

บทที่ 8

การจัดสัมมนาระดมความคิดเห็นและถ่ายทอดความรู้

- ❖ การสัมมนาถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการในภาพรวมของประเทศไทย
- ❖ การร่วมบูรณาการจัดการถ่ายทอดความรู้โดยผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

8.1 การสัมมนาถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการในภาพรวมของประเทศไทย

ภายใต้โครงการการศึกษาและพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรได้กำหนดให้มีการสัมมนาถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการในภาพรวมระดับประเทศ โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดขึ้นวันที่ 26 มกราคม 2552 ณ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 127 คน (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 8.1-1)

ตารางที่ 8.1-1 รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมการสัมมนาถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการในภาพรวมของประเทศไทย 26 มกราคม 2552

หน่วยงาน	จำนวน
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	8
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ต่างจังหวัด	4
กรมการขนส่งทางบก	7
สำนักการโยธา กทม.	1
การรถไฟแห่งประเทศไทย	2
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2
สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร	2
กรมทางหลวงชนบท	2
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	3
กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	2
สำนักงานขนส่งจังหวัดต่างๆ	7
กรมทางหลวง	2
บริษัทเอกชน	6
อาสาสมัคร/มูลนิธิ/กุ๊ภย	5
สาธารณสุขต่างจังหวัด	6
กระทรวงสาธารณสุข กรุงเทพมหานคร	10
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.)	29
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	4
อื่น ๆ	20
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา	127

รายชื่อวิทยากร

- รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง
- ดร.อำพล การุณสุนทวงษ์
- ผศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง
- รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์
- ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์
- รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม

โดย ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย

กำหนดการ

08.30 – 09.30 น.	:	ลงทะเบียน
09.30 – 09.45 น.	:	พิธีเปิดการสัมมนา
09.45 – 10.15 น.	:	การจัดตั้งหน่วยสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร (โดย รศ.ดร.ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง)
10.15 – 10.30 น.	:	พักรับประทานอาหารว่าง
10.30 – 11.00 น.	:	ขั้นตอนการทำงานของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุ (โดย ดร.อำพล การุณสุนทวงษ์)
11.00 – 11.30 น.	:	วิธีการเก็บและระบบการจัดเก็บข้อมูล (โดย ผศ.ดร.พนกฤษณ คลังบุญครอง และ ผศ.ดร.มานิต สัจจานงค์)
11.30 – 12.00 น.	:	ขั้นตอนและวิธีการวิเคราะห์ สาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก (โดย รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์)
12.00 – 13.00 น.	:	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 – 14.15 น.	:	ตัวอย่างการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุฯ (โดยคณะที่ปรึกษา 5 มหาวิทยาลัย)
14.15 – 14.30 น.	:	พักรับประทานอาหารว่าง
14.30 – 15.30 น.	:	ผลการดำเนินการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุ ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทย (โดย ศ.ดร.พิชัย ธานีรณานนท์)
15.30 – 16.30 น.	:	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุม (โดยผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย)



รูปที่ 8.1-1 บรรยากาศในการสัมมนาบูรณาการในภาพรวมของประเทศไทย

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการจากการสัมมนาถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการในภาพรวมของประเทศไทย

