีจำนวนอุบัติเหตุ 8 ครั้ง คือ ไฟแดงรับแจ้งเหตุ แยกเนินกระปอก แยกโพธิ์ทอง แยกมาบข่า หน้าคุ้มยามห้วยโป่ง หน้าร้านประชาธิปไตย และหน้าห้างแหลมทอง

3.4 สัมมนาเชิงปฏิบัติการ เจ้าหน้าที่ของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร ในจังหวัดระยอง เพื่อตรวจสอบข้อมูลและเตรียมความพร้อม

จากการศึกษาระบบและวิเคราะห์ข้อมูลและรูปแบบระบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรข้างต้น ทำให้ทราบสถานการณ์การดำเนินงานเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นเบื้องต้นระดับหนึ่ง ดังนั้น จึงได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด และตัวแทนมูลนิธิ สมาคมการกุศลต่าง ๆ ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่จุดเสี่ยงต่าง ๆ เพื่อตรวจสอบ เสนอแนะ ผลการศึกษา ข้อมูลและรูปแบบระบบการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรเบื้องต้นดังกล่าว รวมทั้งเป็นการสร้างความเข้าใจและเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงานเก็บรวบรวมข้อมูลและการประสานเครือข่ายการเฝ้าระวังต่อไป

โครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการดังกล่าวมีเจ้าหน้าที่ของรัฐจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และอาสาสมัครมูลนิธิ สมาคมต่าง ๆ เข้าร่วมทั้งสิ้น 51 คน และจากการพิจารณาวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลและการดำเนินการพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนร่วมกันนั้น โดยสรุปมีความเห็นตรงกันว่า “อาสาสมัครมูลนิธิ สมาคมต่าง ๆ” จะสามารถเป็นแกนหลักในการเก็บข้อมูลและดำเนินการพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้เหมาะสมที่สุดในเบื้องต้น โดยมีหน่วยงาน “ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด” เป็นผู้ติดตาม ตรวจสอบ การดำเนินงานของมูลนิธิต่าง ๆ อีกส่วนหนึ่งด้วย

จากผลสรุปดังกล่าวจึงได้พิจารณาพื้นที่รับผิดชอบของมูลนิธิต่าง ๆ ตามเส้นทางถนนสาย 3, 36, 344 และ สาย 3191 และจุดเสี่ยง 25 จุดที่พบจากการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น ซึ่งมูลนิธิต่าง ๆ ได้แสดงความคิดเห็นและให้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับผลการวิเคราะห์จุดเสี่ยง 25 จุดดังกล่าว และได้พิจารณาร่วมกันเพื่อเพิ่มจุดเสี่ยงให้ครอบคลุมตามสถานการณ์ความเป็นจริง โดยเพิ่มเป็น 37 จุดเสี่ยง ซึ่งเป็นจุดรับผิดชอบของมูลนิธิต่าง ๆ ดังตารางที่ 11

ตารางที่ 11 รายชื่อมูลนิธิ และจุดเสี่ยงที่รับผิดชอบของแต่ละมูลนิธิ จำแนกตามเขตพื้นที่รับผิดชอบ

มูลนิธิ	พื้นที่รับผิดชอบ	จุดเสี่ยงที่รับผิดชอบ
มูลนิธิสว่างพรกุศลธรรมสถาน รับผิดชอบ 12 จุด คือ	อ.เมือง และ อ.บ้านค่าย	1. สี่แยกหนองสนม 2. แยกศูนย์การค้า สาย 4 3. หน้าวัดโชคหิน 4. สี่แยกทับมา 5. หน้าแขวงการทาง 6. แยกบ้านดอน สาย 36 7. หน้าโชคชัยดี 8. แยกระยองออกคิ 9. หน้าร้านประชาธิปไตย 10. หน้าห้างแหลมทอง 11. โค้งตรอกยายชา 12. โค้งสุจริระ
มูลนิธิสยามร่วมใจ ปู่อินทร์ รับผิดชอบ 5 จุด คือ	อ.บ้านฉาง, กิ่งอำเภอนิคมพัฒนา และ อ.เมือง	1. แยกขหน้าไร่ 2. แยกมจขบ่า 3. หน้าคูยมห้วยโป่ง 4. แยกหนองบอน 5. ยูเทิร์นตลาดนพเก้า
มูลนิธิสมาคมพุทธธรรม สงเคราะห์ รับผิดชอบ 3 จุด	อ.บ้านฉาง	1. สี่แยกไฟแดงบ้านฉาง 2. แยกศูนย์การค้าบ้านฉาง 3. แยกเนินกระปรอก
มูลนิธิสมาคมพุทธศาสตร์ สงเคราะห์ รับผิดชอบ 9 จุด	อ.แกลง	1. สามแยกประแส 2. แยกสหกรณ์ 3. โค้งหมอเปลี่ยน 4. ปากซอยสองพี่น้อง สุขุมวิท 5. แยกกระแสน 6. ไฟแดงรับแจ้งเหตุ 7. แยกโพธิ์ทอง 8. โค้งสองสลึง 9. โค้งวัดเขาป่อทอง
มูลนิธิกู้ภัยปลวกแดง รับผิดชอบ 1 จุด	อ.ปลวกแดง	1. สี่แยกมาบเตย

