

หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล

ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1



TEAM

Thai Emergency Ambulance Driving Course



กระทรวงสาธารณสุข

สิงหาคม 2557

หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล

ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1



TEAm
Thai Emergency Ambulance Driving Course



กระทรวงสาธารณสุข

สิงหาคม 2557

ชื่อหนังสือ : หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล Thai Emergency Ambulance Driving Course (TEAm) ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1

ISBN : 978-616-11-2306-2

พิมพ์ครั้งที่ 1 : กันยายน 2557

จำนวนพิมพ์ : 200 เล่ม

ผลิตโดย : สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน กระทรวงสาธารณสุข

พิมพ์ที่ : สำนักงานกิจการโรงพิมพ์สงเคราะห์องค์การทหารผ่านศึก

สงวนลิขสิทธิ์ตามพระราชบัญญัติ

ห้ามลอกเลียนแบบส่วนหนึ่งส่วนใดของหนังสือเล่มนี้โดยไม่ได้รับอนุญาต
จากเจ้าของลิขสิทธิ์

คำนิยม

ความปลอดภัยในการนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาลเป็นสิ่งจำเป็นลำดับแรกๆ ที่หน่วยงานต้องให้ความสำคัญอย่างจริงจัง เนื่องจากสถิติที่ผ่านมาพบว่าการสูญเสียผู้ป่วย รวมถึงบุคลากรทางการแพทย์ จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นระหว่างปฏิบัติหน้าที่ในขณะนำส่งผู้ป่วยฉุกเฉินจากจุดเกิดเหตุไปโรงพยาบาล หรือการส่งต่อระหว่างโรงพยาบาลเพิ่มมากขึ้น กระทรวงสาธารณสุขได้ตั้งคณะกรรมการศึกษาและพัฒนามาตรฐานของระบบรถพยาบาลโดยได้ศึกษาใน 7 เรื่อง ได้แก่ การยกระดับมาตรฐานคนขับรถพยาบาลฉุกเฉิน โดยเฉพาะการพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล ความปลอดภัยของบุคลากรและผู้ป่วยที่โดยสารไปกักรถพยาบาลตลอดจนขวัญกำลังใจแก่บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน โครงสร้างของรถพยาบาลต้องมีความแข็งแรง ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยตามเกณฑ์ มีการติดตั้งระบบ GPS และเครื่องติดตามอาการผู้ป่วยประจำรถ มีการซักซ้อมหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ข้อบ่งชี้ของการส่งต่อผู้ป่วยและการทำความเข้าใจกับผู้ป่วยและญาติก่อนการนำส่ง การจำกัดความเร็วของรถพยาบาลไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนดและยึดกฎจราจรอย่างเคร่งครัดตลอดจนการขอความร่วมมือจากประชาชนในการให้ทางรถพยาบาล

ผมขอขอบคุณคณะผู้จัดทำคู่มือหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่ได้เล็งเห็นความสำคัญของปัญหาดังกล่าว และมีความคิดริเริ่มในการรวบรวมและจัดทำคู่มือฉบับนี้ขึ้น เพื่อนำไปพัฒนาศักยภาพของพนักงานขับรถพยาบาล ให้สามารถขับรถพยาบาลได้อย่างปลอดภัยอันจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล ทำให้ผู้ป่วยและบุคลากรทางการแพทย์ที่อยู่บนรถพยาบาลมีความปลอดภัย และได้รับการรักษาพยาบาลอย่างทันท่วงที

ผมเชื่อมั่นว่าคู่มือหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 นี้ จะสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานรับส่งผู้ป่วยได้อย่างปลอดภัยและเกิดประสิทธิผลตามเป้าหมายที่วางไว้



(นายณรงค์ สหเมธาพัฒน์)
ปลัดกระทรวงสาธารณสุข

คำนิยม

กระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถพยาบาลฉุกเฉิน ที่ใช้ในโรงพยาบาลในสังกัดทั่วประเทศกว่า 800 แห่ง ประมาณ 3,000 คัน ซึ่งจากการประเมินพบว่ามีสภาพอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานพร้อมปฏิบัติงาน แต่ที่ผ่านมาอุบัติเหตุเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติงานรับส่งผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินบ่อยครั้งและแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นเรื่อยๆ ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นพยาบาล เจ้าหน้าที่กู้ชีพ ผู้ป่วย และญาติ จึงให้มีการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งตามนโยบายของกระทรวงสาธารณสุขที่ให้มีการพัฒนาพนักงานขับรถพยาบาล ด้วยการจัดหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาลฉุกเฉินโรงพยาบาลทุกแห่ง ให้เป็นมืออาชีพ ได้เรียนรู้ทั้งทฤษฎีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน การดูแลรักษาและตรวจเช็คความพร้อมของรถพยาบาล กฎหมายจราจร การใช้วิทยุสื่อสาร เทคนิคการขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ และฝึกทักษะการขับรถในสถานการณ์ต่างๆ เพิ่มความคล่องตัวต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทางการแพทย์ยิ่งขึ้น

ผมขอขอบคุณคณะผู้จัดทำที่ได้รวบรวมเนื้อหาและจัดทำคู่มือหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ขึ้น นับว่าเป็นเรื่องที่น่าสนับสนุนและส่งเสริมเป็นอย่างยิ่ง และยังสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงสาธารณสุขที่ให้มีการพัฒนาพนักงานขับรถพยาบาลเป็นอันดับแรก

ท้ายนี้ผมขอส่งความปรารถนาดีขอให้คู่มือหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 สามารถนำไปเป็นประโยชน์ในการจัดฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาลให้มีมาตรฐานและประสิทธิภาพที่ดียิ่งขึ้น อันจะก่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ที่เกี่ยวข้องต่อไป



(นายวิชาญ เพ็งจันทร์)

รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข

คำนำ

การจัดทำคู่มือหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 เป็นการนำหลักสูตรอบรมพนักงานขับรถที่ได้อบรมไปแล้วมาปรับปรุงและพัฒนา เพื่อสนองนโยบายของกระทรวงสาธารณสุขในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถพยาบาล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานและพัฒนาศักยภาพของพนักงานขับรถพยาบาลให้สามารถขับรถพยาบาลได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ ทำให้ผู้ป่วยและบุคลากรทางการแพทย์ที่อยู่บนรถพยาบาลมีความปลอดภัยมากที่สุด ซึ่งเนื้อหาของหลักสูตรประกอบด้วยทัศนคติและจิตสำนึกในการขับรถพยาบาลอย่างปลอดภัย การเตรียมความพร้อมของร่างกายและจิตใจ การเตรียมความพร้อมของรถพยาบาล กฎหมายที่เกี่ยวข้อง การสื่อสารในรถพยาบาลการวางแผนการเดินทางด้วย GPS การขับรถพยาบาลอย่างปลอดภัย การประเมิน ควบคุม และแก้ไขสถานการณ์ไม่ปกติต่างๆ ตลอดจนการบริหารจัดการความเหนื่อยล้าซึ่งครอบคลุมทักษะด้านต่างๆ อย่างครบถ้วน และสามารถนำไปใช้ในการอบรมพนักงานขับรถพยาบาลของหน่วยงานต่างๆ ทั้งในและนอกสังกัดกระทรวงสาธารณสุขได้เป็นอย่างดี

กระทรวงสาธารณสุข ขอขอบคุณคณะทำงานเพื่อพัฒนาและจัดทำหลักสูตรพนักงานขับรถพยาบาลฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์จากหน่วยงานต่างๆ ทั้งจากภาครัฐและเอกชนที่ได้ให้ความร่วมมือในการจัดทำหลักสูตรฉบับนี้จนเสร็จสิ้นสามารถนำไปใช้ อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อหน่วยงาน พนักงานขับรถพยาบาล ผู้ป่วย และผู้เกี่ยวข้อง สมดังเจตนารมณ์ที่ตั้งไว้ทุกประการ

กระทรวงสาธารณสุข

สิงหาคม 2557

สารบัญ

	หน้า
คำนิยาม	ก-ข
คำนำ	ค
1. ชื่อหลักสูตร	1
2. วัตถุประสงค์ของหลักสูตร	1
3. หลักการและเหตุผล	1
4. คุณสมบัติผู้เข้ารับการฝึกอบรม	3
5. จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม	3
6. ระยะเวลาในการฝึกอบรม	3
7. โครงสร้างและเนื้อหาสาระของหลักสูตร	3
8. รูปแบบการฝึกอบรม	7
9. คุณสมบัติและสัดส่วนของวิทยากร	7
10. สถานที่ในการฝึกอบรม	7
11. การวัดผลและประเมินผล	7
12. บรรณานุกรม	7
13. รายชื่อคณะทำงานเพื่อพัฒนาและจัดทำหลักสูตรพนักงานขับรถพยาบาล ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1	8
เอกสารประกอบการอบรม	9
บทที่ 1 ทักษะคิดและจิตสำนึกในการขับรถพยาบาลอย่างปลอดภัย	11
บทที่ 2 การเตรียมความพร้อมด้านสภาพร่างกายและจิตใจ ของพนักงานขับรถพยาบาล	15
บทที่ 3 การเตรียมความพร้อมของรถพยาบาล	19
บทที่ 4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถพยาบาล	35
บทที่ 5 การสื่อสารในรถพยาบาล	73
บทที่ 6 การวางแผนการเดินทางด้วย GPS	77
บทที่ 7 การขับรถพยาบาลปลอดภัย	85
บทที่ 8 การประเมิน ควบคุม และแก้ไขสถานการณ์ไม่ปกติและฉุกเฉิน	103
บทที่ 9 การบริหารจัดการความเหนื่อยล้า	111
บทที่ 10 การปฏิบัติการรถพยาบาล	113

หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล

1. ชื่อหลักสูตร

หลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1
Thai Emergency Ambulance Driving Course (TEAm), 1st edition

2. วัตถุประสงค์ของหลักสูตร

เมื่อสิ้นสุดการฝึกอบรม ผู้เข้ารับการฝึกอบรมจะมีผลการเรียนรู้ ดังนี้

- 1) มีทัศนคติและจิตสำนึกที่ดีในการขับรถพยาบาลอย่างปลอดภัย
- 2) มีความรู้ในการเตรียมความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานขับรถพยาบาล
- 3) มีความรู้และทักษะในการเตรียมความพร้อมของรถพยาบาล
- 4) มีความรู้และทักษะในการขับรถพยาบาลอย่างปลอดภัย
- 5) มีทักษะในการประเมิน ควบคุม และแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน
- 6) สามารถบริหารจัดการความเหนื่อยล้าได้

3. หลักการและเหตุผล

บุคลากรทางการแพทย์ ที่ปฏิบัติงานในระบบการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service System) และระบบส่งต่อผู้ป่วย (Referral System) เป็นทรัพยากรมนุษย์ที่มีคุณค่าและมีความสำคัญยิ่งในการช่วยเหลือผู้เจ็บป่วยฉุกเฉินและส่งต่อผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลที่มีศักยภาพเหมาะสม เพื่อช่วยให้ผู้ป่วยพ้นภาวะวิกฤติ บุคลากรเหล่านี้นอกจากปฏิบัติงานด้วยความยากลำบากในการดูแลผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤติบนรถพยาบาล (Ambulance) แล้ว ยังต้องรับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุระหว่างเดินทางอีกด้วย

จากสถิติที่ผ่านมาพบว่ารถพยาบาลเกิดอุบัติเหตุระหว่างนำส่งผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลมากขึ้น ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของบุคลากรทางการแพทย์ ตลอดจนผู้ป่วยและญาติสูงขึ้น โดยในรอบ 10 ปีที่ผ่านมาพบว่าบุคลากรทางการแพทย์ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถพยาบาลจำนวน 4,315 ราย เสียชีวิต 21 ราย และพิการถาวร 12 ราย ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากรถพยาบาลที่ประสบอุบัติเหตุ มากกว่าร้อยละ 50 เป็นพยาบาลวิชาชีพ ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถพยาบาลเหตุส่วนใหญ่ ก็เช่นเดียวกับอุบัติเหตุจราจรอื่น คือ เกิดจากปัจจัยด้านบุคคล ส่งผลให้เกิดความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สินอย่างมากมายมหาศาล โดยมูลค่าในทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุและการบาดเจ็บทางถนน ประมาณการเท่ากับร้อยละ 1 ของผลผลิตมวลรวมของประเทศ สำหรับประเทศที่มีรายได้ต่ำ และร้อยละ 1.5 และ 2 ของผลผลิตมวลรวมของประเทศ สำหรับประเทศที่มีรายได้ปานกลางและสูงตามลำดับ นอกจากนี้ข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของรถพยาบาลระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2555 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2557 พบว่ามีแนวโน้มสูงขึ้นคือ มีอุบัติเหตุจำนวน 39 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 125 ราย และเสียชีวิต 19 ราย (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2557)

กระทรวงสาธารณสุข มีนโยบายและแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถพยาบาล ซึ่งให้ความสำคัญอันดับแรกกับพนักงานขับรถ โดยจะยกระดับมาตรฐานคนขับรถพยาบาลโดยเฉพาะ และพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาล รวมถึงมาตรการตรวจสอบสภาพจิต การประกันชีวิต การเข้ามาตรฐานการขับรถพยาบาลความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง กำหนดให้โครงสร้างตัวถังรถพยาบาลต้องแข็งแรง และติดตั้งระบบจีพีเอส (GPS) สำหรับพยาบาลวิชาชีพที่ไปกัปรถพยาบาลต้องมีทักษะและประสบการณ์ ในการดูแลผู้ป่วยที่ส่งต่อ

โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ป่วยเป็นสำคัญที่สุด และมีประกันอุบัติเหตุหมู่ ค่าตอบแทนพิเศษ รวมถึงการส่งต่อผู้ป่วยต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์ เงื่อนไข ข้อบ่งชี้ของการส่งต่อผู้ป่วย เพื่อลดความเสี่ยงในการส่งต่อผู้ป่วยช่วงเวลาไม่ปกติ ตลอดจนการขอความร่วมมือจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและสังคมให้หลบและให้ทางแก่รถพยาบาล (วชิระ เพ็งจันทร์, 2557)

สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน (สธฉ.) กระทรวงสาธารณสุข ได้พัฒนาหลักสูตรอบรมพนักงานขับรถพยาบาล (Thai Emergency Ambulance Driving Course) ขึ้น และจัดอบรมในเดือนมิถุนายน 2557 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ และยกระดับมาตรฐานของพนักงานขับรถพยาบาล ให้สามารถนำส่งผู้ป่วยได้อย่างปลอดภัย รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ ลดอัตราการเสียชีวิตและความพิการของผู้ป่วย โดยอบรมให้กับพนักงานขับรถพยาบาลจากโรงพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข และโรงพยาบาลเอกชน ทั้งส่วนกลางและภูมิภาค รุ่นแรก จำนวน 35 คน และวางแผนจัดอบรมให้กับโรงพยาบาลในสังกัดทั่วประเทศ เพื่อให้ได้พนักงานขับรถพยาบาลมืออาชีพ ได้เรียนรู้ทั้งทฤษฎีความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน การดูแลรักษาตรวจเช็คความพร้อมของรถพยาบาล กฎหมายจราจร การใช้วิทยุสื่อสาร เทคนิคการขับรถเชิงป้องกันอุบัติเหตุ และฝึกทักษะการขับรถในสถานการณ์ต่างๆ เพิ่มความคล่องตัวต่อการปฏิบัติงานของบุคลากรทางการแพทย์ โดยในระยะยาวจะร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตการขับขี่ยานพาหนะ โดยเฉพาะ ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยยังไม่เคยมีใช้ แต่ในต่างประเทศมีใช้แล้ว เช่น ประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา เป็นต้น โดยมาตรการนี้จะให้มีผลบังคับใช้กับรถพยาบาลในสถานพยาบาลทุกแห่งทั้งรัฐและเอกชนรวมทั้งมูลนิธิกุ๊กกั๊ว เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) ได้กำหนดมาตรฐานด้านผู้ปฏิบัติการ ตามพระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2551 และได้ร่วมมือกับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติเขต 7 ขอนแก่น โรงพยาบาลขอนแก่น และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พัฒนาหลักสูตรอบรมพนักงานขับรถพยาบาลและจัดอบรมในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2557 โดยอบรมนำร่องให้กับพนักงานขับรถพยาบาลจากโรงพยาบาลในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 3 รุ่นละ 60 คน รวม 180 คน

สำนักสาธารณสุขฉุกเฉินได้ร่วมมือกับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ทำการศึกษาและกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถพยาบาลสรุปได้ 7 ประการคือ 1) พนักงานขับรถพยาบาล ต้องผ่านการอบรมหลักสูตรการขับรถพยาบาลที่เหมือนจริง มีใบขับขี่ยานพาหนะเท่านั้น มีการตรวจแอลกอฮอล์ในลมหายใจ และตรวจสารเสพติดในปัสสาวะก่อนขับรถ ผ่านการทดสอบสุขภาพจิต 2) พยาบาลวิชาชีพที่ปฏิบัติงาน ต้องสามารถดูแลผู้ป่วยเฉพาะโรคหรือการบาดเจ็บของผู้ป่วยที่ส่งต่อได้ 3) รถพยาบาลต้องมีโครงสร้างตัวถังรถที่แข็งแรง มีการตรวจเช็คสภาพรถ ติดตั้งจัดหาอุปกรณ์ความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัยที่ยึดกับตัวเบาะที่นั่ง หรือยึดกับตัวรถ 4) ติดตั้งระบบ (GPS) ประจํารถ เพื่อสามารถติดตามตำแหน่งพิกัดของรถพยาบาล และควบคุมความเร็วได้ 5) กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อบ่งชี้ของการส่งต่อผู้ป่วย เพื่อลดความเสี่ยงต่อการส่งต่อในช่วงเวลาไม่เหมาะสม 6) จำกัดความเร็วรถพยาบาลไม่เกินกฎหมายกำหนด ให้ยึดกฎจราจรอย่างเคร่งครัด 7) ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน หากพบรถพยาบาลที่เปิดสัญญาณไฟ ขอให้หลีกเลี่ยงเพื่อให้รถพยาบาลส่งผู้ป่วยถึงมือแพทย์ยังโรงพยาบาลปลายทางปลอดภัยที่สุด

กระทรวงสาธารณสุขได้ตั้งคณะทำงานประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจาก สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน, กรมการแพทย์, สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กรมการขนส่งทางบก, โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า, โรงพยาบาลขอนแก่น, วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดขอนแก่น, โรงพยาบาลกรุงเทพ, บริษัท เอสซีจี สกิลส์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด, บริษัท IDDriver, บริษัทบุญรอดเทรดดิ้ง จำกัด และบริษัทโตโยต้ามอเตอร์ประเทศไทย จำกัด

ทำการประเมินผลโครงการฝึกอบรมพนักงานขับรถพยาบาลที่ผ่านมา และนำผลที่ได้จากการประเมินผลโครงการมาพัฒนาปรับปรุงหลักสูตรอบรมพนักงานขับรถพยาบาลมาปรับเป็นหลักสูตรฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 เพื่อนำไปใช้ในการฝึกอบรมให้กับพนักงานขับรถพยาบาลในสังกัดกระทรวงสาธารณสุขทั่วประเทศจำนวนกว่า 800 แห่ง ซึ่งมีรถพยาบาลประมาณ 2,500 คัน รวมทั้งสามารถนำหลักสูตรนี้ไปจัดอบรมให้กับสถานพยาบาลและหน่วยปฏิบัติการในสังกัดอื่นๆ ที่ใช้รถพยาบาลในการปฏิบัติงานการแพทย์ฉุกเฉินและส่งต่อผู้ป่วยด้วย

4. คุณสมบัติผู้เข้ารับการฝึกอบรม

พนักงานขับรถพยาบาล ของสถานพยาบาลและหน่วยปฏิบัติการ ภาครัฐ ภาคเอกชน และท้องถิ่น ที่มีอายุ 25-50 ปี และมีใบอนุญาตขับรถยนต์

5. จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม

รุ่นละ 50 คน

6. ระยะเวลาในการฝึกอบรม

4 วัน

7. โครงสร้างและเนื้อหาของหลักสูตร

เนื้อหา	จำนวนชั่วโมง	
	ทฤษฎี	ปฏิบัติ
บทที่ 1 ทศนคติและจิตสำนึกในการขับรถพยาบาลอย่างปลอดภัย 1.1 สถานการณ์อุบัติเหตุและภาพลักษณ์ของประเทศไทย 1.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ 1.3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ 1.4 ปรัชญา แนวคิดและทศนคติในการขับรถปลอดภัย	1	-
บทที่ 2 การเตรียมความพร้อมด้านสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานขับรถพยาบาล 2.1 สมาธิและความพร้อมของร่างกาย-จิตใจ 2.2 การตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน: TENKO 2.3 การตรวจสภาพความพร้อมของร่างกาย (Physical Fitness Test)	1	-
บทที่ 3 การเตรียมความพร้อมของรถพยาบาล 3.1 การตรวจสภาพรถพยาบาลก่อนใช้งาน (Check Before Driving) 1) ตรวจเช็คระบบเบรกและคลัตช์ 2) ตรวจเช็คระบบไฟฟ้า 3) ตรวจเช็คระดับน้ำในหม้อน้ำและหม้อพัก 4) ตรวจเช็คคylinder และแรงดันลมยาง 5) ตรวจเช็คระบบน้ำมันเชื้อเพลิง 6) ตรวจน้ำมันหล่อลื่น 7) ตรวจเสียงดังตามจุดต่างๆ 3.2 ระบบการบริหารการตรวจเช็ครถประจำวัน	2	2 ทักษะการตรวจสภาพรถพยาบาล

เนื้อหา	จำนวนชั่วโมง	
	ทฤษฎี	ปฏิบัติ
บทที่ 4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถพยาบาล 4.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ 4.2 ประมวลกฎหมายอาญา 4.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 4.4 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 4.5 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 4.6 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไข ปี 2549 4.7 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 4.8 พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดัดแปลงรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2551 4.9 กรณีศึกษา	2	-
บทที่ 5 การสื่อสารในรถพยาบาล 5.1 ระยะเวลาในการสื่อสาร 5.2 การใช้วิทยุสื่อสาร	1	1 ทักษะการสื่อสาร
บทที่ 6 การวางแผนการเดินทางด้วย GPS 6.1 ความหมายของ GPS 6.2 การทำงานของ GPS 6.3 ระบบนำทางด้วย GPS 6.4 แผนที่นำทางด้วย GPS 6.5 อุปกรณ์ที่ใช้ร่วมกับการนำทางด้วย GPS 6.6 การประยุกต์ใช้งาน GPS 6.7 การใช้ระบบ GPS ในต่างประเทศ 6.8 แนวโน้มหรืออนาคตของ GPS ในประเทศไทย	1	-