ผอ.ประสิทธิ์	การเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงความจริงแล้วไม่ต้องอาศัยสถิติ กรณีศึกษาเดียวก็เพียงพอแล้วหมายความว่า การเกิดอุบัติเหตุ ทำอย่างไรไม่ให้เกิดซ้ำซาก ยกตัวอย่าง อุบัติเหตุจากปราจีนบุรีที่นักศึกษาขอนแก่นตายไป 20 กว่าคน อุบัติเหตุแบบนี้เกิดเดียวก็เพียงพอ กระบวนการรวบรวมข้อมูลทั้งหลายเกรินไปแล้วนั้น ลำดับเหตุการณ์ว่าเกิดอะไรขึ้น กำลังนำไปสู่เรื่องของการวิเคราะห์อุบัติเหตุ ปัจจัยที่เก็บข้อมูลเยอะมาก หลายครั้งเราพบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุต้องเอาข้อมูล ทั้งหมดมาใช้ ข้อมูลที่เป็นกายภาพมักไม่หลอก เช่น ข้อมูลสภาพรถ ข้อมูลรอยขีด รอยเบรก ไม่เหมือนข้อมูลจากบุคคลบางครั้ง เมื่อสัมภาษณ์คนต่างวันข้อมูลที่ได้อาจเปลี่ยนได้
อ.ลำดวน (ตอบ)	สิ่งที่พิสูจน์คือ เรื่องของความเร็ว จะช่วยในการสืบสวน คือ ช่วยยืนยันว่าสิ่งที่เราสันนิษฐานเป็นความจริงหรือไม่
พ.ต.อ.เกรียงเดช	อุบัติเหตุที่พิษณุโลก นั้นมี Guard Rail หรือไม่ ถ้าไม่มี แต่สมมุติว่ามีจะช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ไหม
อ.ลำดวน ตอบ	จุดเกิดเหตุไม่มี Guard Rail ที่ถามว่า Guard Rail ช่วยได้หรือไม่ต้องดูในรายละเอียดเพราะการติด Guard Rail ในช่วงโค้ง เป็นไปได้ที่ Guard Rail จะช่วยให้ตัวรถกลับเข้ามาในเลนได้ แต่ใช้ไม่ได้กับรถใหญ่ขนาดนี้
ถามเพิ่มเติม (ไม่แจ้งชื่อ)	การทำ Guard Rail ที่ดีควรทำอย่างไรเพื่อให้ พอถึงเวลาเกิดเหตุรถเข้าชนแล้ว Guard Rail จะช่วยได้คนใช้ถนนมั่นใจว่า Guard Rail ที่มีอยู่ ดังนั้น การติดตั้ง Guard Rail จะต้องมีความมาตรฐานรวมทั้งผู้ตรวจงานด้วย
พ.ต.อ.เกรียงเดช	ตรงอุบัติเหตุที่รถปิกอัพ 2 คันชนกัน อาจารย์ได้สังเกตหรือไม่ว่าเส้นแบ่งกึ่งกลางถนนเป็นเส้นทึบหรือเส้นประ ในหลายครั้งผมดูการขับรถของบ้านเราแข่งเมื่ออยากแข่งไม่ว่าเขาจะมีเส้นทึบห้ามแซงหรือไม่ เช่น ทางโค้ง ทางลาดชัน คือการสร้างทางเขาทำไว้ดีประมาณ 90% แต่ว่าคนขับรถไม่ปฏิบัติตาม และเกิดความรำคาญคันหน้าขับช้าก็แซงทำให้เกิดการชนกับรถที่สวนมาได้ กรณีนี้ผมไม่ทราบว่าได้สังเกตหรือเปล่าครับ
อ.มานิตย์ ตอบ	เราสังเกตครับ เป็นเส้นทึบและเป็นทางโค้งแต่สีจางหมดแล้ว และพบว่าคนขับโทรศัพท์ไปด้วย
ดร.อำพล	นำเสนอเรื่อง รถนักเรียนชนกับรถไฟ
ผอ.ประสิทธิ์	ถามในลักษณะอย่างนี้ สังเกตว่าเส้นทางนี้จะเกิดอุบัติเหตุบ่อยโดยเฉพาะเวลากลางคืน และรถ 2 ชั้น วิ่งลงเขาที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับลักษณะพวกนี้ควรมี

การเตือนไว้ล่วงหน้าหรือเปล่าจึงถามทีมที่ปรึกษาว่าในลักษณะอย่างนี้เรายังไม่มีการเตือนภัย โอกาสที่จะเกิดขึ้นมีค่อนข้างเยอะ น่าจะมีข้อเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสนอไว้ล่วงหน้าตรงนี้ได้หรือป่าว

ดร.อำพล ตอบ

ที่เราเขียนไปแต่ละเคสหลัก ๆ คือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบมาตรฐานการประกอบรถสาธารณะต้องมีมาตรฐานอย่างที่ทราบคือยังไม่มีมาตรฐานใดๆ ครอบคลุมระบบแต่ทราบว่ามีกำลังการวิจัยอยู่ว่าควรมีมาตรฐานการติดตั้งมีอยู่บางเคส เช่นเพียงนิดเดียวแต่เมื่อดูภายในคนเจ็บกันระนาว พบว่าที่นั่งมีเข็มขัดนิรภัยอยู่แต่หลุดทั้งที่นั่งเลยได้รับบาดเจ็บ ทั้งหน้าอก หัวเข่า ขาหัก ประมาณนี้ ถ้าเป็นส่วนของผม ๆ ขอย้ำตรงขนส่งทางบก เลยกว่าเป็นมาตรฐานการประกอบรถสาธารณะแต่ถ้าเป็นรถ 2 ชั้นนั้นไปบริเวณที่เป็นเขาหรือลาดชันภาคเหนือ จะต้องมีการเตือนอย่างไรหรือป่าว จะรบกวนท่านที่ปรึกษาช่วยเรียบเรียงช่วยออกความเห็นด้วยนะครับ