ตารางที่ 11 (ต่อ)

มูลนิธิ	พื้นที่รับผิดชอบ	จัดเลี้ยงที่รับผิดชอบ
มูลนิธิกุ๊กวังจันทร์ รับผิดชอบ 4 จุด	อ.วังจันทร์	1. สี่แยกไฟแดงชุมแสง 2. แยกป่าขุบใน 3. แยกตลาดกลาง 4. แยกสหกรณ์ชะแวง
มูลนิธิหลวงปู่ทิม รับผิดชอบ 3 จุด	อ.เมือง	1. สี่แยกไฟแดงบาทพาด 2. ยูทีร์นหน้าป่าม ๒๑๓. 3. หน้าโรงงาน NYK

ในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการครั้งนี้คณะนักวิจัยได้สร้างเครื่องมือที่เป็น “แบบสอบถามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการเฝ้าระวัง และการเชื่อมเครือข่าย หรือประสานกันทำงาน เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ” เพื่อให้ผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่ทั้งในระดับปฏิบัติการ ระดับบริหาร และตัวแทนประชาชน ได้แสดงความคิดเห็น เพื่อนำไปสู่แนวทางการสร้างระบบเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดระยอง โดยมีข้อคำถามครอบคลุมประเด็นดังต่อไปนี้

1) การแก้ปัญหา ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ควรจะมีหน่วย หรือองค์กรใดดูแล และดำเนินการบ้าง ในด้านต่าง ๆ เหล่านี้

- สภาพรถ
- สภาพถนน
- สภาพแวดล้อมบริเวณถนน
- สัญญาณ และเครื่องหมายจราจร
- นิสัย หรือพฤติกรรม การขับขี่ การใช้รถใช้ถนนของคน
- อื่นๆ

2) เมื่อเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง มีหน่วยงาน หรือองค์กรใดที่จะต้องร่วมดำเนินการบ้าง

3) เมื่อเกิดเหตุแต่ละครั้ง หน่วยหรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง ควรจะเชื่อมเครือข่าย หรือประสานกันทำงาน เพื่อช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ แก้ปัญหาอย่างไร เพื่อให้ได้รับการดูแลแก้ไขเร็วที่สุด และเกิดความสะดวกรในการทำงานมากที่สุด

ซึ่งผลการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลส่วนนี้จะนำไปสู่กระบวนการตรวจสอบกับข้อมูลที่ได้จากการศึกษาฐานข้อมูลเบื้องต้น เพื่อสรุปและนำเข้าตรวจสอบในสถานการณ์จริงในแต่ละพื้นที่จุดเสี่ยง และในการประชุมเชิงปฏิบัติการในครั้งต่อไปด้วย

3.5 จัดประชุมเชิงปฏิบัติการณารูปแบบ เครือข่ายการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติภัยจราจร และการใช้เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งในระดับปฏิบัติการ ระดับบริหาร และตัวแทนประชาชน

คณะผู้วิจัย ได้จัดการประชุมหารือการจัดระบบเครือข่ายการประสานงานเพื่อการแก้ไขและเตรียมการรองรับสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรจังหวัดระยอง ภายใต้ชุดโครงการวิจัยเรื่อง การพัฒนารูปแบบการจัดการอุบัติภัยจราจรบนท้องถนนแบบผสมผสาน จังหวัดระยอง เพื่อตรวจสอบ ติดตามความก้าวหน้าการประสานเครือข่าย การเฝ้าระวังการเกิดอุบัติภัยจราจร ระบบการเก็บรวบรวมข้อมูล การใช้ประโยชน์จากข้อมูล และเพื่อร่วมกันระดมความคิดเห็น วิเคราะห์ วิจัย เสนอแนะ การพัฒนาระบบเครือข่ายการประสานงานสำหรับการเฝ้าระวังปัญหาอุบัติเหตุจราจร การแก้ไขปัญหา และการเตรียมการรองรับสถานการณ์อุบัติเหตุจราจร โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ 92 คน จากกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ดังนี้