เนื้อหา	จำนวนชั่วโมง	
	ทฤษฎี	ปฏิบัติ
บทที่ 7 การขับรถพยาบาลปลอดภัย 7.1 การเตรียมพร้อมก่อนการออกรถ 8 ขั้นตอน 7.2 การขับรถด้วยเทคนิคระบบเสียงนำสมอง 7.3 การใช้อุปกรณ์ในการควบคุมรถ 7.4 ทำนั่งขับรถ 7.5 การคาดเข็มขัดนิรภัย 7.6 การสตาร์ทเครื่องยนต์ 7.7 เทคนิคการมองที่ปลอดภัย 7.8 การใช้สายตามองขณะขับขี 7.9 การปรับมุมกระจก 7.10 เทคนิคการมองกระจก 7.11 การตรวจสอบการจราจร 7.12 การออกรถที่ปลอดภัย 7.13 การใช้พวงมาลัย ดิ่งดัน และแบบไขว้แขน 7.14 การจอดและหยุดรถ 7.15 การจอดรถริมทาง 7.16 การเบรก 7.17 ระยะตามรถ 7.18 เทคนิคการขับรถเข้าโค้งหรือวงเลี้ยว 7.19 การขับรถเข้าทางโค้ง 7.20 การขับรถทางลาดชัน 7.21 การแข่งที่ปลอดภัย 7.22 การใช้ถนนทางร่วมทางแยก 7.23 การใช้สัญญาณไฟฉุกเฉิน 7.24 การควบคุมรถพยาบาลขั้นพื้นฐาน	4	6 ทักษะ การขับรถ พยาบาล ปลอดภัย

เนื้อหา	จำนวนชั่วโมง	
	ทฤษฎี	ปฏิบัติ
บทที่ 8 การประเมิน ควบคุม และแก้ไขสถานการณ์ไม่ปกติและฉุกเฉิน	2	2
8.1 การประเมิน ควบคุม และแก้ไขสถานการณ์ไม่ปกติ <ol style="list-style-type: none"> 1) การขับรถถอยหลังจากที่แออัด 2) การขับรถขณะฝนตกหนัก 3) การขับรถหลังฝนหยุดตก 4) การขับรถเวลากลางคืน 5) การขับรถเมื่อมีสัญญาณน้ำป่าไหลหลาก 6) การขับรถบนถนนที่มีสภาพเป็นดินหรือลูกรัง 7) การขับรถบนถนนที่ขรุขระ 8) การขับรถที่ต้องเผชิญกับลมแรงจัด 9) การขับรถฝ่าพายุฝุ่นและกลุ่มควันไฟ 10) การขับรถในช่วงฤดูหนาว มีหมอกจัด 11) การขับรถในช่วงน้ำท่วมขัง 12) การขับรถถอยหลังในทางตรง 		
8.2 การประเมิน ควบคุม และแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน <ol style="list-style-type: none"> 1) เบรกแตก 2) เบรกค้าง 3) สายคลัตช์ขาด 4) รถตกน้ำ 5) รถลื่นไถล 6) ยางแบนขณะวิ่ง 7) ยางระเบิด 8) กระจกหน้ารถแตก 		
บทที่ 9 การบริหารจัดการความเหนื่อยล้า	1	-
บทที่ 10 การปฏิบัติการรถพยาบาล	1	1
10.1 ประเภทของรถพยาบาล		ทักษะการ ตรวจความ พร้อมของ อุปกรณ์รถ พยาบาล
10.2 รหัสปฏิบัติการของรถพยาบาล		
รวม	18	10
	28	

8. รูปแบบการฝึกอบรม

ฝึกอบรมโดยยึดผู้อบรมเป็นศูนย์กลางและใช้ปัญหาเป็นฐาน (Trainer-centered และ Problem-based Training)

- 1) บรรยาย
- 2) ฝึกปฏิบัติในสถานการณ์จำลองและสถานการณ์จริง

9. คุณสมบัติและสัดส่วนของวิทยากร

- 1) คุณสมบัติของวิทยากร
 - (1) ผ่านการฝึกอบรมในหัวข้อที่สอน หรือ
 - (2) มีความรู้และประสบการณ์ความเชี่ยวชาญในหัวข้อที่สอน หรือ
 - (3) เคยเป็นวิทยากรในหัวข้อที่สอน
- 2) สัดส่วนของวิทยากร
สัดส่วนวิทยากรต่อผู้เข้ารับการฝึกอบรมภาคปฏิบัติ ไม่เกิน 1 : 6

10. สถานที่ในการฝึกอบรม

- 1) มีพื้นที่ฝึกปฏิบัติขับรถ ไม่น้อยกว่า 50 x 60 เมตร
- 2) มีสภาพพื้นที่และอุปกรณ์พร้อมต่อการฝึกปฏิบัติทุกทักษะและทุกสถานการณ์ที่กำหนดไว้ในหลักสูตร

11. การวัดผลและประเมินผล

- 1) วิธีการวัดผลการฝึกอบรม
 - (1) การทดสอบความรู้ก่อนและหลังการอบรม
 - (2) การทดสอบทักษะปฏิบัติ
 - (3) การตรวจสอบเวลาในการเข้าอบรม
- 2) เกณฑ์การประเมินผลการฝึกอบรม
 - (1) มีคะแนนการทดสอบความรู้หลังการอบรม ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60
 - (2) ผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติ ทุกทักษะ
 - (3) มีเวลาในการอบรม ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของเวลาในการอบรมทั้งหมด

12. บรรณานุกรม

กรมทางหลวง. 2550. รายงานอุบัติเหตุจากรางทางหลวงแผ่นดินปี 2550. Webpage: <http://saraban.doh.go.th>
(30 กรกฎาคม 2557)

กระทรวงสาธารณสุข. 2557. เอกสารโครงการอบรมพนักงานขับรถพยาบาล รุ่นที่ 1/ 2557 (Thai Emergency Ambulance Driving Course: TEAm). (เอกสารอัดสำเนา)

พ.ต.อ.บัญญัติ มาลีศรี. 2557. ข้อกำหนดที่พนักงานขับรถการแพทย์ฉุกเฉินควรรู้. (เอกสารอัด สำเนา)

โรงพยาบาลขอนแก่น. 2557. รายงานสรุปผลโครงการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาศักยภาพ ผู้ขับรถพยาบาล
ในระบบปฏิบัติการฉุกเฉินและระบบส่งต่อ ปี 2557. (เอกสารอัดสำเนา)

โรงเรียนทักษะพิพัฒน์. 2557. เทคนิคการขับรถปลอดภัยเชิงป้องกันอุบัติเหตุ. (เอกสารอัดสำเนา)

วชิระ เพ็งจันทร์. 2557. แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถพยาบาลของกระทรวงสาธารณสุข. (เอกสาร
อัดสำเนา)

- วิทยาชาติบัญชาชัย. 2557. ข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถพยาบาล. (เอกสารอัดสำเนา)
ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. 2550. ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับความเร็ว. Webpage: <http://www.tarc.ait.ac.th/th/speed.php> (2 สิงหาคม 2557)
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. 2557. รายงานสรุปสถิติการเกิดอุบัติเหตุของรถพยาบาล. (เอกสารอัดสำเนา)
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2549. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ. Webpage: <http://www.tarc.ait.ac.th/th/speed.php> (2 สิงหาคม 2557)

13. รายชื่อคณะกรรมการเพื่อพัฒนาและจัดทำหลักสูตรพนักงานขับรถพยาบาล ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1

1) นพ.วชิระ เพ็งจันทร์	รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข	ประธานที่ปรึกษา
2) นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย	ผู้อำนวยการศูนย์อุบัติเหตุและวิกฤติบำบัด โรงพยาบาลขอนแก่น	ที่ปรึกษา
3) นพ.อนุชา เศรษฐเสถียร	เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	ที่ปรึกษา
4) นพ.อนุรักษ์ อมรเพชรสถาพร	ผู้อำนวยการสำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน	ที่ปรึกษา
5) พญ.จันทรา แก้วสัมฤทธิ์	สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน	ประธานคณะกรรมการ
6) นพ.ภูมินทร์ ศิลาวรรณ	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	รองประธานคณะกรรมการ
7) พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	คณะกรรมการ
8) พ.ต.อ.บัญชา มาลีศรี	สถานีตำรวจภูธรจังหวัดขอนแก่น	คณะกรรมการ
9) นพ.ไพโรจน์ เครือกาญจนา	กรมการแพทย์	คณะกรรมการ
10) อ.ดร.วิภาดา วิจิทกุลลาภ	วิทยาลัยการสาธารณสุขสิรินธร จังหวัดขอนแก่น	คณะกรรมการ
11) นายไพศาล โชติกล่อม	โรงพยาบาลขอนแก่น	คณะกรรมการ
12) นางสาวศุภลักษณ์ ชารีพัด	โรงพยาบาลขอนแก่น	คณะกรรมการ
13) นายดิศรณ์ วสุนธราพร	โรงพยาบาลกรุงเทพ	คณะกรรมการ
14) นางสาวสุรีย์ภรณ์ บุญญานุกูล	โรงพยาบาลกรุงเทพ	คณะกรรมการ
15) นางสาวดารณี สายสุวรรณ	กรมการขนส่งทางบก	คณะกรรมการ
16) นายนิติวัฒน์ แดงโตด	กรมการขนส่งทางบก	คณะกรรมการ
17) นายสมบัติ พุทธสัมฤทธิ์	บริษัท เอสซีจี สกิลส์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด	คณะกรรมการ
18) นายนนท์ ภูปรัสสานนท์	บริษัท เอสซีจี สกิลส์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด	คณะกรรมการ
19) นางสุทธิสมร แสงสุรศักดิ์ชัย	บริษัท ID Driver	คณะกรรมการ
20) นายเฉลิมชัย หุ่นนาครินทร์ทร	บริษัท ID Driver	คณะกรรมการ
21) นายอุดมศักดิ์ มีชัย	บริษัทบุญรอด เทรตติ้ง จำกัด	คณะกรรมการ
22) นายสมจิต ปัญญาศักดิ์	บริษัทโตโยต้า มอเตอร์ประเทศไทย จำกัด	คณะกรรมการ
23) นายสุชาติ ไตรรูป	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	คณะกรรมการ
24) นายบุญฤทธิ์ เพชรรักษ์	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	คณะกรรมการ
25) นางคุษฎี ทองศิริ	สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน	คณะกรรมการและเลขานุการ
26) นายศิริชัย นิ้มมา	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
27) นางสาวพุทธพร นามเย็น	สำนักสาธารณสุขฉุกเฉิน	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ
28) นางสาวอนัญญา พันธุ์คุณาวัฒน์	สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	คณะกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

เอกสาร



ประกอบการฝึกอบรม

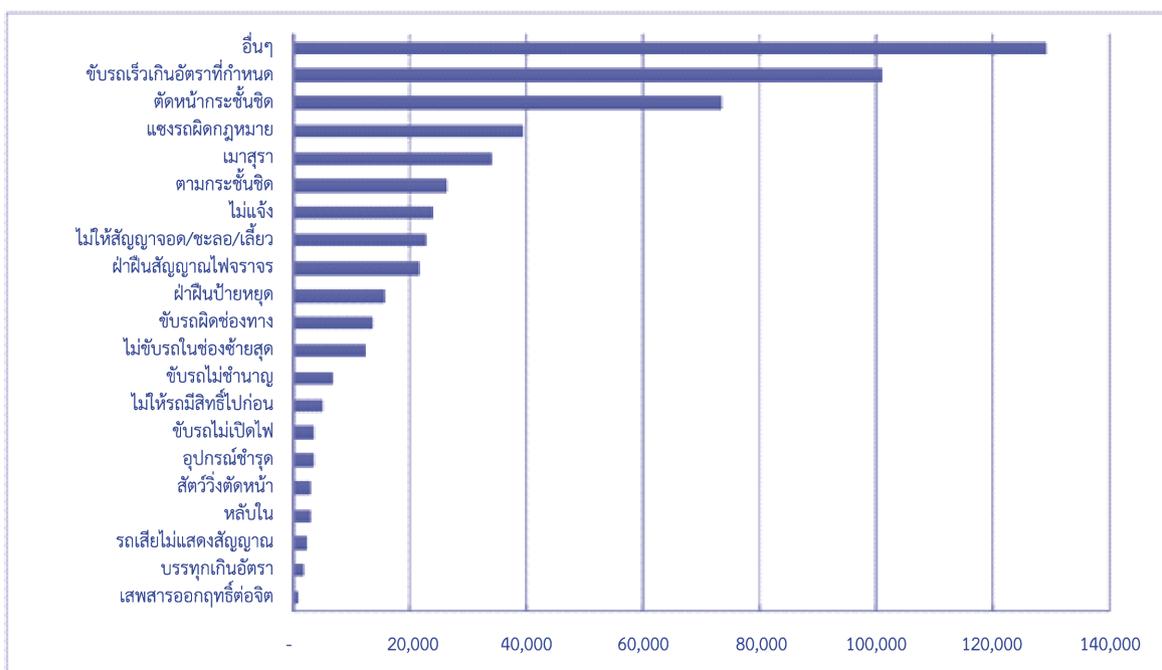
บทที่ 1



ทัศนคติและจิตสำนึก ในการขับรถพยาบาลอย่างปลอดภัย

1.1 สถานการณ์อุบัติเหตุและภาพลักษณ์ของประเทศไทย

จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนจากองค์การอนามัยโลก ในแต่ละปีมีจำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกมากกว่า 1.2 ล้านคน และบาดเจ็บประมาณ 50 ล้านคน สำหรับประเทศไทยอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินแก่ประชากรไทยเป็นอย่างมาก มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน เฉลี่ย 12,492 คน ในแต่ละปี ซึ่งเป็นเพศชาย ร้อยละ 78 และเพศหญิง ร้อยละ 22 ไม่นับรวมผู้บาดเจ็บที่ไม่สามารถประมาณการตัวเลขอย่างเป็นทางการได้ และเมื่อพิจารณาถึงมูลค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ประเมินได้ว่าอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียถึง 232,855 ล้านบาทต่อปี (กรมทางหลวง, 2550) เป็นที่ทราบกันดีว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วย ความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน ความบกพร่องของรถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งหรืออาจเกิดจากปัจจัยร่วมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ลูกโซ่ จากสถิติอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี พ.ศ. 2545 - 2549 พบว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ตัดหน้ากระชั้นชิด และแซงรถผิดกฎหมาย (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2549)



ภาพสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

“ความเร็ว” เพิ่มโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ

ความเร็วที่สูงขึ้น จะมีระยะทางในการหยุดรถเพิ่มขึ้น จากผลการวิจัยพบว่า ในสภาพแวดล้อมและระยะเวลาในการรับรู้ตอบสนองเดียวกัน เมื่อเพิ่มความเร็วจาก 32 กม./ชม. เป็น 112 กม./ชม. หรือ 3.5 เท่า จะต้องใช้ระยะทางในการหยุดรถเพิ่มขึ้นถึง 8 เท่า นอกจากนั้น ความเร็วยังเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ จากสถิติในประเทศอังกฤษพบว่า หากรถยนต์ชนคนเดินเท้าที่ความเร็ว 48 กม./ชม. คนเดินเท้าอาจจะเสียชีวิต 20% แต่หากชนที่ความเร็ว 64 กม./ชม. คนเดินเท้าอาจจะเสียชีวิตถึง 90% และจากการศึกษาในประเทศสวีเดนพบว่าทุกๆ ความเร็วที่เพิ่มขึ้น 10% จะเพิ่มแรงในการปะทะ 21% และเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตสูงถึง 46% จากข้อมูลสถิติทั้งในประเทศและต่างประเทศ ยืนยันได้ว่า การขับรถเร็วเป็นปัจจัยสำคัญของปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง (ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย, 2550)

สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถพยาบาล



จากการดำเนินงานในอดีตที่ผ่านมา พบว่ารถพยาบาลประสบอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง เป็นเหตุให้ผู้ปฏิบัติงานในระบบการแพทย์ฉุกเฉินและระบบส่งต่อ ต้องบาดเจ็บ เสียชีวิตและพิการอย่างต่อเนื่องทุกปีและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ดังปรากฏในหน้าหนังสือพิมพ์อยู่เนืองๆ จากการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าสาเหตุของความรุนแรงของการบาดเจ็บส่วนใหญ่เกิดจากการไม่มีอุปกรณ์ป้องกันให้เกิดความปลอดภัยในรถพยาบาล นอกจากนั้นสภาพของรถทั้งในส่วนห้องคนขับ ห้องโดยสาร อุปกรณ์ที่เสริมความปลอดภัยภายนอก รวมทั้งอุปกรณ์ที่จำเป็นที่ควรมีประจำรถ ก็ยังต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อให้บุคลากรทางการแพทย์และผู้ป่วยมีความปลอดภัยทั้งขณะปฏิบัติงาน ขณะเดินทาง จนนำส่งผู้ป่วยถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัย

ความเสียหายของบุคลากรในระบบการแพทย์ฉุกเฉินและระบบส่งต่อ

สำนักงานพยาบาล ได้ศึกษาจำนวนบุคลากรที่ได้รับการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในรอบ 10 ปี ที่ผ่านมา พบว่ามีผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการให้บริการผู้ป่วย จำนวน 4,315 ราย เสียชีวิต 21 ราย พิการถาวร 12 ราย ผู้ได้รับความเสียหายมากกว่า 50 % เป็นพยาบาลวิชาชีพ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2557)

1.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกที่เกิดขึ้นนั้น เกิดขึ้นจากหลายสาเหตุด้วยกัน โดยมี 3 สาเหตุหลัก ได้แก่ คน รถ ถนนและสิ่งแวดล้อม โดยสาเหตุมากกว่าร้อยละ 90 เกิดจากคนหรือผู้ขับขี่ ซึ่งอาจขับรถประมาท ขาดความรู้ ขาดทักษะในเรื่องเทคนิคการขับรถที่ถูกต้อง รวมถึงขาดจิตสำนึกในการขับขี่อย่างปลอดภัย

1.2.1 สาเหตุจากผู้ขับขี่

- 1) มีความบกพร่องทางด้านร่างกาย เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือหลับใน สุขภาพไม่ดี มีโรคประจำตัว โรคลมชัก ตาบอดสี ตาพร่า น้ำตาลในเลือดต่ำ
- 2) มีความบกพร่องทางด้านจิตใจและอารมณ์ เช่น มีความกตัญญูใจ วิตกกังวล อารมณ์หงุดหงิด ฉุนเฉียว มีความตึงเครียดทางอารมณ์
- 3) ขาดความรู้ความชำนาญ และประสบการณ์ในการใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องความเร็วกับรถ การคาดคะเนความเร็ว หรือระยะทางไม่ถูกต้อง ไม่มีความรู้ความชำนาญในเรื่องลักษณะของ ยวดยานที่ใช้ขับ ไม่รู้จักกฎจราจร เป็นต้น
- 4) ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ เช่น ขับรถเร็ว ขับรถตัดหน้ารถอื่นระยะกระชั้นชิด ขับรถล้ำช่องทางเดินรถ ขับรถแซงซ้าย หรือแซงขวาในที่คับขัน ขับรถตามหลังคนอื่นอย่าง กระชั้นชิด ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วม ขับรถย้อนศรทางเดินรถ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร หยุดรถโดยกระชั้นชิด ฯลฯ
- 5) ไม่รู้จักป้องกันตนเอง เช่น ขับรถด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ความเร่งรีบในการเดินทาง เสพยากระตุ้นประสาท ต้มสุราขณะขับรถ ฯลฯ สำหรับเรื่องการต้มสุรานั้น จากสถิติของสถาบันนิติเวชวิทยา กรมตำรวจ ปีพ.ศ. 2532 พบว่าผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจากการจราจร มีประวัติการดื่มสุร่าจำนวน 288 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 77.12

1.2.2 สาเหตุจากคนเดินเท้า

- 1) การขาดความระมัดระวัง เช่น ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยไม่ระมัดระวัง ในการปิด-เปิดประตูลงเดินถนนโดยไม่ระมัดระวัง ยวดยาน วิ่งตัดหน้ารถ การวิ่งเล่นบนถนน ลั่นหกล้ม ลังเลใจในการข้ามถนน ฯลฯ
- 2) การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ห้อยโหนรถโดยสารประจำทาง ไม่ขึ้นหรือลงขณะรถหยุดหรือที่ป้ายจอด ไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม, สัญญาณ หรือสะพานลอย ไม่เดินถนนตามบาทวิถีหรือทางเท้า
- 3) ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เช่น ข้ามถนนโดยออกจากหน้า หรือท้ายรถขณะที่รถยังจอดอยู่ สัตว์เลี้ยงเดินข้ามถนนหรือวิ่งตัดหน้ารถ ฯลฯ
- 4) ความไม่สมบูรณ์ของร่างกายและจิตใจ เช่น สภาพร่างกายที่อ่อนเพลียหรือการต้มสุราขณะเดินถนน เป็นต้น

1.3 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ มีองค์ประกอบสำคัญ 2 ประการ ได้แก่

- 1) การกระทำที่ไม่ปลอดภัย (UNSAFE-ACT) หมายถึง การกระทำหรือการปฏิบัติงานของคนที่มีความทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับตนเองและผู้อื่น เช่น การขับรถด้วยความเร็ว ซึ่งมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นการกระทำที่ไม่ปลอดภัย
- 2) สภาพการที่ไม่ปลอดภัย (UNSAFE-CONDITION) หมายถึง สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสมเป็นอันตรายต่อการปฏิบัติงาน เช่น การขับรถในเวลากลางวัน ผงตกหนัก ถนนที่อันตราย

1.4 ปรัชญา แนวคิดและทัศนคติในการขับรถปลอดภัย

ปรัชญาของการขับรถปลอดภัยเชิงป้องกันอุบัติเหตุ คือ การขับรถเพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ แม้ว่าเหตุแห่งอุบัติเหตุจะมาจากความผิดพลาดของตนเอง หรือจากความผิดพลาดของผู้อื่น หรือจากสภาพแวดล้อมที่เลวร้าย ไม่เอื้ออำนวยสำหรับการขับขี่ก็ตาม โดยมีเป้าหมายในการขับ ไม่ให้ไปชนผู้อื่น ไม่ให้ผู้อื่นมาชนเรา ไม่เป็นเหตุให้ผู้อื่นชนกัน และถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

ทัศนคติ หมายถึง แนวความคิดเห็นของเราที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งจะถูกแสดงออกมา เป็นความเห็น กฎระเบียบ หรือการกระทำ ซึ่งทัศนคติในการขับรถปลอดภัยจะเป็นตัวกำหนดพฤติกรรมของเรานี้ที่มีต่อการขับ หลีกเลี่ยงพฤติกรรมเสี่ยงภัย หลีกเลี่ยงการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ไม่ยึดติดกับความถูกต้อง - ความผิด รู้จักให้อภัยแก่คนที่ขับรถผิดกฎจราจร เพื่อให้เขา-เรา-และทุกฝ่าย รอดพ้นจากการเกิดอุบัติเหตุ ถ้าปราศจากทัศนคติที่ถูกต้อง และความมุ่งมั่นที่จะขับรถให้ปลอดภัย ก็อาจจะเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ทัศนคติในการขับรถปลอดภัยได้แก่