อ.ลำดวน

เพื่อตอบสนองปัญหาของรถใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของรถโดยสารไม่ประจำทางทะเบียน 30 และก็มีหลายครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ ความจริงก่อนจะเริ่มเมื่อปีที่ใหม่ที่ผ่านมา ได้ตกลงกันว่าในช่วงนั้นที่จะทำได้อีกคือ ใบเตือนในการเช่ารถหรือใช้รถโดยเฉพาะรถ 30 หรือรถ 2 ชั้น จะต้องระมัดระวังอะไรบ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบางพื้นที่โดยปกติแล้วจะมีด่านตรวจอยู่ประจำค่อนข้างเยอะ และเราตกลงแล้วว่าเคร่งครัดต่อรถโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถใหญ่นั้นในการเตือนรถว่าพร้อมหรือไม่อันนี้จะเป็นมาตรการสั้น ๆ ส่วนเรื่องของการปรับมาตรฐานรถเป็นมาตรการที่ยาวหน่วยแต่จริง ๆ ต้องกระทำทันที เพราะว่าเหตุการณ์อย่างนี้เคสเดียวก็เพียงพอ ไม่ต้องรอ การพิสูจน์ซ้ำสอง

อ.พิชัย

นอกจากเรื่องตัวรถแล้วคนขับก็สำคัญที่สุด ถ้าคนขับ ๆ เก่งไม่ว่าจะรถอะไรก็ไม่เกิดอุบัติเหตุ สิ่งที่เรากำลังพูดกันคือการลดความสูญเสียโครงการทำให้รถแข็งแรงขึ้นแต่ตัวคนขับจะเป็นตัวที่สำคัญที่สุดที่จะไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ผู้แทนการรถไฟ

ที่หัวข้อที่เสนอแนะมาว่าทำให้ทางลาดเป็นทางนิดเดียวว่าขนาดทางซึ่งเป็นเนินเล็กน้อยยังมีปัญหาวังมาแทนที่จะดู-หยุด ยกตัวอย่างเช่น ทางรูปตัว S ซึ่งในทิศทางที่รถวิ่งมาจะเห็นรถไฟวิ่งสวนเข้ามาในระยะไกลและจะขึ้นเนินที่จริงแล้วตามหลักถ้าไปสืบสวนลึก ๆ จะเห็นว่าเด็ก ๆ เห็นและตะโกนบอกว่ารถไฟมานะเมื่อเกิดเหตุปรากฏว่าทางรถไฟก็ไปเยี่ยมผู้บาดเจ็บและได้สอบถามไปเจอเด็ก ๆ และได้ไปถามเด็ก ๆ มาได้ข้อมูลแบบนี้ เพราะฉะนั้นผมไม่แน่ใจว่าคนขับโทรศัพท์อยู่หรือไม่ หรืออย่างไร ซึ่งก็น่ากลัวอยู่พอที่นี้ก็มีลม ๆ พอมมาถึงทางรถไฟทั้ง ๆ ที่ไม่สะดวกก็ยังวิ่งเข้าไปให้ชน แต่ถ้าสะดวกมาก ๆ ทำทางราบมาก ๆ ผมคิดว่าจะทำอย่างไรให้คนแถวนี้จะมีการเตือนให้มีสติ ในการดูยิ่งทำให้วิ่งได้เร็ว ๆ ผมกลัวว่าจะยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรุนแรงกว่าเดิม