- คณะนักวิจัย
- นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดระยอง
- ขุนสภจังหวัดและเจ้าหน้าที่
- ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด และเจ้าหน้าที่
- โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด หรือผู้แทน
- แขวงการทางจังหวัด หรือผู้แทน
- ประชาสัมพันธ์จังหวัด หรือผู้แทน
- ผู้อำนวยการโรงพยาบาลศูนย์ระยอง หรือผู้แทน
- นายกองค้การบริหารส่วนจังหวัด หรือผู้แทน
- ตำรวจทางหลวงจังหวัดระยอง หรือผู้แทน
- ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาระยอง เขต 1 และ เขต 2 หรือผู้แทน
- ผู้อำนวยการโรงพยาบาลชุมชน ทุกแห่ง หรือผู้แทน
- สาธารณสุขอำเภอ/กิ่งอำเภอ ทุกแห่ง หรือผู้แทน
- หัวหน้าสถานีตำรวจภูธร หรือผู้แทน ในจุดศึกษาวิจัย
- นายกเทศมนตรี หรือผู้แทน ในจุดศึกษาวิจัย
- นายกองค้การบริหารส่วนตำบล หรือผู้แทน ในจุดศึกษาวิจัย
- ผู้แทนบริษัทประกันภัย 2 คน
- ผู้แทนโรงพยาบาลเอกชน ในจุดศึกษาวิจัย
- ผู้อำนวยการสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด หรือผู้แทน

- ผู้แทนมูลนิธิที่เป็นหัวหน้าชุดเก็บข้อมูลในโครงการ 7 มูลนิธิ

การประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งนี้ได้ตั้งประเด็นคำถามต่าง ๆ ส่งให้ผู้เข้าร่วมประชุม เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้เตรียมความพร้อมล่วงหน้าในการนำเข้าประชุมกลุ่มย่อยโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ได้เห็น รูปแบบ ระบบ การประสานงานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวัง การดำเนินการ เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง รวดเร็ว ทันเวลา ทั้งการแก้ไขปัญหา ณ จุดเกิดเหตุ และการแก้ไขปัญหาในระยะยาว (สภาพรถ ถนน สภาพแวดล้อม สัญญาณจราจร กฎหมาย พฤติกรรม ฯลฯ) โดยมีประเด็นคำถาม ดังนี้

1) หน่วยงานของท่านจะมีส่วนร่วมในการป้องกัน แก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุจราจร ได้อย่างไรบ้าง ในหัวข้อต่าง ๆ ดังนี้

- สภาพรถ
- สภาพถนน
- สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร
- พฤติกรรม นิสัย การขับขี่ การใช้รถใช้ถนน ของคน
- สภาพแวดล้อมบริเวณถนน
- อื่น ๆ

2) มีหน่วยงาน หรือองค์กร ใดจะต้องมีส่วนร่วมดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรบ้าง และดำเนินการอย่างไร

3) หน่วยงานของท่านมีระบบข้อมูล การรายงานข้อมูล การนำเสนอข้อมูล การส่งต่อข้อมูล และการใช้ประโยชน์จากข้อมูล ร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ อย่างไร

4) หน่วยงานท่านและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง “ควรเชื่อมเครือข่ายหรือประสานงานกันทำงาน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรอย่างไร” (หากท่านสามารถวางแผนผังการเชื่อมประสานเครือข่ายได้ จะทำให้เห็นภาพชัดเจนขึ้น)

4.1) ก่อนเกิดเหตุ (การควบคุม กำกับ เฝ้าระวัง ติดตาม แก้ไข ตรวจสอบ ประเมินผลและรายงานสถานการณ์ และปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ เช่น รถ ถนน เครื่องหมายสัญญาณ สิ่งแวดล้อม พฤติกรรม ฯลฯ) ควรมีระบบการเชื่อมเครือข่าย หรือการประสานงานอย่างไร หรือรูปแบบใด (หากสามารถวางแผนผังการเชื่อมประสานเครือข่ายได้จะดีมาก)

4.2) เมื่อเกิดเหตุ (ศูนย์แจ้งเหตุ ระบบการประสานงาน การดูแลผู้ประสบเหตุ การส่งต่อผู้ประสบเหตุ การดูแลรถและทรัพย์สิน การดูแลไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ ฯลฯ) ควรมีระบบการเชื่อมเครือข่ายหรือการประสานงานอย่างไร หรือรูปแบบใด (หากสามารถวางแผนผังการเชื่อมประสานเครือข่ายได้จะดีมาก)