- 1) เอื้ออาทรต่อผู้ขับขี่ใช้ถนนคนอื่นๆเสมอ
- 2) ยอมรับและเตรียมพร้อมสำหรับความผิดพลาดของผู้อื่น
- 3) ยอมรับว่าไม่มีงานใดที่เร่งด่วนจนกระทั่งทำให้ต้องขับรถเร็วเกินกว่ากำหนด
- 4) เข้าใจว่าการขับรถ เป็นทักษะที่ต้องประกอบด้วยเทคนิคต่างๆที่ถูกต้อง
- 5) ทราบว่าการที่จะเป็นนักขับรถที่ปลอดภัยจำเป็นต้องมีความพร้อมอยู่เสมอ ทั้งร่างกายและจิตใจ
- 6) เตือนตัวเองเสมอว่ารถไม่สามารถอยู่ในสภาพปลอดภัยได้ หากขาดการบำรุงรักษาอย่างถูกต้อง
- 7) ให้คิดและเตือนตัวเองอยู่เสมอว่ารถที่ขับอยู่บางครั้งไม่มีประกันภัยเพื่อเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น

บทที่ 2



การเตรียมความพร้อมด้านสภาพร่างกาย และจิตใจของพนักงานขับรถพยาบาล

2.1 สมรรถนะและความพร้อมของร่างกายและจิตใจ

สมรรถนะและความพร้อมของร่างกายและจิตใจ เป็นปัจจัยและสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะขับขี่รถมาที่ปี กี่กิโลเมตร มีประสบการณ์หรือมีทักษะในการขับขี่มากเพียงใด ถ้าขาดสมรรถนะและความพร้อมทางร่างกายและจิตใจ หลังผลออก หลงลืม ประมาท รู้เท่าไม่ถึงการณ์ อาจพลาดได้ด้วยเหตุผลใดก็ตาม หมายถึงอุบัติเหตุได้

2.1.1 สมรรถนะ

ปัจจัยภายนอกและภายในรถที่ส่งผลทำให้ผู้ขับขี่ขาดสมรรถนะ มีดังนี้

ภายนอก	ภายในรถ
ทิวทัศน์ภายนอก	อุปกรณ์ตกแต่งภายในรถ
ป้ายโฆษณา	สิ่งของต่างๆที่วางอยู่ในรถ
อุบัติเหตุต่างๆ บนถนน	วิทยุ เครื่องเสียง
คนเดินเท้า	โทรศัพท์มือถือ
เหตุการณ์ต่างๆที่ทำให้เกิดการเบี่ยงเบนความสนใจ ในการขับขี่	ผู้โดยสาร

2.1.2 ความพร้อมของร่างกายและจิตใจ

ปัจจัยที่ส่งผลต่อความพร้อมของร่างกาย เช่น การพักผ่อนไม่เพียงพอ มีโรคประจำตัว เมาสุรา ยาบ้า สายตาสั้นหรือยาว อายุมากขึ้น หิวหรืออิมเกินไป สภาวะทางจิตใจ และอารมณ์

ปัจจัยที่ส่งผลต่อสภาวะทางจิตใจ และอารมณ์ เช่น มีเรื่องมารบกวนใจ มีเรื่องต้องคิด มีความกดดัน ความเครียด ปัญหาเรื่องงาน ครอบครัว หนี้สิน มีอารมณ์ โกรธ โมโห ฉุนเฉียว วิตก กังวล หมกมุ่น ฟุ้งซ่าน

2.2 การตรวจความพร้อมก่อนปฏิบัติงาน: TENKO

การตรวจเทงโกะ (TENKO) คือ การเตรียมความพร้อมก่อนออกปฏิบัติงานหรือขับรถ เนื่องจากพนักงานขับรถพยาบาลแต่ละคนจะมีทักษะและประสบการณ์ในแต่ละวันที่แตกต่างกัน รวมทั้งอาจมีสภาพร่างกายที่ไม่พร้อม ดังนั้นในการปฏิบัติงาน จึงต้องมีการตรวจความพร้อมทุกครั้ง โดยแบ่งเป็น 6 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 สสำรวจการแต่งกายและบุคลิกภาพตนเอง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานได้สำรวจ ความเรียบร้อยของการแต่งกายและบุคลิกภาพ เพื่อภาพลักษณ์ที่ดี

- ขั้นตอนที่ 2 อ่านและทำความเข้าใจข่าวสารความปลอดภัย มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความรู้และแจ้งข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยต่างๆ เพื่อให้ตระหนักถึงอันตรายต่างๆ ก่อนปฏิบัติงาน
- ขั้นตอนที่ 3 ตรวจวัดความดันโลหิต มีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาภาวะความดันโลหิตสูงอันเนื่องมาจากความเครียด อดนอน หรือโรคประจำตัว ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอันตรายในขณะที่ขับรถได้
- ขั้นตอนที่ 4 ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ มีวัตถุประสงค์เพื่อคัดกรองผู้ที่ดื่มสุราเพราะเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ
- ขั้นตอนที่ 5 ทดสอบปฏิกิริยาโต้ตอบ มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดความตื่นตัวของร่างกาย ความเหนื่อยล้าและการตอบสนอง
- ขั้นตอนที่ 6 สรุปรูปภาพความพร้อม มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจสอบความเข้าใจและสรุปรูปภาพความพร้อมก่อนออกไปปฏิบัติงาน

ผลการทดสอบ

1. ผ่านการทดสอบทุกรายการ ให้ปฏิบัติงานหรือขับรถได้
2. ไม่ผ่านการทดสอบในรายการสำคัญ ได้แก่ ขั้นตอนที่ 4 ตรวจพบแอลกอฮอล์ ไม่ให้ปฏิบัติงานและขับรถ ส่วนในหัวข้ออื่นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ตรวจว่ามีความพร้อมหรือไม่ เช่น อาการมึนงง ตาแดง อดนอน จะไม่อนุญาตให้ขับรถเช่นกัน

2.3 การตรวจสภาพความพร้อมของร่างกาย (Physical Fitness Test)

การตรวจสภาพความพร้อมของร่างกาย คือ การตรวจการมองเห็นของสายตาและปฏิกิริยาตอบสนองในการเบรกของผู้ขับรถ เนื่องจากการมองเห็นและการตอบสนองเป็นสิ่งสำคัญและมีผลต่อการขับรถอย่างมาก ซึ่งการมองเห็นอาจจะเปลี่ยนแปลงตามสภาพร่างกายหรืออายุ ดังนั้นการตรวจนั้นจะช่วยให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงสภาพร่างกายของตนเองว่าจะมีผลต่อการขับรถอย่างไร เพื่อจะได้ป้องกันได้อย่างถูกวิธี โดยแบ่งออกเป็น 8 การทดสอบดังนี้

- การทดสอบที่ 1 การมองเห็นสี (Color Vision) มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจความสามารถในการมองเห็นสีที่แตกต่างกันและใกล้เคียงกันได้
- การทดสอบที่ 2 การมองเห็นสีสัญญาณไฟจราจร (Traffic Color Recognition) มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจตาบอดสีหลัก หากผู้เข้าทดสอบไม่สามารถแยกแยะสีหลักได้ ไม่ควรที่จะขับรถเพราะจะทำให้เกิดอันตรายในการขับขี่ได้
- การทดสอบที่ 3 ปฏิกิริยาตอบสนองในการเบรก (Reaction Time in Braking) มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจวัดการตอบสนองของร่างกาย เมื่อสายตาตามองเห็นสมอสิ่งการให้ยกเท้าจากคันเร่งมาแตะเบรก ท่านใช้ระยะเวลาเท่าใด ซึ่งผลการทดสอบเฉลี่ย 3 ครั้งไม่ควรเกิน 0.75 วินาที หากเกินกว่านั้นอาจหมายถึงปฏิกิริยาตอบสนองของท่านช้า ในการขับรถควรทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้าให้มากกว่าปกติ
- การทดสอบที่ 4 ลานของสายตา (Field Vision) มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจวัดลานของสายตาทั้งสองข้างร่วมกัน ปกติมองไปข้างหน้าลานสายตาจะอยู่ที่ 180 องศา หากผลการทดสอบน้อยกว่านั้น ท่านต้องพยายามหันมองซ้ายขวาบ่อยๆในขณะที่ขับรถ
- การทดสอบที่ 5 ระยะการมองเห็น- ความลึกของสายตา (Depth Perception) มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจวัดระยะการมองเห็นและความลึกของสายตา ซึ่งจะส่งผลต่อการมองเห็นระยะที่แตกต่างกันของรถที่แตกต่างกัน ซึ่งจะส่งผลต่อการตัดสินใจในการแข่งรถ หรือวางตำแหน่งรถ

- การทดสอบที่ 6 ความคมชัดของสายตา (Visual Acuity) มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดความคมชัดของสายตา ซึ่งอาจส่งผลต่อการขับรถ เช่น สายตาสั้น สายตายาว สายตาเอียง หากไม่ผ่านการทดสอบควรปรึกษาจักษุแพทย์
- การทดสอบที่ 7 การมองเห็นในที่มืด (Night Vision) มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจวัดการมองเห็นในบริเวณที่มีแสงน้อย เช่น เวลากลางคืน หากต่ำกว่าเกณฑ์ให้ระมัดระวังเรื่องการใช้ความเร็วให้ต่ำ ให้สามารถหยุดรถได้ทัน ในช่วงที่แสงไฟส่องถึง
- การทดสอบที่ 8 การคืนสภาพการมองเห็นต่อแสงจ้า (Glare Recovery) มีวัตถุประสงค์เพื่อตรวจวัดระยะเวลาในการปรับสภาพสายตาให้สู่สภาวะปกติหลังจากมองเห็นแสงจ้า หากต่ำกว่าเกณฑ์ให้ลดความเร็วลงก่อนที่รถจะวิ่งสวนมา หลีกเลี่ยงการมองแสงไฟ ให้มองที่ช่องทางด้านซ้ายขณะรถอีกคันวิ่งสวนทางมา

บทที่ 3



การเตรียมความพร้อมของรถพยาบาล

รถยนต์เป็นหนึ่งในสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเกิดขึ้นจากความบกพร่องของระบบการทำงานของรถยนต์ การตรวจสอบและดูแลบำรุงรักษารถยนต์อย่างสม่ำเสมอ จะช่วยป้องกันอุบัติเหตุ ทำให้ท่านใช้รถอย่างคุ้มค่า ประหยัด น้ำมันเชื้อเพลิง ประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อม ยืดอายุการใช้งาน ถูกต้องตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังช่วยให้ผู้ขับขี่เดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัยตรงตามกำหนดเวลาอีกด้วย

การดูแลรักษารถขั้นพื้นฐาน คือ การตรวจความพร้อมของระบบสัญญาณไฟต่างๆระดับน้ำมันเครื่อง ระดับน้ำหล่อเย็น ระดับน้ำสำหรับฉีดทำความสะอาดกระจก น้ำมันเพาเวอร์ น้ำมันเกียร์ และที่สำคัญคือ การตรวจสอบยางรถยนต์ เพราะถ้ายางรถยนต์ไม่พร้อม เช่น สภาพการฉีกขาด บวม หรือดอกยางสึกเกินไป ก็จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากนี้ควรหมั่นสังเกตตรวจสอบความผิดปกติของอุปกรณ์อื่นๆด้วย เช่น เครื่องร้อนจัดเกินไป โดยสังเกตจากการขับรถเพียงไม่นาน เครื่องจะร้อนขึ้นจนผิดปกติ หรือเครื่องเย็นเกินไป แม้จะขับไปไกลพอสมควรแล้วเข็มที่เกจวัดอุณหภูมิก็ยังไม่กระดิก รวมทั้งเครื่องยนต์มีเสียงดังผิดปกติ ต้องนำรถเข้าอู่หรือศูนย์บริการเพื่อตรวจเช็คและแก้ไขทันที อย่ามองข้ามปัญหาเหล่านี้เพราะอาจเป็นสัญญาณเตือนถึงอันตรายที่จะตามมา

การดูแลบำรุงรักษาเครื่องยนต์ สำหรับเครื่องยนต์ที่ใช้ น้ำมันเบนซิน ให้ปรับแต่งระบบไฟจุดระเบิด และส่วนผสมของน้ำมันเชื้อเพลิง และอากาศ ให้ถูกต้องตามที่ผู้ผลิตกำหนด ทำความสะอาดหรือเปลี่ยนไส้กรองอากาศตามคำแนะนำในคู่มือ เปลี่ยนหัวเทียน เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องรวมถึงกรองน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีค่าออกเทนตรงกับที่ผู้ผลิตกำหนดในคู่มือรถอย่างสม่ำเสมอ

สำหรับรถยนต์ที่ใช้ น้ำมันดีเซล ให้ทำความสะอาดหรือเปลี่ยนไส้กรองอากาศใหม่ตามคำแนะนำในคู่มือ เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องและกรองน้ำมันเครื่อง รวมถึงกรองน้ำมันเชื้อเพลิงตามที่กำหนดในคู่มือ หมั่นตรวจเช็คและเติมน้ำออกจากกรองดักน้ำเพื่อยืดอายุการใช้งานของหัวฉีด สำหรับรถรุ่นใหม่ที่เป็นระบบคอมมอนเรล ไม่ควรบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดของรถ และขับรถอย่างนุ่มนวล รวมถึงตรวจสอบและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ตามระยะเวลาที่กำหนดในคู่มืออย่างสม่ำเสมอ

การขับรถที่ประหยัดต้องวางแผนการเดินทางให้ถูกต้อง เพราะหากขับหลงทาง 10 นาทีจะสิ้นเปลืองน้ำมันเฉลี่ยประมาณ 500 ซีซี เช่นเดียวกับการติดเครื่องยนต์ขณะจอดรถเฉยๆ นาน 5 นาที จะสิ้นเปลืองน้ำมันถึง 500 ซีซี นอกจากนี้การขับรถด้วยความเร็ว 90 กม./ชม. แทนการขับรถด้วยความเร็ว 110 กม./ชม. และไม่ควรเติมน้ำมันหลังเวลา 22.00 น. หรือก่อนเวลา 09.00 น. เพราะอุณหภูมิที่เย็นจะทำให้ น้ำมันหดตัว ควรเติมน้ำมันแค่หัวจ่ายตัด และควรมีการอุ่นเครื่อง 1 นาทีในหน้าร้อน และ 3 นาทีในฤดูหนาว เพราะเครื่องจะไม่ใช่กำลังจุดมาก และต้องออกรถอย่างนุ่มนวล ไม่ควรลากเกียร์ให้มีรอบสูงกว่า 2,500-3,000 รอบ

การบำรุงรักษาเครื่องยนต์ นอกจากช่วยลดมลพิษและประหยัดน้ำมันแล้ว ยังช่วยยืดอายุการใช้งานของเครื่องยนต์ ช่วยป้องกันอุบัติเหตุและเครื่องยนต์ชำรุดขัดข้องได้อีกด้วย วิธีการดูแลรักษาเครื่องยนต์ต่างๆ เริ่มต้นที่ การปล่อยให้เครื่องยนต์เดินเบาๆสักครู่หนึ่ง ในช่วงเริ่มต้นและสตาร์ทรถในขณะที่เครื่องยนต์ยังเย็นอยู่ อย่าเร่งเครื่องทันทีเพราะการปล่อยให้เครื่องยนต์เดินเบาๆในช่วงเริ่มต้น จะช่วยให้ น้ำมันเครื่องสามารถส่งไปหล่อเลี้ยงส่วนต่างๆ ของเครื่องยนต์ได้ดีขึ้นส่วนน้ำมันเครื่องหรือไส้กรองต้องเปลี่ยนตามกำหนดเวลา ควรนำรถเข้ารับการตรวจสภาพที่ ศูนย์บริการตามที่กำหนดในสมุดคู่มือประจำรถด้วย

3.1 การตรวจสภาพรถก่อนใช้งาน (Check Before Driving)

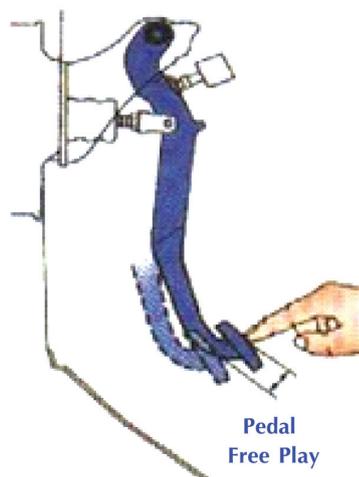
การตรวจสภาพรถก่อนใช้งาน หมายถึง การตรวจเช็คความพร้อมของรถประจำวันก่อนที่จะนำรถออกไปใช้งานตามแบบฟอร์มที่หน่วยงานกำหนด เช่น ตรวจสอบน้ำมันเบรก และน้ำมันคลัตช์ ว่ามีรอยรั่วซึมของ น้ำมันหรือไม่ ระบบไฟฟ้าของรถยนต์ ได้แก่ แบตเตอรี่ สายไฟ ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว และแตร การตรวจน้ำในหม้อน้ำ น้ำฉีดกระจก และใบปัดน้ำฝน สภาพของท่อ น้ำ รอยรั่วซึมต่างๆ ตรวจลมในยางทุกเส้นรวมถึงยางอะไหล่ พร้อมตรวจดู ดอกยาง และสภาพยาง การตรวจระดับน้ำมันเชื้อเพลิงในถัง รอยรั่วซึม กลิ่นน้ำมัน เติมน้ำออกจากกรองดักน้ำ การตรวจน้ำมันหล่อลื่นทุกชนิด ได้แก่ น้ำมันเครื่อง น้ำมันพวงมาลัยเพาเวอร์ น้ำมันเกียร์อัตโนมัติและการตรวจ เสียงที่ดังมาจากเครื่องยนต์หรือตัวถังว่ามีเสียงผิดปกติหรือไม่

1) ตรวจสอบระบบเบรกและคลัตช์

(1) ตรวจสอบระดับน้ำมันเบรก ระดับน้ำมันเบรกจะต้องอยู่ระหว่างขีดสูงสุด MAX และขีดต่ำสุด MIN



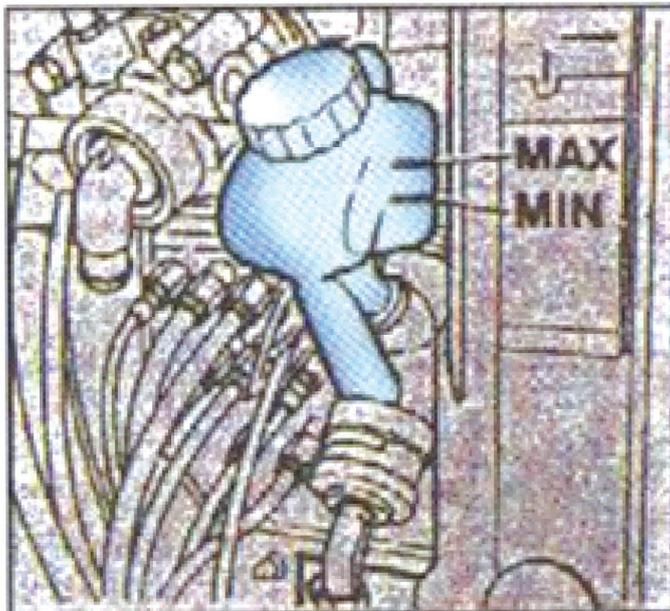
(2) ตรวจระยะฟรีและความสูงของแป้นเบรก



- (3) ตรวจสอบการทำงานของเบรกมือ โดยการดึงเบรกมือให้สุดเหยียบคลัตช์ใส่เกียร์หนึ่งลองขยับรถดู ถ้าเครื่องดับโดยรถไม่เขยื้อนถือว่าใช้ได้ แต่ถ้ารถเคลื่อนที่ได้แสดงว่าเบรกมือล๊อคไม่อยู่ ให้ทำการตั้งเบรกใหม่โดยการขันสกรูปรับสายเคเบิลใต้ท้องรถ

การตรวจระดับน้ำมันคลัตช์

1. ระดับน้ำมันคลัตช์ต้องอยู่ระหว่าง ขีดสูงสุด MAX และ ขีดต่ำสุด MIN



2. สภาพสายอ่อนและแป้นน้ำมันคลัตช์ อยู่ในสภาพดี
3. รอยรั่วซึมตามจุดต่างๆ

หมายเหตุ ถ้าเป็นรถรุ่นใหม่ น้ำมันเบรกและน้ำมันคลัตช์ใช้กระปุกเดียวกัน ถ้าน้ำมันยุบมาก ผิดสังเกตให้ตรวจดูรอยรั่วซึมทั้งสองระบบทั้งเบรกและคลัตช์

2) ตรวจเช็คระบบไฟฟ้า

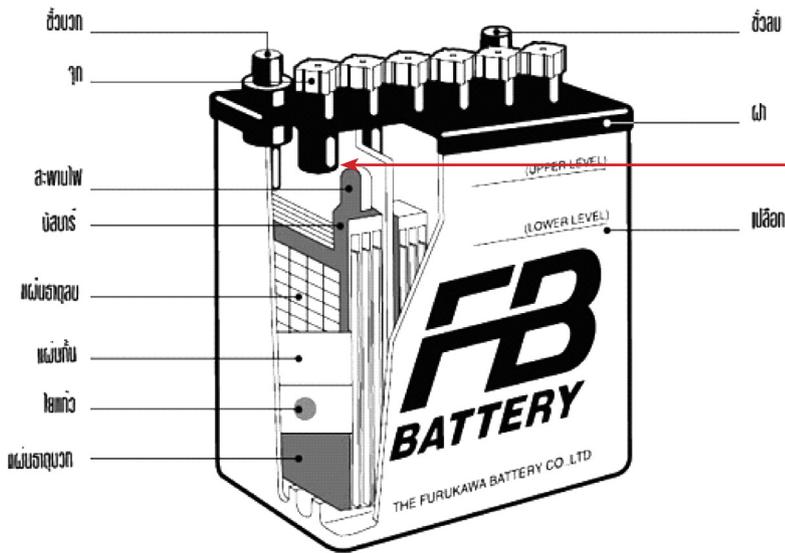
- (1) ตรวจเช็คระบบไฟฟ้าของรถยนต์ โดยเปิดไฟส่องสว่างและสัญญาณไฟทุกดวง

- ไฟหน้ารถ ไฟเลี้ยว ไฟเบรก ไฟถอยหลัง
- แตร
- ที่ปัดน้ำฝน มอเตอร์ฉีดน้ำทำความสะอาดกระจก
- ตรวจเช็ครอยชำรุดของสายไฟตามจุดต่างๆ ที่สามารถมองเห็นได้