ผอ.ประสิทธิ์ ตอบ	ตรงนี้ที่จริงแล้วลึกๆ เข้าใจว่ารถคันนี้จดทะเบียน 2 ครั้ง อายุการใช้งาน 21 ปี ลักษณะพวกนี้และโดยมากรถนักเรียนทางภาคอีสานส่วนใหญ่จะนั่งบนหลังคา หรืออะไรก็ได้ ก็มีเห็นตามทั่วไป และทราบมาว่ารถคันนี้เบ็ดเตล็ดเก่าใช้มานานมากและก็ไม่เก็บไฟด้วย และเจ้าของกำลังจะเปลี่ยนแต่ก็เกิดเหตุพอดี เพราะฉะนั้นสิ่งต่างๆ เหล่านี้เป็นอุปสรรค สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ในส่วนรถไฟผมเข้าใจว่าสิ่งต่างๆ เหล่านี้ อย่างเช่น ทางลักผ่านมันมีอยู่เยอะมากจนไม่รู้จะทำอย่างไรในขณะนี้ เพราะรถไฟไม่รู้จะเอางบประมาณที่ไหนไปติดตั้งที่กัน และพนักงานนั้นหมายถึงเราต้องดูแลเลี้ยงคนไปเป็น 10 ชีวิตตลอดไป ตรงนี้ก็เป็นเรื่องที่ค่อนข้างสำคัญกับท้องถิ่นพอเกิดเหตุการณ์อะไรขึ้นรถไฟค่อนข้างถูกมองเป็นส่วนใหญ่ เพราะฉะนั้นท้องถิ่นควรเข้ามาดูแลตรงนี้หรือประสานกับรถไฟ เรามองว่ารถไฟไม่อยากให้เกิดเหตุการณ์แบบนี้เพราะเมื่อเกิดรถไฟต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็น 10 ล้านในการซ่อมแซมหัวรถจักร คือประเด็นสำคัญและส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจากคนเป็นหลัก เพราะฉะนั้นคนขับรถบ้านเราแค่ขับรถเป็นเท่านั้นเอง
อ.ลำดวน	เราเห็นอุบัติเหตุที่เกิดกับรถไฟหลายครั้งแต่อุบัติเหตุใหญ่ๆ ในหลายๆ ครั้งไม่ใช่จุดนั้นเกิดบกพร่องอะไรเราตามไปแก้ที่จุดนั้น ไม่ใช่ประเด็นหลัก แต่กลับมองว่าเรามีความบกพร่องในเชิงโครงสร้างของประเทศอย่างไร สังเกตไหมว่าทำไมคนขับรถนักเรียนบ้านเรามีพฤติกรรมไม่ต่างไปจากคนขับรถทั่วไป ผมจะบอกว่าคนขับรถนักเรียนนั้นต้องมีพฤติกรรมที่แตกต่าง เปิดไฟเหลืองแว๊ปปๆ ก็ได้บ้านเรานั้นรถอื่นยังขับจี้กันรถนักเรียนเลย เมื่อไหร่ก็ตามถ้ารถนักเรียนเปิดไฟแว๊ปปๆ รถอื่นต้องหลีก เพราะฉะนั้นรถนักเรียนต้องเป็นคนขับพิเศษ ต้องเป็นระบบขณะนี้เราขาดไปต้องยกขึ้นมาแล้ว (อ.พิชัยเสริม) คนขับรถโดยสารก็เหมือนกัน ต้องพิเศษด้วย
ถาม(ไม่แจ้งชื่อผู้พูด)	อุบัติเหตุที่ปราจีนบุรี อาจารย์ใช้เหตุผลตรงไหนที่คิดว่ารถที่วิ่งมาเกิดเหตุไม่ชำนาญทางวิ่งลงมาเกยทางฉุกเฉินเป็นไปได้ไหมว่าทางที่ลาดลงมาไม่ได้ลาดชันมากในระยะเวลาที่เกิดเหตุเกิดรอยครูดเป็นเส้นทางในแนวทางเดียวมันน่าจะเป็นแนวทางสไลด์ไปในเวลาที่ยาวนาน และสภาพการเสียหายของรถนั้น บางส่วนมีการเกิดการกระแทกฉีกขาดในด้านข้างและด้านหน้า ซึ่งจะมองว่าความน่าจะเป็นว่ามันน่าจะสไลด์ไปตามพื้นถนนเป็นระยะเวลานาน เพราะฉะนั้นทิศทางการแก้ปัญหาเบื้องต้นคือการคำนวณความเร็วจะคำนวณผิดพลาดเมื่อคำนวณผิดพลาดมันจะคลาดเคลื่อนหมด
ดร.อำพล ตอบ	ถ้ามันไม่ตกลงมาตามที่ท่านบอกอาจจะครูดไป เพราะฉะนั้นต้องปรากฏหลักฐานการมีแนวการครูดไปแต่ที่ไปสำรวจไม่มี
ถาม(ไม่แจ้งชื่อผู้พูด)	ผมได้ไปดูในที่เกิดเหตุหลังเกิดเหตุไม่นานแต่รถเคลื่อนมาบนถนนแล้ว บริเวณที่รถไหลลงไป ปรากฏว่าทางฉุกเฉินนั้นมีทรายมาถมหมดเลย เพราะฉะนั้นแสดงว่ามันเป็นอุบัติเหตุเพราะว่าขาดทราย ที่นี้พอดูบางส่วนถนนที่ยังพอเห็นนั้นที่