4.3) หลังเกิดเหตุ (การตรวจเก็บ การดูแลบริเวณเกิดเหตุ การปรับปรุงสภาพที่อาจก่อให้เกิดปัญหา การประเมินสถานการณ์ การรายงาน การติดตามผลการแก้ปัญหา ฯลฯ) ควรมีระบบการเชื่อมเครือข่าย หรือการประสานงานอย่างไร หรือรูปแบบใด (หากสามารถวางแผนผังการเชื่อมประสานเครือข่ายได้จะดีมาก)

3.6 ประชุมคณะนักวิจัยร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ เอกชน และมูลนิธิต่าง ๆ ทุกเดือนเพื่อติดตามและรายงานความก้าวหน้า

การจัดประชุมเป็นประจำทุกเดือนเพื่อติดตาม และรายงานความก้าวหน้า รวมทั้งปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะ ในการดำเนินการ และการแก้ไข ปรับปรุง พัฒนา ตามสถานการณ์ความเป็นจริงที่ปรากฏในแต่ละจุดเสี่ยง เพื่อให้ได้เห็นภาพความเปลี่ยนแปลงร่วมกัน และนำไปสู่การแก้ไขปัญหาในระบบเครือข่าย และการประสานงานระบบเครือข่ายและระบบการเฝ้าระวังที่เหมาะสมต่อไป

กระบวนการประชุมจะมีขั้นตอนสำคัญดังนี้

1) มีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ ข้อมูลรายงาน และความเคลื่อนไหวหรือปัญหาอุปสรรค และแนวทางการแก้ไขที่พบจากการประชุมครั้งก่อน

2) เป็นการรายงานข้อมูลและผลการปฏิบัติงานของแต่ละหน่วยงานและมูลนิธิ รวมทั้งปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะ แนวทางการแก้ไข และข้อคิดเห็นต่าง ๆ

3) เป็นการสรุป มอบหมายภารกิจ ให้กับแต่ละหน่วยงาน หรือมูลนิธิที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการแก้ไขตามประเด็นปัญหาอุปสรรค หรือข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น และมอบหมายภารกิจที่ต่อเนื่อง เพื่อการดำเนินการที่ก้าวหน้ายิ่ง ๆ ขึ้นไป

3.7 ประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ และแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้น

จากการประชุมแต่ละเดือนพบว่า หากจะให้เห็นสภาพปัญหาและการแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรม จำเป็นต้องเข้าศึกษาในพื้นที่จุดเสี่ยงและให้ประชาชน ณ จุดเสี่ยงได้ร่วมเสนอความคิดเห็นด้วย ดังนั้นคณะนักวิจัยจึงได้จัดการประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus group) ขึ้นภายในพื้นที่ จุดเสี่ยง คือ

จุดแยกโพธิ์ทอง แยกสหกรณ์ โค้งสองสลึง แยกทับมา เทศบาลทุ่งควายกิน เทศบาลมาบตาพุด แยกศูนย์การค้าสาย 4 ซึ่งในแต่ละจุดนั้นมีประชาชนและผู้ที่มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา ณ จุดเสี่ยงนั้น ๆ เข้าร่วมประชุมด้วย เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาที่แท้จริงในพื้นที่ และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่สามารถเป็นไปได้ โดยที่ทางชุมชนสามารถบริหารจัดการภายในพื้นที่และเชื่อมประสานกับหน่วยงานต่าง ๆ ได้ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนต่อไป

3.8 ศึกษาบทบาท หน้าที่ และศักยภาพการเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลจากการประชุมร่วมกันของเจ้าหน้าที่รัฐ เอกชน และมูลนิธิ ในแต่ละเดือนนั้นพบว่า แต่ละหน่วย แต่ละองค์กร มีบทบาทหน้าที่ภาระการดำเนินงาน รูปแบบการดำเนินงานที่คล้าย ๆ กัน บางส่วน ซ้ำซ้อนกันบางส่วน ไม่แน่ใจ และไม่เข้าใจกันบางส่วน นอกจากนี้ แต่ละหน่วยก็ยังไม่ชัดเจนในบทบาทหน้าที่ของตนและกัน และประชาชนก็ยังไม่มีความเข้าใจไม่ถูกต้องเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละหน่วย แต่ละองค์กร ที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ดังนั้นจึงได้มีความเห็นว่า ควรจะได้มีการจัดทำสรุปบทบาท หน้าที่ ภารกิจ และศักยภาพในการดำเนินการป้องกัน แก้ไข และเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจร ของแต่ละหน่วยงาน แต่ละองค์กรที่เกี่ยวข้องขึ้นมา โดยคณะนักวิจัยได้ประสานงานไปยังหน่วยงาน องค์กร มูลนิธิ ที่เกี่ยวข้องทุกแห่ง เพื่อขอข้อมูล และขอทราบรายละเอียด โดยมีประเด็นคำถาม เพื่อการรวบรวมข้อมูลดังนี้