- (2) ตรวจเช็คแบตเตอรี่

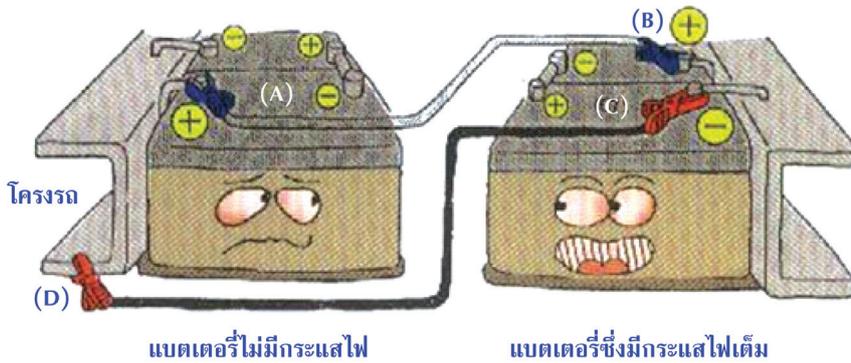
- อายุการใช้งานเฉลี่ย 2-3 ปี หรือมากกว่าขึ้นอยู่กับการบำรุงรักษา
- ระดับส่วนผสมของเหลว ควรอยู่ในระดับที่เหมาะสม
- ขั้วแบตเตอรี่ ไม่มีคราบและสิ่งสกปรก
- ขั้วแบตเตอรี่และสายรัดแบตเตอรี่ขันยึดแน่น

ส่วนประกอบของแบตเตอรี่



ให้เติมน้ำกลั่นให้อยู่ในระดับฐานพลาสติกพอดี อย่าให้สูงเกินไป และอย่าให้ต่ำกว่าแผ่นธาตุ

การพ่วงแบตเตอรี่



1. ดับเครื่องยนต์คันที่จะพ่วง (แบตเตอรี่มีไฟเต็ม)
2. ให้คีบขั้วบวกของแบตเตอรี่ของรถคันที่ไฟหมดก่อน จากนั้นคีบขั้วบวกของรถคันที่มีไฟเต็ม
3. ให้คีบขั้วลบของรถคันที่มีไฟเต็ม จากนั้นนำปลายสายพ่วงอีกข้างคีบตัวเครื่องยนต์ของรถที่ไฟหมด (เพื่อป้องกันประกายไฟ สปาร์คกับก๊าซไฮโดรเจน ที่ระเหยออกมาด้านบนของแบตเตอรี่)
4. สตาร์ทเครื่องยนต์คันที่มีไฟเต็มก่อน จากนั้นสตาร์ทคันที่แบตเตอรี่ไฟหมด (ในกรณีที่รถคันที่ไฟหมดมีกล่องควบคุมอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ให้เปิดไฟใหญ่หน้ารถไว้ก่อนสตาร์ทเพื่อป้องกันอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เสียหาย)
5. เมื่อเครื่องยนต์ติดแล้วให้ถอดสายพ่วงแบตเตอรี่ย้อนกลับขั้นตอน (ทิศทางย้อนกลับ)

หลอดไฟและไฟเตือนที่แผงหน้าปัทม์

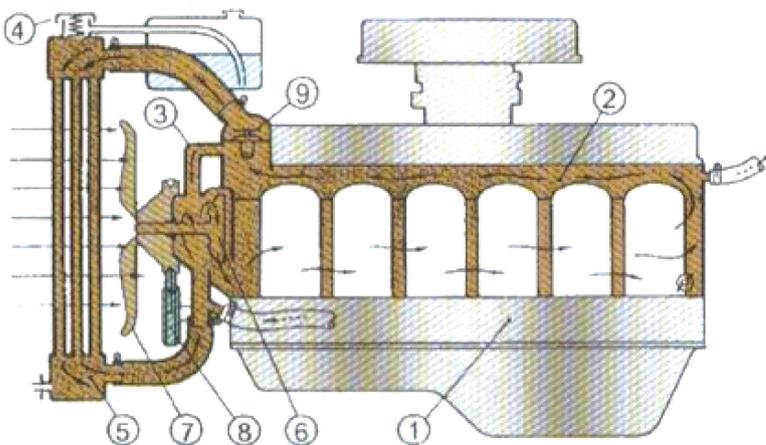
ผู้ขับขี่ควรตรวจสอบไฟทุกดวงและไฟเตือนบนแผงหน้าปัทม์ทุกครั้งก่อนออกรถ และหมั่นสังเกตไฟเตือนต่างๆในระหว่างขับรถ ซึ่งจะช่วยให้เตือนท่านให้ทราบถึงความผิดปกติของรถ ก่อนที่จะเกิดอันตรายหรืออุบัติเหตุได้

ตัวอย่างไฟเตือนดังนี้



1. สัญญาณไฟเตือน เบรกมือ
2. สัญญาณไฟเตือน เข็มขัดนิรภัย
3. สัญญาณไฟเตือน ไฟชาร์จแบตเตอรี่
4. สัญญาณไฟเตือน ระบบเครื่องยนต์ขัดข้อง
5. สัญญาณไฟเตือน น้ำมันเชื้อเพลิงใกล้หมด
6. สัญญาณไฟเตือน น้ำมันเครื่องต่ำกว่าระดับ
7. สัญญาณไฟเตือน ระบบเบรก ABS มีปัญหา
8. สัญญาณไฟเตือน ประตูปิดไม่สนิท
9. สัญญาณไฟเตือน ระบบถุงลมนิรภัยขัดข้อง
10. สัญญาณไฟเตือน ถึงกำหนดเปลี่ยนสายพานไทม์มิ่ง
11. สัญญาณไฟเตือน มีน้ำปนอยู่ในกรองน้ำมันเชื้อเพลิง

ตรวจสอบระบบหล่อเย็น



1. เรือนสูบหรือเสื่อสูบ
2. ฝาสูบ
3. ท่อทางลัด (bypass)
4. ฝาปิดหม้อน้ำ
5. หม้อน้ำ
6. ปั๊มน้ำ
7. พัดลม
8. สายพานพัดลม
9. เทอร์โมสแตต (วาล์วน้ำ)

3) ตรวจสอบระดับน้ำในหม้อน้ำและหม้อพัก

- (1) ระดับน้ำในหม้อน้ำต้องเต็ม และระดับน้ำในหม้อพักอยู่ระดับ FULL
- (2) ตรวจสอบฝาปิดหม้อน้ำและสปริงลื่นระบายความดันให้อยู่ในสภาพดี
- (3) ตรวจสอบสายพานปั๊มน้ำ ท่ออย่างหม้อน้ำ และรอยรั่วซึมตามจุดต่างๆ

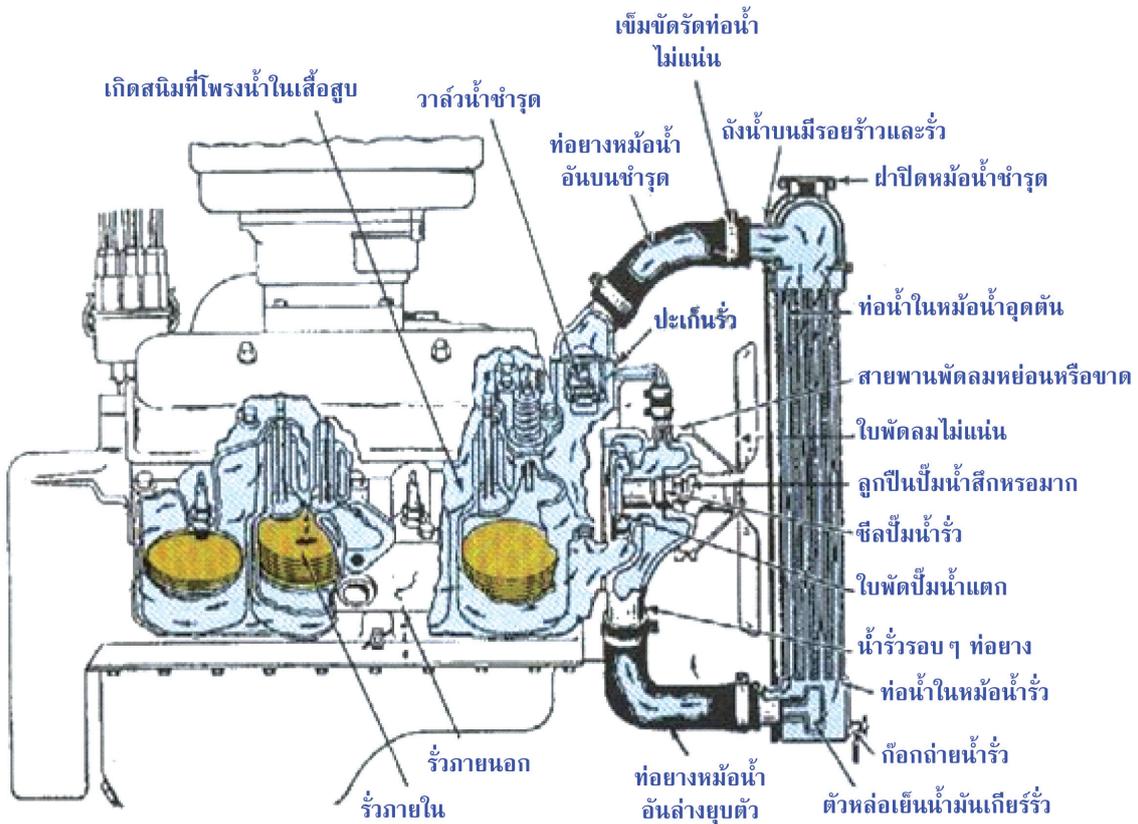
หมายเหตุ ถ้าเป็นรถยนต์รุ่นใหม่จะไม่มีฝาปิดที่หม้อน้ำให้ตรวจสอบเช็คที่หม้อพักน้ำจุดเดียว

- (4) ตรวจสอบสีของน้ำยากันสนิมในหม้อพักน้ำ

เครื่องยนตร้อน

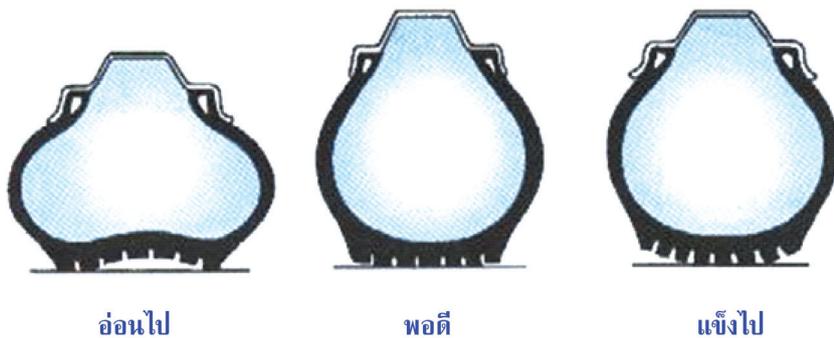
เครื่องยนตร้อนอาจมีสาเหตุดังนี้

- ระบบรั้วซึม
- สายพานหย่อนหรือขาด
- พัดลมไฟฟ้าไม่ทำงาน
- วาล์วน้ำชำรุด
- ระดับน้ำต่ำเกินไป
- วาล์วไอดี ไอเสีย ยันหรือขีดเกินไป



สาเหตุต่าง ๆ ที่ทำให้เครื่องยนตร้อนจืด

4) ตรวจสอบยางและแรงดันลมยาง



ตรวจสอบแรงดันลมยาง

- ถ้าแรงดันน้อยเกินไป เกิดความฝืดระหว่างยางกับผิวถนนมาก ทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง เกิดความร้อนสูง แก้มยางฉีกขาดได้ง่ายจากแรงกระแทก และทำให้ดอกยางบริเวณขอบทั้งสองด้านสึกหรือเร็วกว่าปกติ
- ถ้าแรงดันมากเกินไป ทำให้เกิดการลื่นไถลได้ง่าย ความสามารถในการยึดเกาะน้อยลง และทำให้ดอกยางตรงกลางสึกหรือเร็วกว่าปกติ

ความหมายของขนาดและสัญลักษณ์ของยางเรเดียล



ความหมายของขนาดและสัญลักษณ์ของยางเรเดียลรถบรรทุก

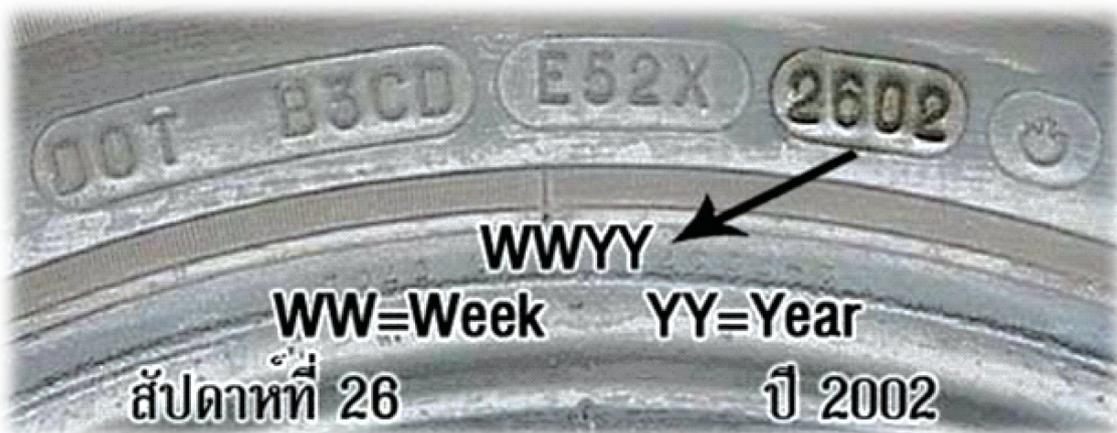


ดัชนีการรับน้ำหนักบรรทุกและสัญลักษณ์ความเร็วยาง

อัตราความเร็วยางรถยนต์	
สัญลักษณ์	ความเร็ว (ก.ม./ช.ม.)
L	120
M	130
N	140
P	150
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
VR	เกินกว่า 210
V	240
W	270
Y	300
ZR	เกินกว่า 240

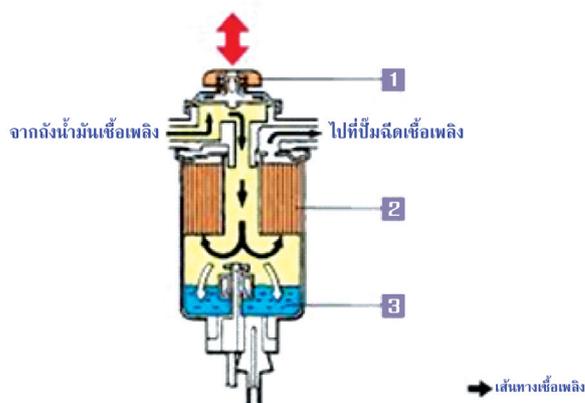
อัตราบรรทุกสูงสุดของยางรถยนต์					
L1	Kg	L1	Kg	L1	Kg
60	250	80	450	100	800
61	275	81	462	101	825
62	265	82	475	102	850
63	272	83	487	103	875
64	280	84	500	104	900
65	290	85	515	105	925
66	300	86	530	106	950
67	307	87	545	107	975
68	315	88	560	108	1000
69	325	89	580	109	1030
70	335	90	600	110	1060
71	345	91	615	111	1090
72	355	92	630	112	1120
73	365	93	650	113	1150
74	375	94	670	114	1180
75	387	95	690	115	1215
76	400	96	710	116	1250
77	412	97	730	117	1285
78	425	98	750	118	1320
79	237	99	775	119	1360

วันที่ผลิตยาง



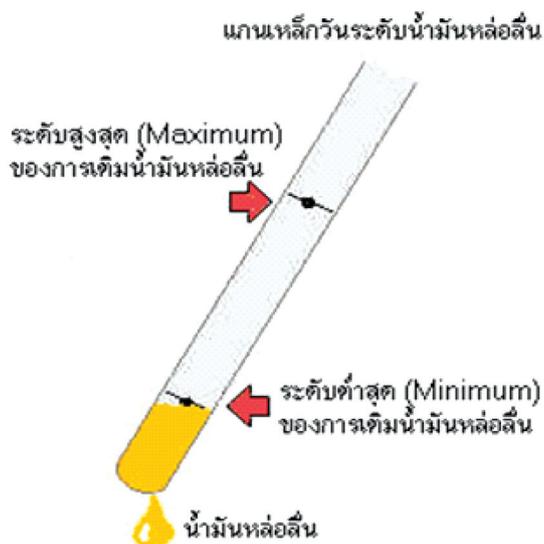
5) ตรวจสอบน้ำมันเชื้อเพลิง

- (1) รอยรั่วซึมตามจุดต่างๆ
- (2) กรองคังน้ำเป็นอุปกรณ์ที่ใช้แยกน้ำออกจากน้ำมันเชื้อเพลิง เพราะถ้ามีน้ำผสมอยู่จะทำให้ระบบหัวฉีดเสียหาย ตรวจสอบโดยการคลายปลั๊กถ่ายน้ำออก



- (3) ไล่กรองอากาศ การทำความสะอาดห้ามเคาะโดยเด็ดขาด เพราะจะทำให้กรองอากาศบิดเบี้ยว ให้ใช้ลมเป่าจากทางด้านในออกมา อย่าเป่าจากทางด้านนอกเพราะจะทำให้ฝุ่นละอองทะลุเข้าไปด้านใน
หมายเหตุ วิธีตรวจเช็คกรองอากาศให้ใช้ไฟฉายส่องจากข้างนอกเข้ามาด้านในกรอง ถ้าไม่เห็นแสงไฟแสดงว่ากรองตัน

6) ตรวจสอบน้ำมันหล่อลื่น



- (1) ดึงก้านวัดระดับน้ำมันเครื่องออกมาแล้วเช็ดด้วยผ้าสะอาด จากนั้นให้ใส่ก้านวัดกลับเข้าไปและดึงออกมาอีกครั้ง
 - (2) ถ้าระดับน้ำมันเครื่องอยู่ระหว่างขีดต่ำสุดและขีดสูงสุดแสดงว่าปกติ ถ้าระดับต่ำกว่าขีดต่ำสุดให้เติมน้ำมันเครื่องเพิ่มแต่อย่าให้เกินระดับขีดสูงสุด เพราะจะทำให้เครื่องยนต์เสียหายได้
- หมายเหตุ** ควรตรวจวัดก่อนสตาร์ทเครื่องยนต์ หากติดเครื่องยนต์ไปแล้วให้ดับเครื่องทิ้งไว้ประมาณ 10 นาทีจึงทำการตรวจวัดระดับ

ตรวจน้ำมันพวงมาลัยเพาเวอร์



ระดับน้ำมันควรอยู่ที่ ระดับ MAX

1. น้ำมันที่เติมต้องใช้ชนิดและยี่ห้อเดียวกัน เพราะถ้าผสมหลายยี่ห้อจะทำให้ซีลยางชำรุดได้
2. ถ้าระดับน้ำมันสูงเกินไปจะทำให้น้ำมันล้นออกจากฝาปิดในขณะที่ปล่อยคั้นพวงมาลัยเร็วๆ

7) ตรวจเสียงดังตามจุดต่างๆ

ติดเครื่องยนต์เพื่อฟังเสียงดังตามจุดต่างๆ เช่น เสียงวาล์วดัง ลูกปืนไดชาร์จ เสียงท่อไอเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ระหว่างขับรถให้สังเกตเสียงหรือกลิ่นผิดปกติ และตรวจหาว่าความผิดปกตินั้นว่ามาจากจุดใด เพื่อจะได้ซ่อมแซมแก้ไข ก่อนที่จะเกิดอุบัติเหตุได้

3.2 ระบบการบริหารการตรวจเช็ครถประจำวัน

ระบบการตรวจเช็ครถประจำวัน เป็นการตรวจสภาพรถเพื่อยืนยันการใช้รถเพื่อปฏิบัติหน้าที่ ที่ต้องช่วยเหลือชีวิตผู้ป่วย ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งที่ทำให้หน่วยงานนั้นๆ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเบื้องต้นได้อย่างมาก หน่วยงานจึงควรให้ความสำคัญการตรวจเช็ครถประจำวัน เพราะค่าใช้จ่ายในการดูแลบำรุงรักษารถ จะใช้งบประมาณต่ำกว่าการซ่อมเมื่อชิ้นส่วนชำรุดหรือเสียหาย การตรวจเช็คการทำงานของผู้ใช้รถได้เป็นไปตามที่ผู้บริหารได้จัดระบบการดูแลรถพยาบาลแบบยั่งยืน ควบคู่ไปกับการฝึกอบรมที่ให้ความรู้ ทักษะการขับรถอย่างปลอดภัย ที่เกี่ยวเนื่องกับอุปกรณ์และสภาพรถด้วย การทำงานโดยระบบจะทำให้ประหยัดทั้งเวลา บุคลากร และผลของการทำงานที่แม่นยำ พร้อมรายงานได้ตลอดเวลา รายงานพร้อมไปยังฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ข้อมูลปัจจุบันและย้อนหลังได้ทั้งหมด แจ้งไปฝ่ายควบคุมยานพาหนะ ฝ่ายจัดซื้อ-จัดจ้าง ผู้บังคับบัญชาตามสายงาน และเป็นไปตามกฎบัตรประชาชาติ ที่ต้องให้ความร่วมมือในการพัฒนาการให้บริการผู้ป่วย

ระบบการบริหารรถ ช่วยให้สะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา ค่าใช้จ่าย กระจายที่เป็นข้อมูลรายวันของรถแต่ละคัน และประหยัดบุคลากรในการรวบรวมข้อมูล และยังสามารถเก็บเป็นสถิติการใช้รถ การบำรุงรักษารถ เพื่อวิเคราะห์กับอายุการใช้งานของรถที่มีไว้บริการกับผู้ป่วย

ระบบบริหารการจัดการตรวจเช็คสภาพรถประจำวัน			
ข้อมูลพื้นฐานของรถ ข้อมูลพื้นฐานของ ผู้ขับขี่ประจำหน่วยงาน	ผู้ขับขี่ประจำรถ เป็นผู้ใช้ Smart Phone ดำเนินการตรวจเช็ครถ	รายงานได้จากการบันทึก การตรวจเช็คสภาพรถ ประจำวัน	ผู้เกี่ยวข้อง
ได้บันทึกไว้ล่วงหน้า ใช้ได้กับรหัสผู้ใช้รถ คิวอาร์โค้ด กรอกชื่อ	การใช้เครื่องใช้ร่วมกัน ให้ลงระบบในมือถือ ส่วนบุคคล	รายงานผลอัตโนมัติ ทั้งแบบรายคัน และรายงานทั้งหมด รถใช้ปฏิบัติงานได้ ทันที รถปฏิบัติงานไม่ได้ ควรดำเนินการ เสร็จภายในที่วัน รายงานรายการที่ต้อง ซ่อมบำรุง พร้อมรูปถ่ายที่ต้องซ่อม/ เปลี่ยนสถิติการซ่อม/เปลี่ยนเพื่อฝ่าย ช่างได้สำรองอะไหล่อุปกรณ์ที่จำเป็น เร่งด่วนได้	1. ผู้ใช้รถโดยตรง 2. ฝ่ายดูแลยาน พาหนะ 3. ฝ่ายตั้ง RQ การจัดซ่อม 4. ผู้บังคับบัญชา 5. โรงพยาบาล 6. กรมฯ 7. กระทรวง หรือ หน่วยงาน ที่ต้องรับผิดชอบ