	ผู้สำรวจของทางผมได้ถ่ายแรก ๆ ปรากฏบนพื้นไม่มีรอยยางเลยแสดงว่าตอนแรกทรายมันอาจจะไม่มีแต่ไม่ใช่ทรายหายไปไหน แต่ทรายมันถูกเกลี่ยอยู่ตรงกลางมันอาจหมายความว่าชาคนดูแลหรือเปล่าครับ
ผอ.ประสิทธิ์ ตอบ	ท่านไม่ต้องแปลกใจเมื่อย้อนไปเมื่อหลายปีก่อนเกิดเหตุรถหมอ-ตกลงไปและไปตรวจสอบเจอหลักเตือนเพิ่งทาสีใหม่ ๆ เลยจะพบบ่อย ๆ ลักษณะนี้แต่ที่ผมให้อ. ลำดวนดู คือ รถทัวร์ในขณะที่ตกลงไปความเร็ว 90 จริงหรือป่าว ถ้าความเร็ว 90 จริงในการลงเนินหลายคนคงคิดว่าเกิดจากความประมาทอย่างแน่นอน แต่ถ้าลงในความเร็ว 40 และไปตรองลักษณะนี้ผมคิดว่าเกิดความบกพร่องแน่นอนของหน่วยงาน ในลักษณะนี้เกี่ยวกับโครงสร้างทางเสานี้จาก ขอนแก่น พิษณุโลก ทางจะค่อนข้างแคบมาก ๆ ตรงไหล่ทางเสานี้จะติดอยู่กับขอบทางพอดี โอกาสจะลื่นมีเกิดขึ้นได้แน่นอน เราควรปรับปรุงแก้ไขโครงสร้างทางตรงนี้ให้ดีขึ้นให้เพิ่ม Guard Rail ใส่ลงไปก็ได้ อยากให้ธรรมชาติเป็นตัวแบ่งกัน เช่น ต้นไม้หรือกอไผ่หนา ๆ ลองทำดูผมขอเสนอ
อ.ลำดวน ตอบ	เสนอไปหลายรอบแล้วไม่ผ่านการอนุมัติ
ถาม(ไม่แจ้งชื่อผู้พูด)	เรื่องที่ผมไปปราจีนบุรีที่วิ่งด้วยความเร็วสูงและต้องเบี่ยงไปในทางฉุกเฉินเพื่อเบรกตัวเองให้ได้ และทำอะไรให้รถที่วิ่งมาด้วยความเร็วเท่าไรก็ตามเบรกได้ด้วยตัวนี้ ที่นี้ควรเพิ่มอะไรในการทำตัวนี้ให้เกิดประสิทธิภาพ เช่น ใส่ทรายจากน้อย-มาก-น้อย เพื่อให้เบรกอยู่ แต่ผลคือมันเบรกไม่อยู่ด้วยตัวนี้จริง ๆ ควรเบรกอยู่เพราะจัดทำขึ้นมาเฉพาะทาง
อ.ลำดวน ตอบ	ทางเบรกฉุกเฉินนั้นบอกเลยว่าใช้ไม่ได้ เพราะพอสั๊กพักทรายจะแน่นจริง ๆ ต้องเป็นบ่อกรวดพอตกลงไปคือรถไปไหนไม่ได้อยู่ในบ่อนั้นไปเลย
ถาม(ไม่แจ้งชื่อผู้พูด)	คือ อ.ลำดวนที่ผมถามเพราะเห็นว่าเกิดเหตุหลายรายสาเหตุนี้เกิดจากคนขับส่วนใหญ่ที่นี้ปัจจัยที่จะทำให้คนขับระวังมากขึ้นคือป้ายสัญญาณเตือน ที่ติดตั้งระยะห่างก่อนถึงจุดที่น่าจะเกิดเหตุนี้เพียงพอหรือป่าว หรือมีอยู่แล้วแต่ใช้ไม่ได้ผล เช่น ป้ายรถไฟนั้นถ้าเรามองแทบไม่เห็นคนต่างพื้นที่เข้ามาคือไม่เห็น ไม่ทันระวัง เพราะฉะนั้นขอฝากเรื่องป้ายสัญญาณเตือนด้วย
ผอ.ประสิทธิ์ ตอบ	ต่างประเทศจะเห็นว่าจะเตือนก่อนประมาณ 500 เมตร เพราะฉะนั้นบ้านเราควรเอามาปรับปรุงตรงนี้ เช่น ทางรถไฟจะพบว่าป้ายเดียวแค่นั้นเองก็จะถึงทางรถไฟอยู่แล้ว ถ้าจะติดตั้งอาจจะประมาณ 5 ป้าย เพื่อเตือนเป็นระยะผมเสนอให้พัฒนาเรื่องป้าย
อ.พิชัย	ขอชี้แจงต่อ ผอ.ประสิทธิ์ว่า มี 4 ป้าย คือ ระ วัง รถ ไฟ ก็เข้าถึงรางพอดี
อ.ลำดวน	นำเสนอ เรื่องรถไฟ