- 1) โครงการเพื่อการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจรของหน่วยงาน
- 2) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)
- 3) บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่วางไว้ ด้านการแก้ไขปัญหาระบบจราจร (คน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม สัญญาณจราจร)
- 4) แนวปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่
- 5) การประสานงานภายในหน่วยและระหว่างหน่วย
- 6) ปัญหาที่พบส่วนใหญ่ระหว่างดำเนินการ

3.9 ประชุมเชิงปฏิบัติการ พิจารณารูปแบบการเฝ้าระวัง ผสมผสานกับการจัดทำแนวทางการประสานความร่วมมือ เพื่อเฝ้าระวังอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการครั้งนี้มีจุดมุ่งหมาย เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนศักยภาพและรูปแบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน โดยผสมผสานรูปแบบการเฝ้าระวังฯ ที่ได้

จากการวิเคราะห์ ระดมสมอง และประสบการณ์ในสถานการณ์จริง มาผนวกกับแนวทางการประสานงานความร่วมมือ ตามบทบาท หน้าที่ ภาระความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้ได้รูปแบบการเฝ้าระวังฯ ที่สอดคล้องกับบทบาท หน้าที่ ภาระความรับผิดชอบ ที่เหมาะสมกับสถานการณ์จริงให้มากที่สุด เพื่อนำไปใช้ในสถานการณ์จริงต่อไป โดยกลุ่มผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย คณะนักวิจัย และผู้ที่มีความรู้ เข้าใจ บทบาท หน้าที่ ภารกิจ เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการจราจรและปัญหาอุบัติเหตุจราจรของบุคลากร และของหน่วยงานที่ตนเองสังกัด ดังนี้

- 1) คณะนักวิจัย
- 2) นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดระยอง
- 3) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดและเจ้าหน้าที่ รวม 2 คน
- 4) ขนส่งจังหวัดและเจ้าหน้าที่ รวม 2 คน
- 5) แขวงทางหลวงจังหวัดและเจ้าหน้าที่ รวม 2 คน
- 6) หัวหน้าสถานีตำรวจภูธรและเจ้าหน้าที่ในจุดศึกษาวิจัย รวม 5 คน
- 7) สารวัตรทางหลวงจังหวัดระยองและเจ้าหน้าที่ รวม 2 คน
- 8) โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดและเจ้าหน้าที่ รวม 2 คน
- 9) ทางหลวงชนบท ถนนชลประทานและเจ้าหน้าที่ รวม 2 คน
- 10) ประชาสัมพันธ์จังหวัด
 - เจ้าหน้าที่จังหวัด รวม 1 คน
 - ผู้ปฏิบัติงานประจำสถานี รวม 1 คน
- 11) สาธารณสุข
 - ผู้แทนจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด รวม 2 คน
 - ผู้แทนจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ รวม 2 คน
 - ผู้แทนจากโรงพยาบาลศูนย์ รวม 1 คน
 - เจ้าหน้าที่ EMS ประจำโรงพยาบาลศูนย์ รวม 1 คน
 - ผู้แทนจากโรงพยาบาลชุมชน รวม 2 คน
 - ผู้แทนจากโรงพยาบาลเอกชนในจุดศึกษาวิจัย รวม 2 คน
- 12) ศึกษาธิการ
 - ผู้แทนจากสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาจังหวัดระยอง รวม 1 คน
 - ผู้แทนจากหน่วยจัดการเรียนการสอน รวม 1 คน
- 13) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนจังหวัด	รวม	1 คน
- ผู้แทนจากเทศบาลในจุดศึกษาวิจัย	รวม	3 คน
- ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนตำบลในจุดที่ศึกษาวิจัย	รวม	3 คน
14) ผู้แทนกำนัน ผู้ใหญ่บ้านในจุดที่ศึกษาวิจัย	รวม	3 คน
15) ผู้แทนจากสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด	รวม	1 คน
16) ผู้แทนอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนในจุดที่ศึกษาวิจัย	รวม	2 คน
17) ผู้แทนอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านในจุดที่ศึกษาวิจัย	รวม	2 คน
18) ผู้แทนจากมูลนิธิต่างๆ	แห่งละ	1 คน
19) ผู้แทนประชาชนในจุดที่ศึกษาวิจัย		
- ประชาชนอาวุโส	รวม	1 คน
- ผู้นำเยาวชน	รวม	1 คน
- ผู้แทนพนักงานโรงงาน	รวม	1 คน
20) ผู้แทนผู้ประกอบการประกันภัยเกี่ยวกับรถ	รวม	2 คน