ประโยชน์ของการใช้ระบบบริหารการจัดการตรวจเช็คสภาพรถประจำวัน

<p>ประหยัด กระจาย ค่า ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ ทำลายสิ่งแวดล้อม</p> <p>ประหยัดเวลาข้อมูลส่งตรงไปยังผู้เกี่ยวข้องได้ทันที สามารถใช้โทรศัพท์ Smart Phone ที่มีประจำผู้ใช้รถ ตรวจเช็คได้ทันที หรือ หน่วยงานติดตั้งระบบ 1 เครื่อง และผู้ใช้รถสามารถใช้ระบบร่วมกันได้ เพียงเรียกทะเบียนที่บันทึกไว้มาตรวจเช็ค และผลการบันทึกถูกนำไปวิเคราะห์เพื่อแสดงความพร้อมการทำงานของรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>ประหยัดบุคลากร รวบรวมการบันทึก ทำรายงานต่าง ๆ</p> <p>ผลการบันทึกทั้งหัวข้อ และรูปภาพที่จำเป็นต้องรายงานซ่อมด่วน จะถูกส่งรายงานให้ผู้บังคับบัญชาได้ทันที การเตรียมความพร้อมของรถ Ambulance ที่สามารถตรวจเช็คข้อมูลได้ทั้งหมด</p> <p>ระบบการทำงานเป็นระบบทันสมัยที่สากลยอมรับ สามารถเก็บข้อมูลเป็นของหน่วยงานนั่นเองได้หรือสามารถรวบรวมข้อมูล ได้ทั่วประเทศ</p> <p>การประเมินผลการทำงานของผู้ขับรถ เมื่อไม่มีการบันทึกหรือบันทึกแบบไม่ตรวจเช็คสามารถวิเคราะห์สภาพรถที่ต้องใช้ หรือ เปลี่ยน เพื่อพัฒนาองค์กรได้ต่อไป</p> <p>ระบบสามารถพัฒนาให้รองรับความต้องการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้</p>
--

แบบฟอร์มการตรวจเช็คสภาพรถก่อนใช้งานประจำวัน Check Before Driving on Ambulance

ทะเบียน	ยี่ห้อ	รุ่น	จดทะเบียน ว/ด/ป
ผู้ตรวจเช็ค		วันที่	กม.ที่
ชื่อ-นามสกุล		เวลา	

ลำดับ	รายการตรวจเช็ค	ผลการตรวจเช็ค			
		ปกติ	ไม่ปกติ		ปรับปรุงแก้ไข
1.	ระบบเบรก B-Break				
	ระดับน้ำมันเบรกที่กระปุกน้ำมันเบรก	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่าระดับ	➡	ให้เติมน้ำมันเบรกอยู่ในระดับ
	ตรวจดูสภาพของน้ำมันเบรก	<input type="checkbox"/> สีใส	<input type="checkbox"/> สีดำ	➡	ให้เปลี่ยนน้ำมันเบรก
	ตรวจเช็คระดับน้ำมันคลัตช์ (รถรุ่นเก่า)	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่าระดับ	➡	ให้เติมน้ำมันคลัตช์อยู่ในระดับ
	*ถ้าพบน้ำมันเบรกยุบลงมากผิดปกติ ทั้งเบรก และ คลัตช์	<input type="checkbox"/> --	<input type="checkbox"/> รอยรั่วซึม	➡	ตรวจเช็คสายน้ำมันเบรก-รอยรั่ว ลูกยางปั๊มเบรกที่ล้อทุกล้อ
2.	ระบบไฟ E- Electric system				
	ตรวจระดับน้ำกลั่นในแบตเตอรี่ให้อยู่ในระดับ	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ต่ำกว่าระดับ	➡	ให้เติมน้ำกลั่นอยู่ในระดับ
	ตรวจทำความสะอาดขั้วแบตเตอรี่	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> มีขี้เกลือ	➡	ให้ล้างทำความสะอาดด้วย น้ำอุ่น และทาวาสลิน หรือ ไขปลาวาฬ
	ตรวจเช็คเหล็กยึดแบตเตอรี่	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> หลวม	➡	ให้ขันสกรูยึดให้แน่น
	ตรวจเช็คไฟหน้า ซ้าย - ขวา	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟหน้า
	ตรวจเช็คไฟสูง ซ้าย - ขวา	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟหรี่หน้า ซ้าย - ขวา	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟเลี้ยวหน้า ซ้าย - ขวา	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟหรี่หลัง ซ้าย - ขวา	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟท้าย ซ้าย - ขวา	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟเบรก ซ้าย - ขวา	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟเลี้ยวหลัง ซ้าย - ขวา	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟถอยหลัง	<input type="checkbox"/> ติดปกติ	<input type="checkbox"/> ไม่ติด	➡	เช็คฟิวส์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คเสียงฮอด-ถอยหลัง (ถ้ามี)	<input type="checkbox"/> มีเสียง	<input type="checkbox"/> ไม่มีเสียง	➡	เช็คฟิวส์ และ ฮอด

ลำดับ	รายการตรวจเช็ค	ผลการตรวจเช็ค			
		ปกติ	ไม่ปกติ		ปรับปรุงแก้ไข
	ตรวจเช็คไฟส่องป้ายทะเบียน	<input type="checkbox"/> ติด	<input type="checkbox"/> ไม่ติด	➡	เช็คไฟวล์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟฉุกเฉิน Hazard	<input type="checkbox"/> กระทบ	<input type="checkbox"/> ไม่กระทบ	➡	เช็คสวิตช์ หรือ รีเลย์
	ตรวจเช็คไฟสปอตไลท์สนาม (ถ้ามี)	<input type="checkbox"/> ติด	<input type="checkbox"/> ไม่ติด	➡	เช็คไฟวล์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟวับวาบ หน้า	<input type="checkbox"/> แสงครบ <input type="checkbox"/> หมุนปกติ	<input type="checkbox"/> แสงไม่ครบ <input type="checkbox"/> ค้างไม่หมุน	➡	เช็คไฟวล์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ เช็ค มอเตอร์
	ตรวจเช็คไฟวับวาบ หลัง	<input type="checkbox"/> แสงครบ <input type="checkbox"/> หมุนปกติ	<input type="checkbox"/> แสงไม่ครบ <input type="checkbox"/> ค้างไม่หมุน	➡	เช็คไฟวล์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
	ตรวจเช็คไฟแฟลช (Flash) ซ้าย	<input type="checkbox"/> แสงกระทบ ปกติ	<input type="checkbox"/> แสงไม่ กระทบ	➡	เช็คไฟวล์ หรือ รีเลย์
	ตรวจเช็คไฟแฟลช (Flash) ขวา	<input type="checkbox"/> แสงกระทบ ปกติ	<input type="checkbox"/> แสงไม่ กระทบ	➡	เช็คไฟวล์ หรือ รีเลย์
	(ถ้า) ไฟวับวาบใช้ หลอด LED	<input type="checkbox"/> แสงครบ กระทบ ปกติ	<input type="checkbox"/> แสงไม่ครบ ไม่กระทบ	➡	ให้เช็คแผงวงจรไฟวับวาบ
	ตรวจเช็คไฟตัดหมอก หน้า-หลัง ซ้าย - ขวา <input type="checkbox"/> หน้า <input type="checkbox"/> หลัง	<input type="checkbox"/> ติดทุกดวง	<input type="checkbox"/> ไม่ติดซ้าย <input type="checkbox"/> ไม่ติดขวา	➡	เช็คไฟวล์ หรือเปลี่ยนหลอดไฟ
3.	ระบบน้ำหล่อเย็น และน้ำฉีดกระจก W - Water				
	ตรวจเช็คยางปัดน้ำฝน	<input type="checkbox"/> ปาดเรียบ	<input type="checkbox"/> ปาดไม่เรียบ	➡	เปลี่ยนยางปัดน้ำฝนใหม่
	ตรวจเช็คกระปุกฉีดน้ำปัดน้ำฝน	<input type="checkbox"/> อยู่ระดับ <input type="checkbox"/> ชัดสูงสุด	<input type="checkbox"/> อยู่ต่ำกว่า <input type="checkbox"/> ระดับสูงสุด	➡	เติมน้ำถึงระดับ
	ตรวจเช็คระดับน้ำในหม้อน้ำ (รุ่นเก่า) เปิดฝา ปิดหม้อน้ำดู	<input type="checkbox"/> พอดี	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	เติมน้ำให้เต็ม
	ตรวจเช็คระดับน้ำในหม้อพักน้ำ	<input type="checkbox"/> พอดี	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	เติมน้ำถึงระดับ
	ตรวจเช็คคราบน้ำบริเวณฝาปิดหม้อน้ำ	<input type="checkbox"/> ไม่มีคราบ	<input type="checkbox"/> มีคราบ	➡	ควรเปลี่ยนฝาปิดหม้อน้ำ
	ตรวจเช็ครอยแตกร้าว-ความยืดหยุ่นของท่อ หม้อน้ำ	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> แข็ง ร้ว บน <input type="checkbox"/> แข็ง ร้ว ล่าง	➡	เปลี่ยนท่อใหม่

ลำดับ	รายการตรวจเช็ค	ผลการตรวจเช็ค			
		ปกติ	ไม่ปกติ		ปรับปรุงแก้ไข
4.	สภาพยาง และลมยาง A – Air				
	ตรวจเช็คครีบริบกระดาดของอากาศ	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ครีบริบ	➡	ควรเปลี่ยน
	ตรวจเช็คไส้กรองอากาศ	<input type="checkbox"/> สะอาด	<input type="checkbox"/> สกปรก	➡	ใช้ลมเป่าทำความสะอาด
	ตรวจเช็คแรงดันลมยางหน้า (รถไม่ได้บรรทุก)	<input type="checkbox"/> มาตรฐาน 28-33 Psi	<input type="checkbox"/> ไม่เป็นไป ตามเกณฑ์	➡	เติมลม หรือ ปลดปล่อยลมทิ้ง
	ตรวจเช็คแรงดันลมยางหน้า (รถบรรทุก – รถ Ambulance)	<input type="checkbox"/> มาตรฐาน 30-35 Psi	<input type="checkbox"/> ไม่เป็นไป ตามเกณฑ์	➡	เติมลม หรือ ปลดปล่อยลมทิ้ง
	ตรวจเช็คแรงดันลมยางหลัง (รถไม่ได้บรรทุก)	มาตรฐาน 28-30 Psi	ไม่เป็นไป ตามเกณฑ์	➡	เติมลม หรือ ปลดปล่อยลมทิ้ง
	ตรวจเช็คแรงดันลมยางหลัง (รถบรรทุก – รถ Ambulance)	<input type="checkbox"/> มาตรฐาน 30-50 Psi	<input type="checkbox"/> ไม่เป็นไป ตามเกณฑ์	➡	เติมลม หรือ ปลดปล่อยลมทิ้ง
	ตรวจเช็ครอยฉีก แก้มยาง ดอกยาง	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> มีรอยฉีก	➡	เปลี่ยนยาง
	ตรวจเช็คสัปดาห์ / ปีคศ. ผลิตยาง/..... เทียบกับปีปัจจุบัน.....	<input type="checkbox"/> ไม่เกิน 3 ปี	<input type="checkbox"/> เกิน 3 ปี	➡	ให้ระวังหน้ายาง มีรอยแตกกลายา
	ตรวจเช็คร่องลึกของดอกยาง กับ หมุดกลาง ร่องดอกยาง	<input type="checkbox"/> ใช้งานได้อย่าง สูงกว่าหมุด	<input type="checkbox"/> ลึกหรือยาง เสมอหมุด	➡	เปลี่ยนยาง
	ตรวจเช็ค ฝาครอบจุกเติมลมยาง	<input type="checkbox"/> มีครบ	<input type="checkbox"/> ไม่ครบ	➡	ควรจัดหาใส่
	ตรวจรอยรั่วซึมของจุกยาง ใช้น้ำแสบหรือน้ำยา ที่มีฟอง	<input type="checkbox"/> สภาพดี ไม่มีฟอง	<input type="checkbox"/> มีรั่วซึม มีฟอง	➡	ควรไขลูกศรให้แน่นขึ้น
	ตรวจเช็คลมยางอะไหล่ ใช้เคาะฟังเสียง	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ไม่มีลมยาง	➡	ควรเติมลมยางอะไหล่
	ตรวจเช็คที่ยึดยางอะไหล่	<input type="checkbox"/> แน่น	<input type="checkbox"/> หลวม	➡	ควรติดตั้งให้แน่นหนา
5.	ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง Fule				
	ตรวจเช็คเกย์วัดปริมาณน้ำมัน	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ค้าง	➡	เข้าศูนย์บริการ
	ตรวจ เทรนน้ำ กรองดักน้ำ (รถดีเซล)	<input type="checkbox"/> ปกติไม่มีน้ำ	<input type="checkbox"/> มีน้ำ	➡	ต้องถ่าย เทรนน้ำทิ้ง

ลำดับ	รายการตรวจเช็ค	ผลการตรวจเช็ค			
		ปกติ	ไม่ปกติ		ปรับปรุงแก้ไข
6.	น้ำมันหล่อลื่น O - Oil				
	วัดระดับน้ำมันเครื่องตามขีดระดับที่กำหนด ให้ อยู่ระหว่างขีดบน - ขีดล่าง	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ขาดต่ำกว่า ขีดล่าง	➡	เติมน้ำมันเครื่อง
	วัดระดับน้ำมันเพาเวอร์ อยู่ระหว่างขีดบน-ขีด ล่าง	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ขาดต่ำกว่า ขีดล่าง	➡	เติมให้อยู่ในระดับ
	ตรวจเช็คสภาพสีของน้ำมันเพาเวอร์	<input type="checkbox"/> สีแดง สภาพปกติ	<input type="checkbox"/> สีแดงขุ่น ผิดปกติ	➡	ต้องเปลี่ยนน้ำมันเพาเวอร์
วัดระดับน้ำมันเกียร์อัตโนมัติ ● ขณะเครื่องเย็น ดูที่กำหนด ต้องอยู่ระหว่าง กลางของระดับ Cool ● ขณะเครื่องร้อนดูที่กำหนด ต้องอยู่ ระหว่าง กลางของระดับ Hot	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	เติมน้ำมันเกียร์อัตโนมัติเพิ่ม	
7.	เสียงดัง N - NOISE				
	ตรวจเช็คแตร	<input type="checkbox"/> ดัง	<input type="checkbox"/> ไม่ดัง	➡	ตรวจเช็คพิวล์ และ รีเรย์
	ตรวจเสียงสัญญาณไซเรน	<input type="checkbox"/> ดัง	<input type="checkbox"/> ไม่ดัง	➡	แก้ไข
	ตรวจเช็คเสียงดังต่าง ๆ	<input type="checkbox"/> มี	<input type="checkbox"/> ไม่มี	➡	ถ้ามีแจ้งบริเวณเสียงที่ดัง
8.	น้ำมันหล่อลื่น O - Oil				
	ระบบความเย็น - เครื่องปรับอากาศ Air-condition				
	ตรวจเช็คสวิทช์ทุกจังหวะของพัดลมแอร์	<input type="checkbox"/> ปกติ ลมออก ครบทุก จังหวะ	<input type="checkbox"/> ไม่ปกติ ลม ออกไม่ครบ	➡	ควรเช็คสวิทช์พัดลม
	ตรวจเช็คระบบความเย็น	<input type="checkbox"/> เย็น	<input type="checkbox"/> ไม่เย็น	➡	เช็คน้ำยาแอร์
	ตรวจเช็คตามแมว ที่ท่อน้ำยาแอร์	<input type="checkbox"/> ใส	<input type="checkbox"/> มีฟอง	➡	มีฟองน้ำยาแอร์ขาด ควรเติม
ตรวจเช็คสายพานพัดลม มาตรฐานกดด้วยนิ้วลง ได้ ครึ่งชม. ไม่เกิน 1 ชม.	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ตึง เกิน หย่อนเกิน	➡	ควรปรับตั้งมูลเลย์สายพาน	
9.	ตรวจเช็คภายในห้องคนขับ				
	ตรวจเช็คการทำงาน เซฟตี้เบลท์ โดยกระชาก-กระตุก	<input type="checkbox"/> ล็อค	<input type="checkbox"/> ไม่ล็อค	➡	ควร แก้ไข หรือ เปลี่ยน
	ตรวจเช็คสวิทช์ปรับกระจก มองข้าง ซ้าย -ขวา	<input type="checkbox"/> ทำงาน	<input type="checkbox"/> เสีย	➡	แก้ไข
	ตรวจเช็คการทำงานของ Parking Brake	<input type="checkbox"/> ล็อคอยู่	<input type="checkbox"/> ล็อคไม่อยู่	➡	ต้องปรับตั้งสายเคเบิลใหม่
	ตรวจเช็คไฟสัญญาณเตือนต่างๆเมื่อสตาร์ท เครื่องยนต์	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ติดค้าง	➡	สัญลักษณ์ของไฟสัญญาณที่ติดค้าง
	ตรวจเช็คไฟส่องสว่างในห้องคนขับ	<input type="checkbox"/> ใช้งานได้	<input type="checkbox"/> เสีย	➡	เช็คพิวล์ เปลี่ยนหลอดไฟ
ตรวจเช็คไฟส่องสว่างในห้องผู้โดยสาร	<input type="checkbox"/> ใช้งานได้	<input type="checkbox"/> เสีย	➡	เช็คพิวล์ เปลี่ยนหลอดไฟ	

ลำดับ	รายการตรวจเช็ค	ผลการตรวจเช็ค			
		ปกติ	ไม่ปกติ		ปรับปรุงแก้ไข
10.	อุปกรณ์ที่จำเป็นในการขับรถ				
	ตรวจเช็คมีไฟลีสํารอง	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	จัดหาสํารอง
	ตรวจเช็คเข็มวัดแรงดันถึงดับเพลิง	<input type="checkbox"/> ปกติ	<input type="checkbox"/> ไม่ขึ้น	➡	เปลี่ยนถึงดับเพลิง
	ตรวจเช็คเครื่องมือประจำรถ (แม่แรง บ็อกซ์ขันล๊อค ไชควง ประแจ)	<input type="checkbox"/> มี	<input type="checkbox"/> ไม่มี	➡	ควรถจัดเตรียมไว้ในรถ
	ตรวจเช็ค ป้ายสามเหลี่ยม หรือกรวยจราจร สะท้อนแสง	<input type="checkbox"/> มี	<input type="checkbox"/> ไม่มี	➡	ควรถจัดเตรียมไว้ในรถ
11.	เครื่องมืออุปกรณ์ปฐมพยาบาล				
	ตรวจเช็คสภาพถังออกซิเจน และหัวเกย์ ปรับแรงดัน	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
	ตรวจเช็ค ปริมาณก๊าซออกซิเจน	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
	ตรวจเช็คฐานตัวล็อคเปล	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
	ตรวจเช็คเครื่องดูดเสมหะ	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
	ตรวจเช็ค Spinal	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
	ตรวจเช็ค Board / Belt / Head	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
	ตรวจเช็ค Immobilizer	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
	ตรวจเช็ค Stair Chair	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
	ตรวจเช็ค ปลั๊กไฟสํารอง	<input type="checkbox"/> สภาพดี	<input type="checkbox"/> บกพร่อง	➡	
12.	วัสดุในการปฐมพยาบาลเบื้องต้น				
	ถุงมือ M/L	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	หน้ากากอนามัยUrinal/bedpan	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	แอลกอฮอล์ ล้างมือ	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	กระดาษทิชชู	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	ขามรูปไต	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	ถุงขยะแดง ขาว	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	น้ำดื่ม และหลอดดูด	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	แอมบู และหน้ากาก	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	อุปกรณ์ PPE	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	ชุดผู้ป่วย	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	แผ่นรองขัง	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	
	แพมเพิส M/L	<input type="checkbox"/> มีเพียงพอ	<input type="checkbox"/> ขาด	➡	

บทที่ 4



กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถพยาบาล

พนักงานขับรถพยาบาล เป็นบุคคลที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการปกป้อง ค้ำครอง รักษาชีวิตของผู้ป่วยหรือผู้รับบริการ ไม่ว่าจะเป็นพนักงานขับรถพยาบาลของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มูลนิธิ องค์กรการกุศลต่างๆ ซึ่งจะต้องมีจิตสำนึกในการให้บริการที่ดี ปลอดภัย ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด หากบุคลากรดังกล่าวได้ผ่านการฝึกอบรมการขับรถพยาบาลแล้ว ยังจะต้องเพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนให้เหนือกว่าวิญญูชนทั่วไป มีความรับผิดชอบและทางอาญาเหนือกว่าบุคคลธรรมดาทั่วไป องค์กรความรู้เรื่องกฎหมาย จราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก และกฎหมายรถยนต์ตามพระราชบัญญัติรถยนต์นั้น ไม่น่าเป็นสิ่งที่ต้องกังวลสำหรับพนักงานขับรถพยาบาลมากนัก เนื่องจากต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่า บุคลากรที่ขับรถพยาบาลทั้งหลาย ล้วนแล้วแต่ต้องได้รับการอนุญาตขับรถโดยถูกต้องตามกฎหมาย และมีความรู้ผ่านการทดสอบจากกรมการขนส่งทางบกมาโดยถูกต้องแล้ว ตลอดจนได้รับการอบรมเพิ่มพูนทักษะในการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องมาแล้ว

ข้อกฎหมายที่สำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานขับรถพยาบาล มีดังนี้

4.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

4.1.1 มาตรา 420 ผู้ใดจงใจ หรือ ประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สิน หรือ สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน ขับรถด้วยความเร็ว แข่งซ้าย แข่งขวา ทำให้เสียงผู้โดยสารบนรถเคลื่อนที่ไปมา ผู้ป่วยตกลงจากเตียงได้รับบาดเจ็บ พนักงานขับรถนั้นจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หากผู้ป่วยเรียกร้องให้ชดใช้

4.1.2 มาตรา 425 นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำให้ในทางการที่จ้างนั้น

ตัวอย่างเช่น ผู้รับเหมาก่อสร้าง จ้างลูกจ้างผสมปูน ก่ออิฐถือปูน ระหว่างฉาบผนังกำแพงปูน ได้ทำให้ปูนซีเมนต์ผสมเสร็จส่วนหนึ่ง ตกหล่นใส่หลังคารถยนต์หรู ช่างบ้านติดกัน ทำให้สีรถดังกล่าวเป็นรอยต่างเสียหาย เช่นนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างนั้น จะต้องร่วมรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการซ่อมแซมสีรถ หากเจ้าของรถเรียกร้องค่าเสียหาย จำต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของรถนั้น