ผู้แทนการรถไฟ	จริงๆ แล้ว รถโดยสารจะมีความเร็วจำกัดที่ 90 และหัวรถจักรมีตุ้ลลากจำกัดความเร็ว 90 แต่รถใหม่ๆ ดีเซลรางหรือสปินเตอร์ 120 ขึ้นอยู่กับสภาพของรางอีกทีหนึ่ง เช่น บางทางค่อนข้างแคบ 80 วา ความเร็วอาจลดลงมานิดหนึ่งแล้วแต่ตรงไหนที่น่าจะมีอันตรายและขึ้นอยู่กับสภาพรางและน้ำหนักของรถไฟ
ผอ.ประสิทธิ์ สรูป	เรื่องจุดตัดรถไฟว่าควรปรับปรุงให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนด้วย และการอบรมให้กับเจ้าหน้าที่แนวทางอย่างไรให้นำมาปรับใช้กับหน่วยงานของท่านได้

8.2 การร่วมบูรณาการจัดการถ่ายทอดความรู้โดยผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

ภายใต้โครงการการศึกษาและพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรได้กำหนดให้มีการร่วมบูรณาการจัดการถ่ายทอดความรู้โดยผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ โดยที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดขึ้นระหว่างวันที่ 18-20 กุมภาพันธ์ 2552 ณ ห้องพัชรวดี 1-2 โรงแรม ปริ้นซ์ พาเลซ มหานาค กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 53 คน (รายละเอียดแสดงในตารางที่ 8.2-1)

ตารางที่ 8.2-1 รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมการจัดการถ่ายทอดความรู้โดยผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ
18-20 กุมภาพันธ์ 2552

หน่วยงาน	จำนวน
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (กรุงเทพมหานคร)	5
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ต่างจังหวัด)	4
กรมการขนส่งทางบก	7
การรถไฟแห่งประเทศไทย	1
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2
กรมทางหลวงชนบท	1
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	1
กรมทางหลวง	1
บริษัทเอกชน	12
สำนักงานคดีศาลแขวง	1
กระทรวงสาธารณสุข กรุงเทพมหานคร	5
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.)	10
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย	2
อื่นๆ	1
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมการสัมมนา	53

รายชื่อวิทยากร

- Mr. Charles W. Lamb จาก Accident Investigation Division, Northwestern University Center for Public Safety, U.S.A.

กำหนดการ

วันพุธที่ 18 กุมภาพันธ์ 2552

- 08.30 – 09.30 น. : ลงทะเบียน
- 09.30 – 09.45 น. : พิธีเปิดการถ่ายทอดองค์ความรู้
กล่าวรายงานโดย นายธง เนติเจียม
ผู้อำนวยการส่วนประสานแผนความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร
กล่าวเปิดการถ่ายทอดฯ โดย นายจุฬา สุขมานพ
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- 09.45 – 10.15 น. : แนะนำความเป็นมา/กรอบแนวการจัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุ
โดย Mr. Charles W. Lamp จาก Accident Investigation Division
ของ Northwestern University Center for Public Safety, U.S.A.
- 10.15 – 10.30 น. : พักรับประทานอาหารว่าง
- 10.30 – 12.00 น. : การจัดทำผังสืบสวนอุบัติเหตุ(Advance Mapping)
- 12.00 – 13.00 น. : พักรับประทานอาหารกลางวัน
- 13.00 – 14.45 น. : ความรู้การตรวจสอบยางรถยนต์สำหรับอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ
- 14.45 – 15.00 น. : พักรับประทานอาหารว่าง
- 15.00 – 16.00 น. : ความรู้การตรวจสอบยางรถยนต์สำหรับอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ (ต่อ)
- 16.00 – 16.30 น. : คำถามและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น