ประเด็นคำถามของการประชุมเชิงปฏิบัติการ มีดังนี้

- 1) การประสานงาน เครือข่าย เพื่อการแก้ไขสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจากรถนั้น
 - 1.1) สรุปประเด็นปัญหาที่พบ หรือคาดว่าจะพบ ในการดำเนินการเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจากรถ ทั้ง ก่อน / ระหว่าง / หลัง การเกิดอุบัติเหตุ ว่ามีในประเด็นอะไรบ้าง
 - 1.2) หน่วยงานใดในกลุ่ม เหมาะสมที่สุดที่จะเป็นศูนย์กลางประสานงานดำเนินการ
 - 1.3) แผนภูมิ โครงสร้าง การประสานงาน การติดต่อสื่อสาร รายงาน เป็นอย่างไร
 - 1.4) รายละเอียด รูปแบบ การเชื่อมประสานกับหน่วยงานหรือเครือข่ายอื่น ๆ ทำอย่างไร
 - 1.5) ก่อนเริ่มดำเนินการต้องทำอะไรบ้าง อย่างไรบ้าง ใครเป็นผู้ดำเนินการ และจะสามารถเริ่มดำเนินการได้เมื่อไร อย่างไร
 - 1.6) ประเด็นปัญหา อุปสรรค ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และแนวทางการแก้ไขปัญหา อุปสรรค
- 2) ตรวจสอบ บทบาท หน้าที่ ภารกิจ ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานป้องกัน แก้ไข สถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุจากรถ ของหน่วยงานต่าง ๆ ร่วมกัน
- 3) ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นอื่น ๆ

3.10 ประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) ร่วมกับโครงการวิจัยย่อยในชุดโครงการวิจัยเดียวกัน

การประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) จะทำให้สามารถเห็นสถานการณ์จริงในการปฏิบัติงาน ในจุดเสี่ยงต่าง ๆ ได้ชัดเจนมาก และสามารถนำมาวิเคราะห์ ปรับปรุง รูปแบบ การเฝ้าระวังฯ ได้อย่างเหมาะสมกับสถานการณ์อีกด้วย ซึ่งในกระบวนการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) ครั้งนี้ ได้ดำเนินการไปพร้อม ๆ กับโครงการวิจัยย่อย โครงการที่ 3 และ โครงการที่ 4 ในชุดโครงการวิจัยเดียวกัน เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่างโครงการวิจัยย่อย และสามารถสานต่อรูปแบบการเฝ้าระวังฯ ตามแนวทางการประสานงาน ความร่วมมือที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน นอกจากนี้ ยังเป็นการติดตามความก้าวหน้า ปัญหาอุปสรรค ข้อเสนอแนะ ในการพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังฯ ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ ต่อไปด้วย โดยมีประเด็นข้อคำถาม ดังนี้

- 1) ปฏิบัติการแก้ปัญหาคือช่วยเหลือปัญหาอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง ท่านทราบข่าวสารจากแหล่งใดเร็วที่สุด
- 2) ท่านเห็นว่าควรดำเนินการอย่างไร เพื่อให้ได้ทราบข่าวสารเร็วที่สุด
- 3) ใครควรเป็นศูนย์กลางข่าวสาร และการดำเนินการอย่างไร
- 4) ปฏิบัติการแก้ปัญหาคือช่วยเหลือปัญหาอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง มีหน่วยงานหรือองค์กรใดเข้าร่วมประสานงานหรือร่วมดำเนินการบ้าง
- 5) ประสานงาน ร่วมดำเนินการอย่างไร
- 6) ท่านเห็นว่าควรจะมีหน่วยใดเข้าร่วมดำเนินการ เพื่อให้เกิดประโยชน์มากที่สุด
- 7) ร่วมอะไร ร่วมอย่างไร
- 8) ปฏิบัติการแก้ปัญหาคือช่วยเหลือปัญหาอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง มีการรายงานข้อมูล นำเสนอข้อมูล หรือส่งต่อข้อมูลอย่างไร
- 9) ใช้ประโยชน์จากข้อมูลบ้างหรือไม่ อย่างไร
- 10) ปัญหา อุปสรรค ในการปฏิบัติการแก้ปัญหาคือช่วยเหลือปัญหาอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งคืออะไร แก้อย่างไร
- 11) หากไม่ให้เกิดปัญหาอุปสรรค หรือปัญหาอุปสรรคน้อยที่สุด น่าจะเป็นอย่างไร
- 12) ข้อเสนอแนะ เพื่อการประสานงาน หรือการสร้างเครือข่ายการดำเนินการ เพื่อเฝ้าระวังปัญหาอุบัติเหตุ หรือแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยรวม คืออะไร อย่างไร