4.1.3 มาตรา 426 นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น

ตัวอย่างเช่น จากกรณีข้างต้น เมื่อนายจ้างชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่เจ้าของรถไปแล้ว ก็ชอบที่เรียกเอาเงินจำนวนคืน จากลูกจ้างของตนได้ หากต้องการเรียกคืน เรียกว่า เข้าสวมสิทธิใช้สิทธิไล่เบี่ยนั้นเอง ส่วนมากนายจ้างไม่เรียกคืนหากไม่เป็นจำนวนเงินมากมายนัก

4.1.4 มาตรา 427 บทบัญญัติ มาตรา 425, 426 ให้ใช้บังคับแก่ตัวการ และ ตัวแทน ด้วย โดยอนุโลม อนึ่ง ตามมาตรา 425 มาตรา 426 มาตรา 427 นี้ คำว่า ลูกจ้าง นายจ้าง นั้น หมายความว่าเฉพาะ การจ้างแรงงาน เท่านั้น ไม่ได้รวมถึง การจ้างทำของ แต่อย่างใด ซึ่ง การจ้างแรงงาน หมายถึง การที่นายจ้าง จ้างลูกจ้างให้ทำงานใดๆ โดยลูกจ้างได้รับสินจ้าง หรือ ค่าจ้าง ลักษณะต่างๆ ไป ที่ ลูกจ้างมีภารกิจต้องทำงานไปตามกฎระเบียบของนายจ้าง ตามคำสั่งของนายจ้าง ลูกจ้างอาจไม่ต้องใช้ฝีมือความชำนาญพิเศษใดๆ ในงานที่จ้าง เช่น ลูกจ้างก่อสร้างรายวัน ก่ออิฐถือปูน ก่อกำแพงคอนกรีต หรือ พนักงานบริษัทต่างๆ ส่วนการจ้างทำของ นั้น นายจ้างมักจะจ้าง ลูกจ้างที่มีความรู้ ความชำนาญพิเศษเฉพาะทาง เฉพาะเรื่องเฉพาะราว ให้ทำงานขึ้นใดขึ้นหนึ่งให้สำเร็จโดยลูกจ้าง ต้องใช้ข้อควรระวัง ความสามารถในการทำงานขึ้นใดขึ้นหนึ่งให้สำเร็จตามเป้าหมายที่นายจ้างต้องการโดยที่นายจ้างไม่อาจเข้าควบคุมกำกับดูแล สั่งการให้ทำงานขึ้นที่ว่าจ้างได้เลย เช่น การว่าจ้างรถแท็กซี่ไปส่งตามสถานที่ต่างๆ การจ้างช่างตัดผม การจ้างช่างก่อสร้างบ้านเป็นหลักๆ ให้สำเร็จ เหล่านี้ นายจ้างไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกับลูกจ้างในความเสียหายที่ลูกจ้างหรือผู้รับจ้างได้ก่อขึ้นจากการงานที่จ้าง ลูกจ้างผู้รับจ้างทำของจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกเอง

4.1.5 มาตรา 437 บุคคลใดครอบครอง หรือ ควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ынเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือ เกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั้นเอง ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึง บุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือ โดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือ โดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน สตาร์ทเครื่องรถยนต์ เปิดเครื่องปรับอากาศทิ้งไว้ให้เย็นชั่วขณะหนึ่งเพื่อรอรับผู้ป่วยและทีมพยาบาลฉุกเฉิน แต่หลงลืมไม่ได้ใช้เบรกมือห้ามล้อรถไว้ ทำให้รถเคลื่อนที่ ไปชนร้านอาหารข้างทางเสียหาย กรณีนี้แม้พนักงานงานขับรถจะไม่ได้ขึ้นนั่งขับรถ แต่เมื่อรถยนต์ถือเป็นอุปกรณ์ที่ต้องขับเคลื่อนด้วยกำลังเครื่องจักร และอยู่ในสภาพที่ตนเองต้องควบคุม กำกับดูแล เมื่อเครื่องจักรกล ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น พนักงานขับรถจึงต้องรับผิดชอบในผลที่เกิดขึ้นด้วย

4.1.6 มาตรา 438 ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใด เพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามสมควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

ตัวอย่างเช่น มีการฟ้องร้องคดีทำร้ายร่างกายเป็นเหตุให้ผู้ป่วย อายุ 25 ปี ได้รับบาดเจ็บอันตรายสาหัส ถึงตาบอด ค่าสินไหมทดแทนที่ศาลอาจพิพากษาสั่งจ่ายแก่ผู้ป่วย ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลเต็มจำนวนเท่าที่ได้ใช้จ่ายไปจริง 20,000 บาท ค่าขาดรายได้จากการทำมาหาได้รายวันในช่วงที่บาดเจ็บเป็นเวลา 1 เดือน 15,000 บาท ค่าทำขวัญจากการบาดเจ็บและรักษาตัวบางจำนวนในห้วงที่พักรักษาตัว 15,000 บาท และ ค่าขาดโอกาสจากการที่ตาบอดส่งผลให้การทำงาน การดำรงชีวิตแต่ละวันหลังจากออกจากโรงพยาบาลไปจนถึงวันที่อาจมีชีวิตยืนยาวถึง (อาจคำนวณถึงอายุ 60 ปี) อาจพิพากษาให้ชดใช้เงินได้ อัตรา รายได้ต่อปี คุณ ด้วย 35 ปี เป็นต้น เหล่านี้ ศาลจะพิพากษาให้ชดใช้ตามสมควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดได้

4.1.6 มาตรา 8 เหตุสุดวิสัย หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบ หรือ โกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉินขับรถด้วยความเร็ว 80 กม.ต่อ ชม.เพื่อนำผู้ป่วยในภาวะวิกฤติส่งโรงพยาบาลให้ทันเวลาที่ มีรถบรรทุกสิบล้อ แชนและปาดหน้ากระชั้นชิด หากไม่หลบออกซ้ายจะต้องชนกันอย่างแน่นอน จึงได้เบี่ยงรถออกทางซ้ายเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุ แต่จากการหลบไปเฉี่ยวกับรถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนไหล่ทางซ้ายมือ พลิกคว่ำตกลง ผู้ขับรถจักรยานยนต์ถึงแก่ความตายทันทีที่เกิดเหตุ เช่นนี้ ถือได้ว่า รถบรรทุกสิบล้อเป็นผู้ก่อเหตุส่งผลให้ พนักงานขับรถต้องพยายามป้องกันมิให้เกิดเหตุ แม้ผลในท้ายที่สุดจะเฉี่ยวกับรถจักรยานยนต์ข้างทาง ก็ต้องถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ที่ผู้ขับรถฉุกเฉินไม่อาจป้องกันมิให้เกิดเหตุได้ทั้งๆ ที่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่กรณีแล้ว รูปการแห่งคดี พนักงานสอบสวน และพนักงานอัยการ ต้องสั่งไม่ฟ้อง หรือ หากคดีถึงศาลๆ ก็พิพากษายกฟ้องได้ ส่งผลให้พนักงานขับรถฉุกเฉิน ไม่ต้องรับผิดชอบ นอกจากนี้ ทั้งฝ่ายผู้ตาย และพนักงานขับรถฉุกเฉิน หรือ ต้นสังกัด ยังสามารถฟ้องเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากฝ่ายรถบรรทุกสิบล้อได้ด้วย

สรุป สาระสำคัญของกฎหมายฉบับดังกล่าว ได้กล่าวถึงลักษณะของการทำละเมิด ความรับผิดชอบละเมิด ความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้าง ลูกจ้างในเรื่องละเมิด ความรับผิดชอบของผู้ควบคุมยานพาหนะ เครื่องจักรกลใดๆ ค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชดใช้แก่ผู้เสียหายจากการทำละเมิด รวมทั้ง ความหมายของคำว่า “เหตุสุดวิสัย” ตามกฎหมายซึ่งจะเป็นเกราะป้องกัน ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น พนักงานสอบสวน และพนักงานอัยการ อาจสั่งไม่ฟ้อง คดีนั้น หรือ ศาลพิพากษายกฟ้อง คดีนั้นไปเลย

4.2 ประมวลกฎหมายอาญา

4.2.1 กระทำโดยเจตนา หมายถึง การเจตนา การตั้งใจ ที่กระทำการใดการหนึ่งโดยเฉพาะ มีลักษณะเป็นการกระทำโดยรู้สำนึกในการที่จะกระทำและในขณะที่เดียวกันผู้กระทำย่อม ประสงค์ต่อผล หรือ เล็งเห็นผลของการกระทำนั้น การกระทำลักษณะนี้ ให้ความหมายรวมถึง การก่อให้เกิดผลอันหนึ่งอันใดขึ้นโดยงดเว้นการที่จักต้องกระทำเพื่อป้องกันผลนั้นด้วย

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน ระหว่างทางที่ขับรถนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาลในตัวจังหวัด เกิดมีปัญหาไม่พอใจกับผู้ขับขีรถบรรทุกสิบล้อ ที่พยายามเร่งความเร็วไม่ให้ออกเลนแซง จึงได้เร่งแซงปาดหน้ารถสิบล้อและส่งผลให้รถบรรทุกสิบล้อพยายามห้ามล้อเสียหลัก พลิกคว่ำลงข้างทาง เป็นเหตุให้คนขับรถบรรทุกสิบล้อถึงแก่ความตาย ลักษณะนี้ไม่ใช่การขับรถโดยประมาท แต่เป็นการกระทำโดยมีเจตนาเล็งเห็นผลว่า รถบรรทุกสิบล้อ อาจพลิกคว่ำเกิดอุบัติเหตุได้ ก็ต้องรับผิดชอบอาญาฐาน ชำผู้อื่นโดยเจตนา โดยเล็งเห็นผล ได้

4.2.2 กระทำโดยละเว้น หรือ งดเว้น เพื่อป้องกันมิให้เกิดผล เป็นการขยายของคำว่า กระทำโดยเจตนาให้รวมถึงการละเว้น หรือ งดเว้นเพื่อป้องกันมิให้เกิดผล

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน ได้รับการอบรมหลักสูตรกู้ภัยในภาวะวิกฤติ ร่วมกับบุคลากรทางการแพทย์ ได้รับใบประกาศนียบัตรมาแล้ว จะต้องทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเหลือพยาบาล มีหน้าที่โดยตรงในการจัดเตรียมอุปกรณ์เครื่องช่วยหายใจ เครื่องปั๊มหัวใจ ถังก๊าซออกซิเจนสำรอง ไม้ประจํารถเพื่อใช้ในกรณีฉุกเฉินด้วย ก่อนออกเดินทางพยาบาลได้สอบถามถึงปริมาณออกซิเจนแล้ว พนักงานขับรถเห็นว่าถังเดียวก็พอ จึงบอกว่ามีแล้วและไม่ได้จัดเตรียมถังสำรอง ในวันเกิดเหตุจะต้องขับรถทางไกลไปรับผู้ป่วยฉุกเฉิน ระหว่างทางที่ปฐมพยาบาลผู้ป่วยฉุกเฉินนั้นออกซิเจนหมด จึงไม่มีถังสำรองมาใช้ทดแทน ส่งผลโดยตรงให้ผู้ป่วยขาดอากาศหายใจระหว่างทางและถึงแก่

ความตายในเวลาต่อมา กรณีเช่นนี้ เมื่อพนักงานขับรถมีหน้าที่โดยตรงจะต้องช่วยเหลือจัดเตรียมถึงก๊าซสำรองไว้เพื่อใช้แต่กลับละเว้น งดเว้น ไม่จัดเตรียมตามหลักการวิชาชีพ ตามหลักสูตรที่ได้รับการอบรมมา จนเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ป่วยถึงแก่ความตาย ก็เข้าข่ายกระทำโดยเจตนา โดยดเว้นเพื่อป้องกันมิให้เกิดผลนั้นด้วย

4.2.3 กระทำโดยไม่เจตนา หมายถึง การกระทำที่ไม่ได้ตั้งใจ หรือ เจตนาที่จะให้เกิดผลใดๆ โดยตรง แต่จากการกระทำอาจเกิดผลบางอย่างส่งผลให้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายจากการกระทำนั้น การกระทำโดยไม่เจตนาจะใกล้เคียงกับ การกระทำโดยเจตนามาก กฎหมายอาญาจะกำหนดความผิดพิเศษ

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน เคยรู้จักกับผู้ป่วยและมีสาเหตุโรคเรื้อรังกันมาก่อน วันเกิดเหตุผู้ป่วยทะเลาะกับภรรยา (อดีตคนรักของพนักงานขับรถ) และเกิดอาการน้อยใจ จึงใช้เชือกผูกคอตาย แต่ไม่ตายมีการปฐมพยาบาลช่วยชีวิตเบื้องต้น ให้ออกซิเจน ระหว่างที่จะยกเปลผู้ป่วยขึ้นรถฉุกเฉิน ได้แก้มงทำให้มือหลุดจากการถือ คันหามเปล ส่งผลให้ศีรษะผู้ป่วยตกกระแทกพื้นคอนกรีตจนได้รับบาดเจ็บเพิ่มเติมทางสมอง ต่อมาถึงแก่ความตาย เพราะมีโลหิตออกในสมอง จากการชันสูตรพลิกศพ พบว่า สมองได้รับบาดเจ็บจากการกระทบกระเทือน ลักษณะการกระทำดังกล่าว พนักงานขับรถไม่มีเจตนาฆ่า แต่ถือได้ว่าใช้กำลังประทุษร้ายผู้ป่วยจนเป็นเหตุให้ผู้ป่วยได้รับบาดเจ็บเพิ่มเติม และส่งผลให้ถึงแก่ความตายในเวลาต่อมา จะต้องรับผิดชอบ ฐานฆ่าคนตายโดยไม่เจตนา (ปกติ บุคคลจะต้องรับโทษทางอาญาเมื่อกระทำโดยเจตนา หรือ กระทำโดยประมาทเท่านั้น และจะต้องรับผิดชอบแม้กระทำโดยไม่เจตนา แต่กฎหมายให้ต้องรับโทษแม้กระทำโดยไม่เจตนาได้ ซึ่งปัจจุบันมีอยู่ฐานความผิดเดียว คือ มิได้มีเจตนาฆ่าแต่ได้ใช้กำลังทำร้ายผู้อื่นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือ เรียกสั้นๆ ว่า ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 290 ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 ปี ถึง 15 ปี)

4.2.4 กระทำโดยประมาท แบ่งได้ 2 ประการ คือ

1) ประมาทเลินเล่อ หมายถึง การกระทำที่มีไม่เจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้น จักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน มีหน้าที่ต้องหมั่นตรวจเช็คความพร้อมของอุปกรณ์การเดินรถดูแลระบบห้ามล้อ สายพาน สภาพยางล้อรถยนต์ ละเลย หลงลืม ไม่ได้ตรวจดูน้ำมันเบรก ทำให้ขาดพร่องไปจำนวนมาก เหลือไม่เพียงพอ ไม่สามารถหล่อเลี้ยงในระบบห้ามล้อได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้รถห้ามล้อไม่หยุดในระยะที่ปลอดภัยตามมาตรฐาน ฟุ้งชนกับท้ายรถยนต์คันหน้า ที่ติดสัญญาณไฟแดงอยู่ไกลทางแยก กรณีเช่นนี้ ถือว่า พนักงานขับรถฉุกเฉิน กระทำโดยประมาทเลินเล่อ ในหน้าที่รับผิดชอบของตนเองแล้ว

2) ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หมายถึง การกระทำลักษณะประมาทเลินเล่อ โดยมีพฤติการณ์เสริมบางประการในลักษณะที่เบี่ยงเบนไปจากมาตรฐานอย่างมาก

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน สังเกตพบว่าที่ล้อหน้าซ้าย มีตะปูปักคาและฝingatบริเวณหน้ายางล้อรถยนต์ที่ตนเองขับ ยังคงใช้งานได้ตลอดเพียงแต่ต้องหมั่นเติมลมเข้าไปในยางให้บ่อยขึ้นเท่านั้น ในวันเกิดเหตุไม่มีเวลาเพียงพอที่จะซ่อมแซม หรือ ปะ อุตรอยรั่วดังกล่าว ยังคงฝืนใช้รถยนต์คันนั้นต่อไปเรื่อยๆ ก่อนออกปฏิบัติหน้าที่ก็สังเกตเห็นว่า ปริมาณลมในล้อยางเส้นดังกล่าว ลดน้อยลง ทำให้เห็นแก้มยางป่องออกมา ลักษณะลדתตัวต่ำลงทำให้ขอบกระทะล้อเหล็กของมีรถใกล้กับพื้นถนนมากกว่าปกติ ระหว่างทางซอกกลับ ได้ขับไปบนทางเรียบ ได้ใช้ความเร็วมากกว่าปกติตามสิทธิที่รถฉุกเฉินจะวิ่งได้เกินกว่า 100 กิโลเมตร ต่อ ชั่วโมง ทันใดนั้นเอง ยางล้อหน้าซ้ายเกิดระเบิดขึ้น ทำให้รถยนต์เสียหลักพลิกคว่ำลงข้างทาง เป็นพยาบาลทีมแพทย์ฉุกเฉิน ได้รับบาดเจ็บ และ ผู้ป่วยได้รับบาดเจ็บเพิ่มเติมจนเสียชีวิต กรณีเช่นนี้ถือว่า พนักงานขับรถดังกล่าว ได้กระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ

ถึงแก่ความตาย และทรัพย์สินเสียหาย จากการละเลยไม่จัดการซ่อมแซม บำรุงรักษาล้อย่างรถให้ใช้งานได้ปกติ ปลอดภัย ไม่เกิดอันตราย ซึ่งการละเลยดังกล่าวเป็นผลโดยตรงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุดังกล่าวขึ้นได้ อาจคาดหมายล่วงหน้าได้ว่า รถอาจเกิดปัญหาในการใช้งานและพลิกคว่ำ จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

การกระทำโดยประมาท จะส่งผลให้ผู้กระทำรับผิดชอบทางอาญาได้ 3 ระดับ คือ

- ก) ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือ ปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ (ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 390)
- ข) ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 6,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ (ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300)
- ค) ประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 20,000 บาท (ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291)

สรุป ตามประมวลกฎหมายอาญา ผู้กระทำผิดจะต้องได้รับโทษตามประมวลกฎหมายอาญา เบา หนัก ลดหลั่นกันลงไป และจะต้องส่งผลกระทบต่อความรับผิดชอบทางแพ่งด้วย เนื่องจากในการพิพากษาคดีส่วนแพ่ง ศาลแพ่งจำต้อง ยึดถือข้อเท็จจริงในคดีอาญาเป็นสำคัญ

4.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

4.3.1 นิยามศัพท์กฎหมายที่ควรทราบ

- 1) การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือ ไล่ต้อนสัตว์
- 2) ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพานและลานที่ประชาชนใช้ในการจราจรและให้หมายความรวมถึง ทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ
- 3) ทางเดินรถ หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถ ไม่ว่าจะในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน
- 4) ช่องเดินรถ หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถโดยทำเครื่องหมาย เป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้
- 5) ช่องเดินรถประจำทาง หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสาร ประจำทาง หรือ รถบรรทุกทุกคนโดยสาร
- 6) ทางเดินรถทางเดียว หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับขี่รถขับไปในทิศทางเดียวกัน ตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด
- 7) ขอบทาง หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ
- 8) ไหล่ทาง หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า
- 9) ทางร่วมทางแยก หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือ ติดกัน
- 10) วงเวียน หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งก่อสร้างขึ้น ในทางร่วมทางแยก
- 11) ทางเท้า หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน

- 12) ทางข้าม หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทาง โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย
- 13) เขตปลอดภัย หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนตลอดเวลาสำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดก่อนจะข้ามทางต่อไป
- 14) ที่คับขัน หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่าน หรือมีสิ่งกีดขวางหรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้า ว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย
- 15) รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟ และรถราง
- 16) รถฉุกเฉิน หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ใช้สัญญาณแสงวับวาบ หรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่กำหนดให้
- 17) ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ
- 18) คนเดินเท้า หมายความว่า คนเดินและให้รวมถึงผู้ขี่เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย
- 19) เจ้าของรถ หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย
- 20) สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มีอ แชน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น
- 21) เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

4.3.2 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบคุมที่ครบถ้วน ตามกฎหมายและใช้การได้ดี

ห้ามนำรถต่อไปนี้มาใช้ในทางเดินรถ

1. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรือ อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ
 2. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน มาใช้ในทางเดินรถ
 3. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ
 4. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ
 5. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใชยางมาใช้ในทางเดินรถ
- ยกเว้น
- รถที่ใช้ในราชการสงคราม
 - รถที่ใช้ในราชการตำรวจ
 - รถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร
6. ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุน ควัน ละอองเคมี หรือ เสียงเกินเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้ในทางเดินรถ (เสียงดังเกิน 85 เดซิเบล เอ หรือคว้นด้าเกิน 50 เปอร์เซ็นต์)

4.3.3 การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่าง

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงสว่าง สัญญาณเสียงไซเรน หรือสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพว้า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร หรือเสียงอย่างอื่น

การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้ (รถยนต์, รถจักรยานยนต์ เสียงแตรให้ได้ยินในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร)

รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดงหรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ปลายสุดของสิ่งที่บรรทุก โดยไฟสัญญาณหรือธงที่ติดไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้ คน สัตว์ หรือ สิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล สกปรก ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อน รำคาญ ทำให้ทางสกปรก เปราะเปื้อน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

4.3.4 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้น ให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

สัญญาณจราจรไฟสีแดง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

สัญญาณจราจรไฟสีเขียว ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้

สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามที่ทิศทางลูกศรชี้และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากทางขวาก่อน

สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ให้ผู้ขับขี่ที่มาจากทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้วจึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

สัญญาณจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใด ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถนั้น

สัญญาณจราจรไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถใด ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในช่องเดินรถนั้นขับรถผ่านไปได้

4.3.5 สัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดง

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลง และโบกมือไปข้างหน้า ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลัง ขับรถผ่านไปได้

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นแล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไป

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้นผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาที่เอียงตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไป

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาที่เอียงตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุด กรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุดให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่า 3 เมตร

4.3.6 เสียงสัญญาณนกหวีด

เสียงสัญญาณนกหวีดยาว 1 ครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไป

4.3.7 การใช้ทางเดินรถ

ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้สามารถขับรถในทางเดินรถด้านขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

- 1) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- 2) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- 3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

ในทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง ยกเว้นกรณีต่อไปนี้ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

- 1) ช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- 2) ทางเดินรถนั้นเป็นทางเดินรถทางเดียว
- 3) ต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก
- 4) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น
- 5) เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะทำได้ ในทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป รถต่อไปนี้ต้องขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุด หรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง

1. รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร
2. รถจักรยานยนต์

รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน

ยกเว้น รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กิโลกรัม(รถกระบะบรรทุก)รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน (รถตู้โดยสาร)

ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่น ก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถ หรือหยุดรถ เป็นระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร

4.3.8 การให้สัญญาณด้วยมือและแขน

เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรดเสมอระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรดเสมอระดับไหล่ ยกแขนขวาที่อกลางตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรดเสมอระดับไหล่ และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรดเสมอระดับไหล่

เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกกรดเสมอระดับไหล่และงอข้อมือชูขึ้นโบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

4.3.9 การให้ไฟสัญญาณ

เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ

เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถ ข้างรถ หรือท้ายรถ ไปในทิศทางนั้นก่อน

เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้าย

4.3.10 การขับรถสวนทางกัน

ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถเพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้าย เพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไป

ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหรือหยุดรถเพื่อให้รถคันที่สวนมาผ่านไป

ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในกรณีต่อไปนี้

- 1) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- 2) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- 3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- 4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- 5) ในลักษณะผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้า ด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้
- 6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ กลับรถ
- 7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร
- 8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

4.3.11 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้งหรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบ

การแซงต้องแซงด้านขวา ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- 1) รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- 2) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้
 - เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง
 - ภายในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
 - เมื่อมีหมอก ฝน ผุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร
 - เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

4.3.12 การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ และจะขับไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

การเลี้ยวรถให้ปฏิบัติดังนี้

ถ้าจะเลี้ยวซ้าย ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับชิดทางเดินรถด้านซ้าย

ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับที่จะเลี้ยวซ้าย ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

ทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรแสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวาผ่านไปได้โดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจร

เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกัน ผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น ในกรณีที่มารถเลี้ยวซ้าย และเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

ในการเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดรถให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน

ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวา ในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่า 100 เมตร

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือกลับรถในต่อไปนี้

- 1) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมาย ห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ
- 2) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะ 100 เมตร จากทางราบเชิงสะพาน
- 3) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณนั้นได้

4.3.13 การหยุดรถและจอดรถ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณ ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถในต่อไปนี้

- 1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง
- 2) บนทางเท้า
- 3) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- 4) ในทางร่วมทางแยก
- 5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ
- 6) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ
- 7) ในเขตปลอดภัย
- 8) ในลักษณะกีดขวางจราจร

ในกรณีที่เครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้องจนต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีเครื่องยนต์หรืออุปกรณ์ของรถขัดข้องจำเป็นต้องจอดอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่เป็นการกีดขวางการจราจรและต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณ เช่น สัญญาณไฟกระพริบ สีเหลืองอำพันที่ติดอยู่บนารถทั้งด้านซ้ายและด้านขวา และไฟกระพริบสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทั้งด้านซ้ายหรือด้านขวา (ไฟฉุกเฉิน)

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในต่อไปนี้

- 1) บนทางเท้า
- 2) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- 3) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะ 30 เมตร จากทางร่วมทางแยก
- 4) ในทางข้าม หรือในระยะ 3 เมตร จากทางข้าม
- 5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
- 6) ในระยะ 3 เมตร จากท่อน้ำดับเพลิง

- 7) ในระยะ 10 เมตร จากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร
- 8) ในระยะ 15 เมตร จากทางรถไฟผ่าน
- 9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- 10) ตรงปากทางเข้า-ออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะ 10 เมตร จากปากทางเดินรถ
- 11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง
- 12) ในที่คับขัน
- 13) ในระยะ 3 เมตร จากตู้ไปรษณีย์
- 14) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่รถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้ง ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่าง

ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

- 1) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
- 2) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
- 3) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้ อาจเกิดอันตรายเมื่อจะขับรถผ่าน ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้ว ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวางรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่า 5 เมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไปได้

4.3.14 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

- 1) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 2) รถอื่นนอกจากที่กล่าวในข้อ 1 ขณะที่กำลังจูงรถพ่วง รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 45 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 3) รถอื่นนอกจากที่ระบุไว้ในข้อ (1) หรือ (2) รถเก๋ง รถกระบะบรรทุก รถจักรยานยนต์ ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

4.3.15 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

เมื่อผู้ขับขี่รถมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

- 1) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน
- 2) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

- 3) ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ จะต้องหยุดรถที่หลังเส้นให้รถหยุด จนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้

ทางเดินรถทางเอก ได้แก่ทางเดินรถดังต่อไปนี้

- 1) ทางเดินรถที่ได้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางเอก
- 2) ทางเดินรถที่มีป้ายหยุดหรือป้ายที่มีคำว่า “ให้ทาง” ติดตั้งไว้ หรือทางเดินรถที่มีคำว่าหยุดหรือเส้นหยุดซึ่งเป็นเส้นขาวทึบหรือเส้นให้ทางซึ่งเป็นเส้นขาวประบนผิวทาง ให้ทางเดินรถที่ขวางข้างหน้าเป็นทางเดินรถทางเอก
- 3) ให้ทางเดินรถที่มีช่องเดินรถมากกว่าเป็นทางเดินรถทางเอก
- 4) ถนนที่ตัดหรือบรรจบกับตรอกหรือซอย ให้ทางเดินรถที่เป็นถนนเป็นทางเดินรถทางเอก

ทางเดินรถอื่นที่มีใช้ทางเดินรถทางเอก ให้เป็นทางเดินรถทางโท

ในกรณีวงเวียนใดไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรเมื่อผู้ขับขี่รถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

4.3.16 รถฉุกเฉิน

1) **มาตรา 75** ในขณะที่ผู้ขับขี่ขับรถฉุกเฉินไปปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขับขี่มีสิทธิดังนี้

- (1) ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่น ตามที่อธิบดีกำหนดไว้
- (2) หยุดรถ หรือ จอดรถ ณ ที่ห้ามจอดรถ
- (3) ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้
- (4) ขับรถผ่านสัญญาณจราจร หรือ เครื่องหมายจราจรใดๆ ที่ให้รถหยุด แต่ต้องลดความเร็วของรถให้ช้าลงตามสมควร
- (5) ไม่ต้องปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือ ข้อบังคับจราจรเกี่ยวกับช่องทางเดินรถทิศทางของการขับรถ หรือ การเลี้ยวที่กำหนดไว้ ในการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

2) **มาตรา 76** เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือ ควบคุมสัตว์ เห็นรถฉุกเฉิน ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณวับวาบ หรือ ได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน

- (1) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุด หรือ หลบให้ชิดขอบทาง หรือ ขึ้นไปบนทาง เขตปลอดภัย หรือ ไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด
- (2) สำหรับผู้ขับขี่ ต้องหยุดรถ หรือ จอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้าย หรือ ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องหยุดรถ หรือ จอดรถให้อยู่ชิดช่องเดินรถ
- (3) สำหรับผู้ขี่ หรือ ควบคุมสัตว์ ต้องบังคับสัตว์ให้หยุดชิดทางแต่ห้ามหยุดในทางร่วมทางแยก ในการปฏิบัติตาม (2) และ (3) ผู้ขับขี่ และ ผู้ขี่ หรือ ควบคุมสัตว์ต้องรีบกระทำโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ แต่ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

3) **มาตรา 148** ผู้ใดฝ่าฝืน หรือ ไม่ปฏิบัติตามมาตรา 76 ต้องระวางโทษปรับ ไม่เกิน 500 บาท

สรุป ตามกฎหมายฉบับนี้ ได้กล่าวถึง สิทธิในการใช้ทางของผู้ขับรถฉุกเฉิน (ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนไว้โดยถูกต้องตามกฎหมายจากทางราชการ ตามข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ) ทุกหน่วยงาน ที่จะต้องถือปฏิบัติตามมาตรา 75 และ หน้าที่ของผู้เดินเท้า ผู้ใช้รถ ผู้ควบคุมสัตว์ จะต้องปฏิบัติ ตามมาตรา 76 หากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม จะต้องได้รับโทษตามมาตรา 148

4.3.17 การลากหรือการจูงรถ

- 1) การลากหรือการจูงรถที่ไม่สามารถใช้พวงมาลัยรถหรือห้ามล้อได้ ให้ใช้วิธียกหน้าหรือท้ายรถที่ถูกลากหรือจูงติดกับรถที่ลากหรือจูง
- 2) การลากหรือการจูงรถที่สามารถใช้พวงมาลัยหรือห้ามล้อได้ จะใช้วิธีตามข้อ (1) หรือใช้สายพวงก็ได้โดยสายพวงจะมีความยาวไม่น้อยกว่า 3 เมตร แต่ไม่เกิน 5 เมตร ที่กึ่งกลางสายพวงต้องมีธงสีแดงติดไว้ และท้ายรถที่ถูกลากต้องมีป้ายติดไว้ว่า “รถกำลังลากจูง”

4.3.18 ข้อควรทราบอื่น ๆ

- 1) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย ยกเว้น พระภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยม
- 2) ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่าง หรือเหยียบคลัตช์ในขณะที่ขับรถลงทางลาดชัน
- 3) ห้ามมิให้แข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร
- 4) ในขณะที่ขับรถผู้ขับขี่จะต้องพกใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถติดรถไว้ด้วย
- 5) เมื่อผู้ขับขี่ได้รับใบสั่ง ต้องไปรายงานตัวและชำระค่าปรับต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายใน 7 วัน
- 6) ในการขอจดทะเบียนรถ ให้ยื่นคำขอต่อนายทะเบียนแห่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนาอยู่
- 7) รถที่จดทะเบียนแล้วหากมีการเปลี่ยนแปลงสีของรถให้ผิดไปจากที่จดทะเบียนไว้ เจ้าของรถต้องแจ้งนายทะเบียนภายใน 7 วัน นับแต่วันเปลี่ยนแปลง
- 8) การโอนรถผู้โอนกับผู้รับโอนต้องแจ้งต่อนายทะเบียนภายใน 15 วัน นับแต่วันโอน
- 9) การย้ายรถไปไว้ต่างท้องที่ให้เจ้าของรถแจ้งต่อนายทะเบียนภายใน 15 วัน นับแต่วันย้ายออก
- 10) การเสียภาษีให้เสียล่วงหน้าคราวละ 1 ปี ถ้าไม่เสียภาษีในกำหนดต้องชำระเงินเพิ่มอีกร้อยละ 1 ต่อเดือนของจำนวนภาษีที่ค้างชำระ
- 11) กรณีใบอนุญาตขับรถสูญหายหรือชำรุดในสาระสำคัญให้ผู้ขอรับใบอนุญาตยื่นคำขอรับใบแทนต่อนายทะเบียนภายใน 15 วันนับแต่วันทราบเหตุนั้น
- 12) มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น ผู้ใดฝ่าฝืน ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 บาท ถึง 1,000 บาท

4.3.19 สัญญาณจราจร

สัญญาณจราจร

สัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีด

- ☀ เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที
- ☀ เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไป

สัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดง



ห้าม...รถทางด้านหน้า



ห้าม...รถทางด้านขวา



ห้าม...รถทางด้านหลัง



ห้าม...รถทางด้านซ้าย



ห้าม...รถทั้งด้านหน้าและหลัง



ห้าม...รถจากทางด้านซ้ายและขวา

4.3.20 ป้ายจราจร

ป้ายจราจรประเภทป้ายบังคับ

หยุด	ให้ทาง	ให้รถสวนทาง มาก่อน	ห้ามแซง	ห้ามเข้า
ห้ามกลับรถ ไปทางขวา	ห้ามกลับรถ ไปทางซ้าย	ห้ามเลี้ยวซ้าย	ห้ามเลี้ยวขวา	ห้ามเปลี่ยนช่อง เดินรถไปทางซ้าย
ห้ามเปลี่ยนช่อง เดินรถไปทางขวา	ห้ามเลี้ยวขวา หรือกลับรถ	ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือกลับรถ	ห้ามรถยนต์	ห้ามรถบรรทุก
ห้ามรถ จักรยานยนต์	ห้ามรถพ่วง	ห้ามรถยนต์ สามล้อ	ห้ามรถ สามล้อ	ห้ามรถ จักรยาน
ห้ามล้อเลื่อน ลากเข็น	ห้ามรถยนต์ที่ ใช้ในการ เกษตร	ห้ามเกวียน	ห้ามรถ จักรยานยนต์ และรถยนต์	ห้ามรถจักรยาน รถสามล้อ และ ล้อเลื่อนลากเข็น
ห้ามรถ จักรยานยนต์ และ รถยนต์สามล้อ	ห้ามใช้เสียง	ห้ามคน	ห้ามจอดรถ	ห้ามหยุดรถ

4.3.21 เครื่องหมายจราจร

ป้ายจราจรประเภทป้ายบังคับ



หยุดตรวจ



จำกัดความเร็ว

ห้ามรถหนัก
เกินกำหนดห้ามรถกว้าง
เกินกำหนดห้ามรถสูง
เกินกำหนดห้ามรถยาว
เกินกำหนดให้เดินรถทาง
เดียวไปข้างหน้าทางเดินรถทาง
เดียวไปทางซ้ายทางเดินรถทาง
เดียวไปทางขวา

ให้ชิดซ้าย



ให้ชิดขวา

ให้ไปทางซ้ายหรือ
ทางขวา

ให้เลี้ยวซ้าย



ให้เลี้ยวขวา

ให้เลี้ยวซ้ายหรือ
เลี้ยวขวาให้ตรงไปหรือ
เลี้ยวซ้ายให้ตรงไปหรือ
เลี้ยวขวา

วงเวียน

ช่องเดินรถ
ประจำทางช่องเดินรถ
มวลชนช่องเดินรถ
จักรยานยนต์ช่องเดินรถ
จักรยาน

เฉพาะคนเดิน



ให้ใช้ความเร็ว



สุดเขตบังคับ

ป้ายจราจรประเภทป้ายเตือน



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางโค้งต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



ทางแยกต่าง ๆ



วงเวียนข้างหน้า



ทางแคบทั้งสองด้าน



ทางแคบด้านซ้าย



ทางแคบด้านขวา



สะพานแคบ



ช่องจราจรปิด
ด้านซ้าย



ช่องจราจรปิด
ด้านขวา



ทางข้ามทางรถไฟ
ไม่มีเครื่องกั้นทาง



ทางข้ามทางรถไฟ
มีเครื่องกั้นทาง



ทางข้ามทางรถไฟ
ติดทางแยก



2.5ม.

ทางแคบ



2.5ม.

ทางลดต่ำ



8%

ทางชันลาดชัน



8%

ทางลงลาดชัน



เดือนรถกระโดด



ผิวทางขรุขระ



ทางเป็นแอ่ง



ทางลื่น



ผิวทางร่วน



ระวังหินร่วง

ป้ายจราจรประเภทป้ายเตือนในงานก่อสร้าง



สำรวจทาง



งานก่อสร้าง



คนทำงาน



เครื่องจักรกำลังทำงาน



ทางแคบ



ทางแคบ



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เบี่ยงเบนจราจร



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ

ป้ายจราจรประเภทป้ายเตือน



สะพานเปิดได้



ให้เปลี่ยนช่องจราจร



ให้เปลี่ยนช่องจราจร



ออกทางขนาน



เข้าทางหลัก



ทางร่วม



ทางร่วม



ทางคู่ข้างหน้า



สิ้นสุดทางคู่



จุดกลับรถ



จุดกลับรถ



ทางเดินรถสองทาง



สัญญาณจราจร



หยุดข้างหน้า



ให้ทางข้างหน้า



ระวังคนข้ามถนน



โรงเรียนระวังเด็ก



ระวังสัตว์



ระวังเครื่องบินบินต่ำ



ระวังอันตราย



เขตห้ามแซง



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ



เตือนแนวทางต่าง ๆ



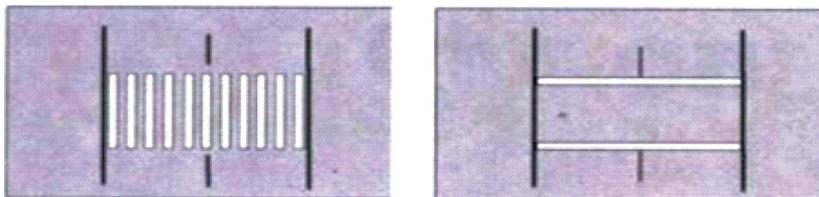
เตือนแนวทางต่าง ๆ



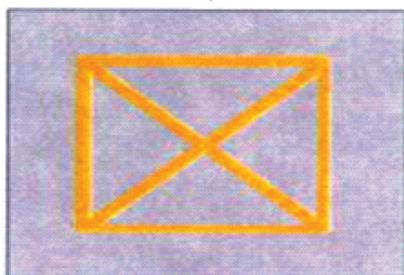
สลับกันไป

เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

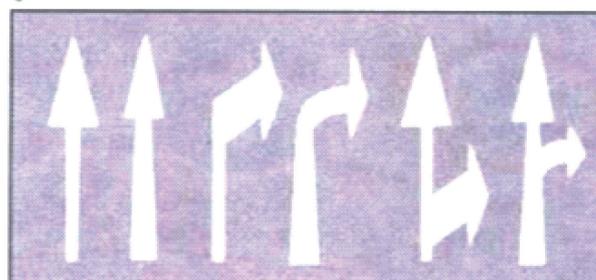
เส้นทางข้าม



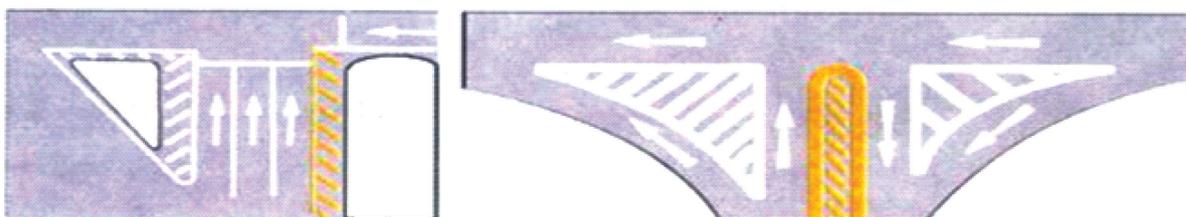
เส้นทแยงห้ามหยุดรถ



ลูกศร (ตัวอย่าง)



เขตปลอดภัย และเกาะสี (ตัวอย่าง)



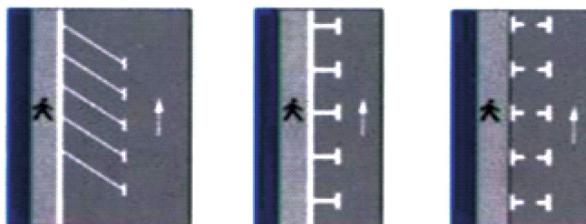
ช่องรถมวอลชน



ให้ทาง



เส้นช่องจอดรถ (ตัวอย่าง)



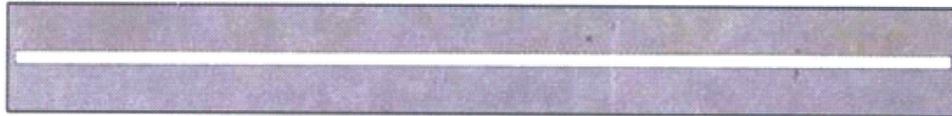
ข้อความบังคับบนพื้นทาง (ตัวอย่าง)



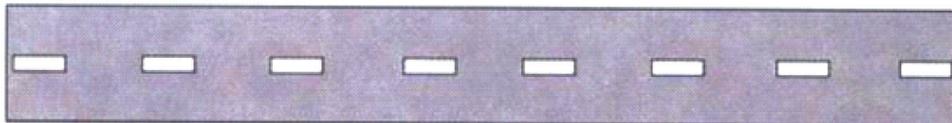
เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทเตือน

เส้นขอบทาง



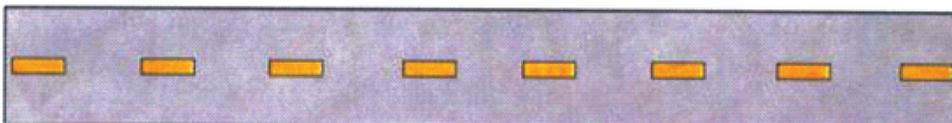
เส้นทึบสีขาว



เส้นประสีขาว

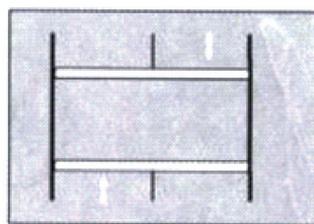


เส้นทึบสีเหลือง



เส้นประสีเหลือง

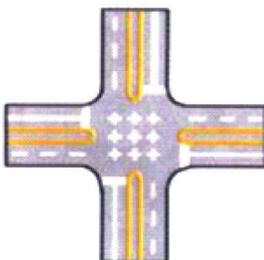
ข้อความเตือน หรือแนะนำบนพื้นทาง (ตัวอย่าง)



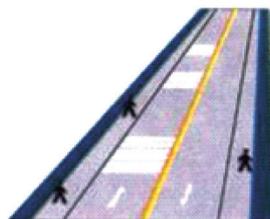
เส้นทางรถไฟผ่าน



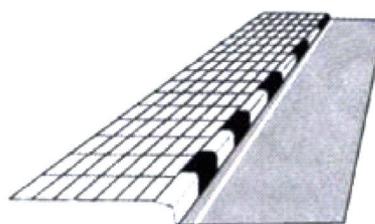
เส้นแนวช่องจราจรผ่านทางแยก (ตัวอย่าง)



เส้นชะลอความเร็ว



เครื่องหมายขาวดำ (ตัวอย่าง)



กรม. ได้มีมติเห็นชอบการใช้รูปแบบและคำจำกัดความของเครื่องหมายจราจรให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ ทั้งนี้ให้หน่วยงานปฏิบัติปรับปรุงเครื่องหมายจราจรจากระบบเก่าไปสู่ระบบใหม่ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 2 ปี นับแต่วันที่การแก้ไขกฎกระทรวงฯ และการแก้ไขข้อกำหนดกรมตำรวจมีผลบังคับใช้ ตามแต่กรณี

เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง

เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทบังคับ

เส้นแบ่งทิศทางจราจรปกติ



เส้นแบ่งทิศทางจราจรห้ามแซงเฉพาะด้าน



เส้นแบ่งช่องจราจรหรือเส้นช่องเดินรถปกติ



เส้นแบ่งทิศทางจราจรห้ามแซง



เส้นทึบสีเหลืองเดี่ยว



เส้นทึบสีเหลืองคู่

เส้นห้ามเปลี่ยนช่องจราจรหรือ
เส้นห้ามเปลี่ยนช่องเดินรถ



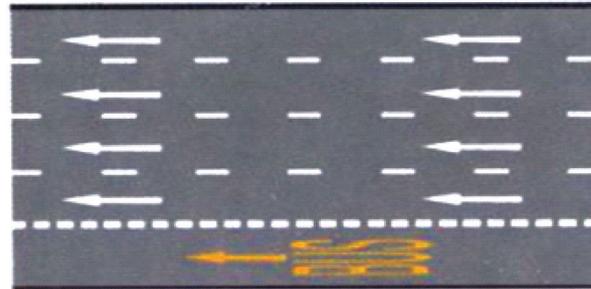
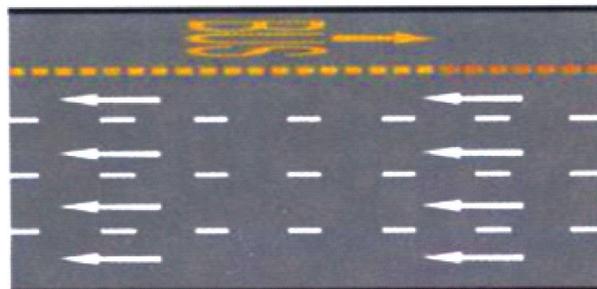
เส้นแบ่งช่องเดินรถประจำทาง