วันพฤหัสบดีที่ 19 กุมภาพันธ์ 2552

- 09.30 – 10.15 น. : ความเสียหายของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ
- 10.15 – 10.30 น. : พักรับประทานอาหารว่าง
- 10.30 – 12.00 น. : ความเสียหายของยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ (ต่อ)
- 12.00 – 13.00 น. : พักรับประทานอาหารกลางวัน ณ ห้องอาหาร
- 13.00 – 14.15 น. : ลักษณะอุบัติเหตุการชนของยานพาหนะ
- 14.15 – 14.30 น. : พักรับประทานอาหารว่าง
- 14.30 – 16.00 น. : ลักษณะอุบัติเหตุการชนของยานพาหนะ (ต่อ)
- 16.00 – 16.30 น. : คำถามและแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น

วันศุกร์ที่ 20 กุมภาพันธ์ 2552

- 09.30 – 10.15 น. : ไพร่ยนต์กับการสืบค้นการเกิดอุบัติเหตุ
- 10.15 – 10.30 น. : พักรับประทานอาหารว่าง
- 10.30 – 12.00 น. : ไพร่ยนต์กับการสืบค้นการเกิดอุบัติเหตุ (ต่อ)
- 12.00 – 13.00 น. : พักรับประทานอาหารกลางวัน ณ ห้องอาหาร
- 13.00 – 14.15 น. : พลวัตยานพาหนะ
- 14.15 – 14.30 น. : พักรับประทานอาหารว่าง
- 14.30 – 16.30 น. : สรุปผลและปิดการถ่ายทอดองค์ความรู้



รูปที่ 8.2-1 บรรยากาศในการสัมมนาการถ่ายทอดความรู้โดยผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาโครงการจากการสัมมนาการถ่ายทอดความรู้โดยผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศ

1. เรื่องกล่องควบคุมความเร็วที่ติดในรถกฎหมายของไทยยังไม่รับรองกฎหมายข้อนี้ และศาลให้ความเห็นว่าเชื่อถือไม่ได้เพราะสามารถดัดแปลงข้อมูลได้นั้น Mr. Charles W. Lamp ได้ให้ความเห็นว่ากล่องควบคุมความเร็วมันไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้เพราะมันเป็นข้อมูลที่รับอย่างเดียวเท่านั้นยกตัวอย่างกล่องควบคุมความเร็วที่บันทึกข้อมูล 5 วินาทีก่อนการชนจะติดตั้งในรถ BMW, BENZ เป็นต้น
2. การพัฒนากฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกาจะเกิดจาก คดีที่เกิดขึ้นต่างๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปแก้ไขกฎหมายจรรยาให้สอดคล้องกับปัจจุบันและจะทำการเปลี่ยนแปลงกฎหมายอยู่เสมอจากคดีที่เกิดขึ้น
3. ประเทศไทยมีอุบัติเหตุรถบรรทุกน้ำมันพลิกคว่ำช่วงโค้งดิ่ง โค้งราบมีวิธีการป้องกันในกรณีนี้คือ ควรจำกัดพื้นที่ของการไหลของน้ำมันที่รั่วออกมาและกันพื้นที่เฉพาะห้ามเข้าใกล้เพราะอาจจะเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิดได้ในกรณีนี้ควรหลีกเลี่ยงรถแล่นผ่านบริเวณที่เกิดเหตุ
4. การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกควรจะทำเมื่อมีเหตุการณ์ผู้ประสบอุบัติเหตุบาดเจ็บหรือเสียชีวิตและจะต้องทำการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกทันที
5. เรื่องการเก็บร่องรอยยางรถยนต์ที่อเมริกาทำที่เมืองไทยใช้ระบบเดียวกันไม่ได้เพราะว่ายางรถยนต์ต่างชนิดกันที่อเมริกาผลิตยางให้เหมาะกับสภาพอากาศที่มีหิมะแต่ที่ประเทศไทยไม่มีหิมะยางจึงเป็นคนละชนิดกันที่เมืองไทยจะมีการยึด หด ของยางด้วย