3.11 ประชุมคณะนักวิจัยร่วมกับเจ้าหน้าที่รัฐ ภาคเอกชน และมูลนิธิต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับระบบการเฝ้าระวังฯ ทุกเดือน

การประชุมหารือระหว่างหน่วยงาน องค์กรที่เกี่ยวข้องในระบบการเฝ้าระวังฯ อย่างสม่ำเสมอ จะช่วยให้สามารถติดตามความก้าวหน้า ทราบปัญหา อุปสรรค และวางแผนแก้ไขร่วมกัน ได้เป็นอย่างดี ซึ่งผลจากการประชุมแต่ละเดือนจะนำไปสู่การปรับปรุง พัฒนา ระบบรูปแบบ และแนวทางในการประสานความร่วมมือการดำเนินงาน ตามศักยภาพของแต่ละหน่วยงาน แต่ละองค์กร และหากหน่วยงาน หรือองค์กรใด ไม่สามารถดำเนินการได้ จะได้หารือกันว่า จะเสริมศักยภาพระหว่างกันอย่างไรได้บ้าง ซึ่งจะทำให้กระบวนการเฝ้าระวังฯ และแก้ไขปัญหา สามารถดำเนินการได้อย่างบูรณาการ (Integrated) ต่อเนื่อง และเกิดการพัฒนา เหมาะสมกับสถานการณ์จริงในแต่ละพื้นที่ต่อไป

3.12 ประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) เพื่อนำเสนอและสรุปรูปแบบการเฝ้าระวังฯ พร้อมทั้งรายละเอียดรูปแบบระบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน

จากกระบวนการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ นำเสนอ ประชุมเชิงปฏิบัติการ ประชุมประจำเดือน ประชุมกลุ่มเฉพาะ และการปฏิบัติจริงในสถานการณ์จริง ในแต่ละจุดเสี่ยง ทำให้เกิดการพัฒนารูปแบบ ระบบการเชื่อมประสานเครือข่าย เพื่อการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน ที่มีความเป็นรูปธรรมชัดเจนขึ้นตามลำดับ ดังนั้นในขั้นตอนนี้จึงเป็นการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) เพื่อสรุปรูปแบบ และรายละเอียดการดำเนินการ ตามรูปแบบและระบบการเฝ้าระวังการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน เพื่อสรุปนำเสนอ สำหรับใช้ในการดำเนินการในสถานการณ์จริงโดยกว้างขวางต่อไป

การจัดทำการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) ในขั้นตอนนี้ ได้จัดทำขึ้นใน 4 จุด สำคัญของจังหวัดระยองคือ เขตอำเภอเมือง 2 จุด เขตอำเภอแกลง 1 จุด และเขตอำเภอวังจันทร์ 1 จุด โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เกิดการกระจาย ตามสภาพพื้นที่ ลักษณะต่าง ๆ ของจังหวัดระยอง คือเขตเมือง เขตอุตสาหกรรม และเขตชุมชนชนบท โดยมีกลุ่มเป้าหมาย ผู้เข้าร่วมประชุม แสดงความคิดเห็น ดังนี้

- | | |
|-------------------------------------|----------|
| 1) ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด | รวม 1 คน |
| 2) สาธารณสุข | |
| - ผู้แทนจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด | รวม 1 คน |
| - ผู้แทนจากสำนักงานสาธารณสุขอำเภอ | รวม 1 คน |

- ผู้แทนจากสถานีอนามัย	รวม 1 คน
- ผู้แทนจากโรงพยาบาล	รวม 1 คน
3) ตัวแทนสถานีตำรวจภูธรจังหวัด	รวม 1 คน
4) ตัวแทนสถานีตำรวจภูธรประจำท้องที่	รวม 1 คน
5) ตัวแทนตำรวจทางหลวงจังหวัดระยอง	รวม 1 คน
6) ประชาสัมพันธ์จังหวัด	รวม 1 คน
7) สำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง	รวม 1 คน
8) แขวงทางหลวงจังหวัดระยอง	รวม 1 คน
9) ผู้แทนนายอำเภอที่รับผิดชอบเกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจลาจล	รวม 1 คน
10) ศึกษาธิการ (ผู้อำนวยการโรงเรียนในพื้นที่ศึกษา)	รวม 1 คน
11) ท้องถิ่น	
- องค์การบริหารส่วนตำบล	รวม 1 คน
- เทศบาล	รวม 1 คน
12) อปพร.	รวม 2 คน
13) มูลนิธิ	รวม 2 คน
14) กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือประชาชน	รวม 2 คน
15) ตัวแทนบริษัทประกันภัยรถยนต์	รวม 1 คน

และมีประเด็นคำถามที่จะใช้ในการประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) ดังนี้

- 1) การเตรียมการเพื่อรับมือกับปัญหาอุบัติเหตุจลาจลที่อาจเกิดขึ้น (การเฝ้าระวัง) มีการดำเนินการหรือเตรียมการอย่างไรบ้าง
- 2) มีใครร่วมด้วยบ้าง อย่างไร
- 3) มีโครงสร้างการทำงาน ประสานกันอย่างไรบ้าง หรือไม่
- 4) ปฏิบัติการแก้ปัญหาหรือช่วยเหลือปัญหาอุบัติเหตุจลาจลแต่ละครั้ง ท่านทราบข่าวสารจากแหล่งใดเร็วที่สุด
- 5) ท่านเห็นว่าควรดำเนินการอย่างไร เพื่อให้ได้ทราบข่าวสารเร็วที่สุด
- 6) ใครควรเป็นศูนย์กลางข่าวสาร และการดำเนินการอย่างไร
- 7) ปฏิบัติการแก้ปัญหาหรือช่วยเหลือปัญหาอุบัติเหตุจลาจลแต่ละครั้ง มีหน่วยงานหรือองค์กรใดเข้าร่วมประสานงานหรือร่วมดำเนินการบ้าง
- 8) ประสานงานร่วมดำเนินการอย่างไร

- 9) ท่านเห็นว่าควรจะมีหน่วยใดเข้าร่วมดำเนินการ เพื่อให้เกิดประโยชน์มากที่สุด
 - 10) ร่วมอะไร ร่วมอย่างไร
 - 11) ปฏิบัติการแก้ปัญหาหรือช่วยเหลือปัญหาอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง มีการรายงานข้อมูล นำเสนอข้อมูล หรือส่งต่อข้อมูลอย่างไร
 - 12) มีระบบการรายงานขององค์กรหรือไม่ อย่างไร (ถ้ามี) มีแบบฟอร์มหรือไม่ มีการรวบรวมอย่างไร มีการรายงานอย่างไร มีการนำเสนอข้อมูลอย่างไร
 - 13) มีการนำข้อมูล หรือรายงานไปใช้ประโยชน์อะไรบ้าง
 - 14) มีการประสานงานการใช้ข้อมูลหรือรายงานระหว่างกันอย่างไรบ้าง หรือไม่
 - 15) มีใครเป็นศูนย์กลางข้อมูลหรือศูนย์กลางการดำเนินงานแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจร
 - 16) ประชาชนทราบการดำเนินงานด้านอุบัติเหตุของเราอย่างไร คาดว่าประชาชนรู้สึกอย่างไรบ้าง
 - 17) ปัญหา อุปสรรค ในการปฏิบัติการแก้ปัญหาหรือช่วยเหลือปัญหาอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้ง คืออะไร เกี่ยวอย่างไร
 - 18) หากไม่ให้เกิดปัญหา อุปสรรค หรือปัญหาอุปสรรคน้อยที่สุด น่าจะเป็นอย่างไร
 - 19) ข้อเสนอแนะ เพื่อการประสานงาน หรือการสร้างเครือข่ายการดำเนินงาน เพื่อเฝ้าระวังปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยรวม คืออะไร อย่างไร
- โดยแต่ละจุด มีผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus group) ครอบคลุมทุกหน่วยงาน องค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.13 ปรับปรุงให้เหมาะสมและสะดวกในการนำไปใช้

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นข้อมูลเชิงปริมาณ จากการวิจัยเพื่อค้นหาข้อมูลเบื้องต้น (exploratory research) ด้วยสถิติเชิงพรรณนา เป็นค่าความถี่และร้อยละ ส่วนในกระบวนการศึกษาเอกสาร แบบรายงาน แบบบันทึกต่าง ๆ และผลจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ สัมมนาเชิงปฏิบัติการ ประชุมกลุ่มเฉพาะ (focus group) ประชุมประจำเดือน จะใช้กระบวนการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) โดยการนำรายละเอียดที่ได้มาศึกษาวิเคราะห์ จัดกลุ่ม และสรุปผลการวิเคราะห์เพื่อนำเสนอต่อไป