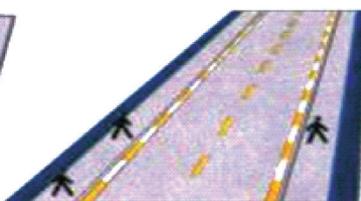
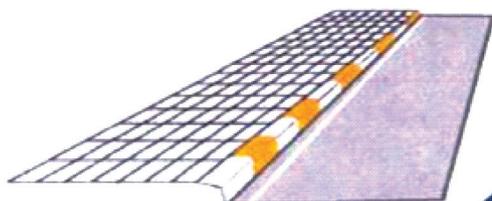
เส้นประสีเหลือง กว้างและถี่ กรณีสวนกระแสการจราจรปกติ



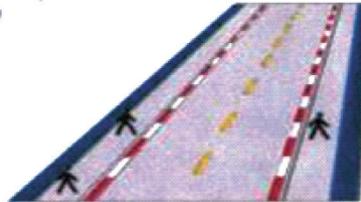
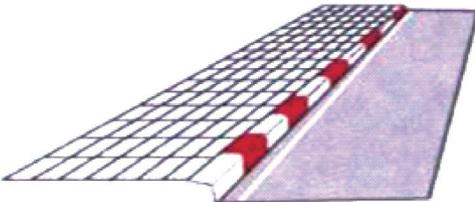
เส้นประสีขาว กว้างและถี่ กรณีทิศทางเดียวกับ
กระแสการจราจรปกติ



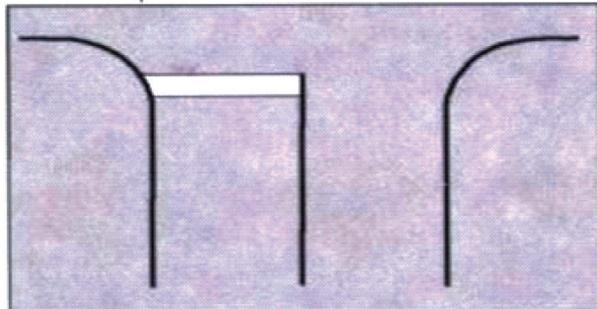
เครื่องหมายห้ามจอดรถ



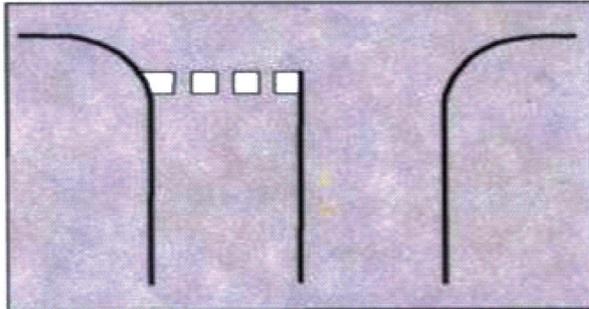
เครื่องหมายห้ามหยุดรถ



เส้นแนวหยุด



เส้นให้ทาง



4.4 พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539

4.4.1 นิยามศัพท์

1) **ผู้เสียหาย** หมายถึง บุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่รัฐ หรือ หน่วยงานรัฐ หรือ ผู้ที่ทำการแทนรัฐ

ตัวอย่างเช่น ผู้ป่วยบนรถฉุกเฉินของโรงพยาบาลรัฐแห่งหนึ่ง ได้รับความเจ็บจากการพลิกคว่ำ ตกคูน้ำข้างทางจากการขับรถลักษณะประมาทของพนักงานขับรถโรงพยาบาล ย่อมเป็นผู้เสียหายตามความหมายนี้

2) **เจ้าหน้าที่รัฐ** หมายถึง ข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง หรือ ผู้ปฏิบัติงานประเภทอื่น ไม่ว่าจะ เป็นการแต่งตั้งในฐานะเป็นกรรมการ หรือ ในฐานะอื่นใด

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน ตำแหน่งลูกจ้างประจำ ของโรงพยาบาลของรัฐ หรือ ของเทศบาล หรือ ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น

3) **หน่วยงานรัฐ** หมายถึง กระทรวง ทบวง กรม หรือ ส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะ เป็นกรม ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น และรัฐวิสาหกิจที่ตั้งขึ้นโดย พระราชบัญญัติ หรือ พระราชกฤษฎีกา และให้หมายความรวมถึงหน่วยงานอื่นของรัฐที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้เป็นหน่วยงานของรัฐตาม พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่

ตัวอย่างเช่น กระทรวงสาธารณสุข องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาล นคร เป็นต้น

4.4.2 **มาตรา 5** หน่วยงานรัฐต้องรับผิดชอบผู้เสียหายในผลแห่งละเมิด ที่เจ้าหน้าที่ของตนได้กระทำการ ปฏิบัติหน้าที่ ในกรณีนี้ ผู้เสียหายอาจฟ้องหน่วยงานของรัฐดังกล่าวได้โดยตรง แต่จะฟ้องเจ้าหน้าที่ไม่ได้

ตัวอย่างเช่น เรื่องพนักงานขับรถฉุกเฉิน ลืมเติมน้ำมันเบรก เพื่อให้ระบบห้ามล้อมีประสิทธิภาพ สูงสุด ได้กระทำการให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เสียหายลักษณะประมาทเลินเล่อธรรมดา ในหน้าที่การงานของหน่วยงานพยาบาลของรัฐ กฎหมายกำหนดให้ หน่วยงานรัฐนั้นต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่พนักงานขับรถฉุกเฉิน ก่อให้เกิดขึ้น เมื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายไปแล้ว ก็ไม่ต้องไล่เบี้ย เรียกเก็บคืนจากพนักงานขับรถฉุกเฉิน คนนั้น

4.4.3 **มาตรา 6** ถ้าการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่ไม่ใช่การกระทำการในการปฏิบัติหน้าที่ เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบ ในกรณีนั้นเป็นการเฉพาะตัว ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องเจ้าหน้าที่รัฐได้โดยตรง แต่จะฟ้องหน่วยงานของรัฐไม่ได้

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน ออกเวรจากการปฏิบัติหน้าที่ผลัดเช้า เวลา 08.00 น.แล้ว ไม่นำรถฉุกเฉินเข้าจอด เก็บรักษา กลับนำรถดังกล่าวไปใช้ส่งลูกไปโรงเรียน ระหว่างเกิดอุบัติเหตุก่อให้เกิดความเสียหาย แก่ผู้อื่น กรณีนี้ ถือว่า พนักงานขับรถไม่ได้ใช้ไปเพื่อปฏิบัติหน้าที่ในงานราชการ จะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย เป็นการส่วนตัว ไม่เกี่ยวกับหน่วยงานรัฐต้นสังกัด

4.4.4 **มาตรา 8** ในกรณีที่หน่วยงานรัฐ ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเพื่อการละเมิดของ เจ้าหน้าที่ ให้หน่วยงานรัฐมีสิทธิเรียกร้องให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวแก่หน่วยงานรัฐได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นไป ด้วยความจงใจ หรือ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถฉุกเฉิน กระทำการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงตาม ข้อ 2.4.2 ปลดปล่อย ใหลมยางหน้าซ้ายอ่อน จนระเบิดพลิกตกลงไปในคูน้ำข้างทาง เมื่อเกิดความเสียหายจะต้องรับผิดชอบเอง หน่วยงานรัฐ บอกปิดความรับผิดชอบได้ แต่อาจมีบางกรณีที่หน่วยงานรัฐอาจชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียไปก่อน กฎหมายจึง กำหนดให้ หน่วยงานรัฐ เรียกให้พนักงานขับรถนั้น ชดใช้คืนเงินจำนวนดังกล่าวได้ เพราะเป็นการกระทำโดยประมาท เลินเล่ออย่างร้ายแรงนั่นเอง

กล่าวโดยสรุป ตามกฎหมายฉบับนี้ ได้ให้ความคุ้มครองการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งหน่วยงานรัฐอันเป็นต้นสังกัด จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายในคดีที่ผู้เสียหายอาจได้รับความเสียหายและฟ้องร้องหน่วยงานรัฐหรือเจ้าหน้าที่รัฐนั้นได้ ด้วยเหตุละเมิดจากการปฏิบัติหน้าที่ราชการ แม้จะกระทำการประมาทเลินเล่อไปบ้าง เจ้าหน้าที่รัฐก็ไม่ต้องรับผิดชอบส่วนตัว แต่ถ้าหากเป็นการกระทำให้เกิดความเสียหายโดยจงใจ หรือ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงแล้ว เจ้าหน้าที่รัฐนั้นจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นการส่วนตัว

ดังนั้น พนักงานขับรถฉุกเฉินทุกกรณี จะต้องพิจารณาแยกแยะให้ได้ว่า พนักงานขับรถคนใดมีสภาพเป็นเจ้าหน้าที่รัฐของหน่วยงานรัฐใดบ้างที่จะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย หรือ พนักงานขับรถกู้ชีพ กู้ภัย ฉุกเฉินที่เป็นเครือข่ายกับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติหรือมีสภาพเป็นเอกชน จากลักษณะประเภทเครือข่าย รถยนต์ฉุกเฉิน อาจแบ่งได้ดังนี้

ก) พนักงานขับรถฉุกเฉินของโรงพยาบาลของรัฐ เช่น โรงพยาบาลขอนแก่น โรงพยาบาลศรีนครินทร์

ข) พนักงานขับรถฉุกเฉินขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เช่น องค์การบริหารส่วนตำบล เทศบาลเมือง เทศบาลนคร (ทั้ง ก และ ข จะได้รับการคุ้มครองตาม พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539)

ค) พนักงานขับรถฉุกเฉินของโรงพยาบาล สถานพยาบาลเอกชน เช่น รถฉุกเฉินของโรงพยาบาลเอกชนประชาเวช เวชประสิทธิ์ กรุงเทพ ขอนแก่นราม หัวเฉียว สมิติเวช จุฬารัตน์ เป็นต้น

ง) พนักงานขับรถฉุกเฉินของ มูลนิธิ องค์กรการกุศล ต่างๆ เช่น มูลนิธิกู้ชีพกู้ภัย ชื่อต่างๆ เช่น มูลนิธิจิตกุศล บุญทันตา ไบยเซียน สามัคคีอุทิศ ฮึก 31 ป่อเต็กตึ๊ง ร่วมกตัญญู (ตามข้อ ค และ ง จะไม่ได้รับการคุ้มครองตาม พ.ร.บ.ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ.2539) แต่ถ้าเป็นเหตุสุดวิสัยแล้ว ทุกกรณีย่อมได้รับการคุ้มครอง โดยผลของกฎหมาย โดยเสมอภาคกัน ตามมาตรา 8 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

4.5 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

4.5.1 คำนียามศัพท์กฎหมาย ตาม พรบ.รถยนต์ พ.ศ.2522

- รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นๆ
- รถยนต์ หมายถึง รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล
- รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า
 - ❖ รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ระหว่างจังหวัด
 - ❖ รถยนต์รับจ้าง คือ รถยนต์รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน ภายในจังหวัด

4.5.2 รถที่อยู่ในความควบคุมตาม พรบ.รถยนต์

1) รถยนต์ส่วนบุคคล

- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) ป้ายพื้นขาว อักษรตัวเลขสีดำ
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน แต่ไม่เกิน 12 คน และไม่ได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง ตาม พรบ.การขนส่งทางบก (รย.2) ป้ายพื้นสีขาว อักษรตัวเลขสีฟ้า
- รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) มีน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กก. และไม่ได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้าง ตามพรบ.การขนส่ง ทางบก (กระเบาะบรรทุก) ป้ายพื้นขาว อักษรตัวเลขสีเขียว

2) รถยนต์สาธารณะ

- รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ใช้รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน
- รถยนต์รับจ้าง ใช้รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน (ภายในจังหวัด)
- รถยนต์บริการ ใช้รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารหรือให้เช่า ไม่เกิน 7 คน

3) รถจักรยานยนต์

- รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ป้ายพื้นขาวคาดแดง อักษรตัวเลขสีดำ)
- รถจักรยานยนต์สาธารณะ (รับจ้าง) ป้ายพื้นสีเหลือง อักษรตัวเลขสีดำ

4) รถยนต์สามล้อ

5) รถบดถนน

6) รถแทรกเตอร์

7) รถพ่วง

8) รถใช้งานเกษตรกรรม

- รถยนต์บริการ หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าบรรทุกคนโดยสารได้ไม่เกิน 7 คน
 - รถยนต์บริการธุรกิจ (ป้ายเขียว) เช่น รถรับส่งคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่ง สถานีรถไฟกับโรงแรม ที่ทำการของผู้โดยสาร หรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น
 - รถยนต์บริการทัศนาจร ผู้ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวรับ-ส่ง คนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว
 - รถยนต์บริการให้เช่า จัดเป็นรถส่วนบุคคล จัดไว้ให้เช่าไม่นำไปบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ
- การจดทะเบียนรถ เครื่องหมายและการใช้รถ
 - รถที่นำมาใช้ต้องจดทะเบียนแล้ว และเสียภาษีครบถ้วนถูกต้อง
 - รถที่ขอจดทะเบียนต้องเป็นรถที่มีส่วนควบคุมและเครื่องอุปกรณ์ครบถ้วนถูกต้อง และ ผ่านการตรวจสภาพรถ
 - การขับรถป้ายแดงต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนและขับได้ระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นถึงพระอาทิตย์ตก
- รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจดทะเบียน
 - รถสำหรับเฉพาะพระองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
 - รถของกรมตำรวจที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่ผู้บัญชาการสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้
 - รถของสำนักพระราชวังที่จดทะเบียน และมีเครื่องหมายตามระเบียบที่เลขาธิการสำนักพระราชวังกำหนด
 - รถที่เจ้าของแจ้งการไม่ใช้รถ
 - รถที่ผลิตหรือประกอบเพื่อจำหน่ายหรือนำเข้าเพื่อจำหน่าย และยังมีได้จำหน่ายให้แก่ผู้อื่น
- ภาษีประจำปี
 - เจ้าของรถต้องชำระล่วงหน้าคราวละ 1 ปี หากไม่เสียภาษีภายในเวลาที่กำหนดต้องชำระเงินเพิ่มร้อยละ 20 ของจำนวนภาษีที่ค้างชำระ

- ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตและต้องมีใบอนุญาตขับรถ และสำเนาภาพถ่ายคู่มือจดทะเบียนรถ ในขณะที่ขับรถ หรือควบคุมผู้ฝึกหัดขับรถ
- เข็มขัดนิรภัยมี 2 แบบ
 - แบบรัดหน้าตักและรัดพาดไหล่สำหรับผู้ขับรถและผู้นั่งริมสุด
 - แบบรัดหน้าตัก สำหรับผู้ที่นั่งตอนกลางระหว่างผู้ขับและผู้นั่งริมสุด

4.5.3 ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ มี 10 ชนิด

- 1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว
- 2) ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล
- 3) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
- 4) ใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะ
- 5) ใบอนุญาตขับรถยนต์สามล้อสาธารณะ
- 6) ใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์
- 7) ใบอนุญาตขับรถบดถนน
- 8) ใบอนุญาตขับรถแทรกเตอร์
- 9) ใบอนุญาตขับรถชนิดอื่นนอกจาก 1-8
- 10) ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ สำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถจักรยานยนต์

4.5.4 ใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ใบอนุญาตขับรถยนต์ส่วนบุคคล ชั่วคราว (มีอายุ 1 ปี เมื่อครบ 1 ปี เปลี่ยนเป็นชนิดส่วนบุคคล 5 ปี)

ไม่มีตลอดชีพ

บทกำหนดโทษ

- 1) ผู้ใดขับรถโดยไม่ได้รับอนุญาต (ไม่มีใบขับขี่) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- 2) ผู้ใดขับรถเมื่อใบอนุญาตขับรถสิ้นอายุ หรืออยู่ระหว่างถูกเพิกถอน หรือถูกยึดใบอนุญาต ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท
- 3) ผู้ใดขับรถโดยไม่แสดงใบอนุญาต สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือจดทะเบียนรถ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท
- 4) ผู้ใดยินยอมให้ผู้ซึ่งไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือมีแต่ประเภทอื่นที่ใช้แทนกันไม่ได้เข้าขับรถของตน หรือรถที่ตนเป็นคนขับ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท

4.6 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 แก้ไข ปี 2549

ประเภทของทางหลวง มี 5 ประเภท ได้แก่ :

- 1) **ทางหลวงพิเศษ** คือ ทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็ว ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดและได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษโดยกรมทางหลวง เป็นผู้ดำเนินการ ก่อสร้างขยาย บูรณะและบำรุงรักษา

- 2) **ทางหลวงแผ่นดิน** คือทางสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค ,อำเภอ,ตลอดจนสถานที่สำคัญ (ทางหลวงจัดลงทะเบียน) ทางหลวงแผ่นดิน มี 4 หมายเลข ได้แก่
- ทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน (สายเหนือและบางส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)
 - ทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ(สายภาคตะวันออกเฉียงเหนือและบางส่วนของภาคเหนือและภาคกลาง)
 - ทางหลวงหมายเลข 3 ถนนสุขุมวิท (ภาคกลาง,ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ,ภาคตะวันตกและบางส่วนของภาคใต้)
 - ทางหลวงหมายเลข 4 ถนนเพชรเกษม (ภาคใต้)
- 3) **ทางหลวงชนบท** คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ
- 4) **ทางหลวงท้องถิ่น** คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียน
- 5) **ทางหลวงสัมปทาน** คือ ทางหลวงที่รัฐบาลให้สัมปทานตามกฎหมายทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน อธิบดีกรมทางหลวงเป็นผู้จัดให้ลงทะเบียน

ข้อกำหนดความเร็วบนทางหลวง

- 1) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ-พัทยา,ทางหลวงพิเศษ หมายเลข 9 ถ.กาญจนาภิเษก, สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ
- 2) รถรวม น้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 1,200 กก. ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 100 กม./ชม.
- 3) รถอื่นๆรถพ่วงให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม.

4.7 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ทำอย่างไรเมื่อประสบภัยจากรถ

วัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต อันเนื่องจากรถได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับการรักษาพยาบาลโดยเร่งด่วนไม่ว่าผู้ประสบภัยจะเป็นใคร อยู่ที่ไหน ในรถหรือนอกรถ เป็นผู้ขับขี่ เป็นผู้โดยสาร เจ้าของรถ คนเดินถนน คุ้มครองเฉพาะค่าเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายและอนามัย เท่านั้น ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินแต่อย่างใด

ค่าเสียหายที่ได้รับ

- ในเบื้องต้น ไม่ว่าฝ่ายใดจะผิดหรือถูก ไม่ต้องรอการพิสูจน์ผู้ประสบภัยสามารถรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย หรือบริษัทประกันภัย ไม่เกิน 15,000 บาท ซึ่งจะได้รับเงินภายใน 7 วัน นับแต่วันที่ร้องขอ (ร้องขอภายใน 180 วัน)
- หลังจากนั้นเมื่อมีการพิสูจน์ความผิดกันเรียบร้อยแล้ว บริษัทประกันภัยที่เป็นผู้รับประกันรถคันที่ผิดจะเป็นผู้จ่ายค่าเสียหายส่วนที่เหลือแก่ผู้ประสบภัยตามความเป็นจริง แต่ไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนด

กฎหมาย

- ค่ารักษาพยาบาลหรือค่าปลงศพแล้วแต่กรณี ความคุ้มครองที่ได้รับตามกฎหมาย ไม่เกิน 50,000 บาท/คน

- 80,000 บาท/คน สำหรับความเสียหายต่อชีวิต สูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวร แล้วแต่กรณี
- หากค่ารักษาพยาบาลเกินกว่าความคุ้มครองตาม พรบ.นี้ผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องค่าเสียหายจากผู้ละเมิดได้ตามประมวลกฎหมายและพาณิชย์

ค่าเสียหายเบื้องต้น หมายถึง ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็นเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล เช่น ค่ายา ค่าอาหารทางเส้นเลือด ค่าออกซิเจน ค่าบริการทางการแพทย์ ค่าตรวจ ค่าห้อง และค่าอาหารตลอดเวลาที่เข้ารับการรักษาพยาบาล รวมถึงค่าพาหนะนำผู้ประสบภัยไปโรงพยาบาล ทั้งนี้ ไม่รวมค่าจ้างพยาบาลพิเศษ จะได้รับตามที่จ่ายจริงไม่เกิน 15,000 บาท

- 80,000 บาท/คน สำหรับความเสียหายต่อชีวิต สูญเสียอวัยวะหรือทุพพลภาพถาวร แล้วแต่กรณี
- หากค่ารักษาพยาบาลเกินกว่าความคุ้มครองตาม พรบ.นี้ผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องค่าเสียหายจากผู้ละเมิดได้ตามประมวลกฎหมายและพาณิชย์
- ค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีเสียชีวิตภายหลังเข้ารับการรักษา

สำหรับผู้ประสบภัยที่ได้รับบาดเจ็บแต่ยังไม่เสียชีวิตทันทีและเข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลระยะหนึ่ง และเสียชีวิตภายหลัง เช่นนี้ ทายาทจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่ารักษาพยาบาลตามที่ได้จ่ายจริง แต่รวมแล้วไม่เกิน 15,000 บาท และได้รับค่าปลงศพ อีก 15,000 บาท ซึ่งรวมทั้งสองรายการแล้วจะไม่เกิน 30,000 บาท ต่อ ผู้ประสบภัย 1 ราย

- กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

ด้วยเจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการให้ผู้ประสบภัยจากรถ ทุกคน ได้รับการรักษาพยาบาลทันทีทันใดโดยไม่ต้องกังวลกับเงินค่ารักษาหรือได้รับการชดเชยอย่างเร่งด่วนในกรณีเสียชีวิตเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนในเบื้องต้น จึงกำหนดให้มี “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” ซึ่งขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นได้ในกรณีต่อไปนี้

อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ไม่มีประกันภัยและเจ้าของรถไม่ยอมจ่ายค่าเสียหาย

กรณีเจ้าของรถหรือผู้มีสิทธิครอบครองตามสัญญาเช่าซื้อไม่ได้ทำประกันภัยรถทั้งไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายแต่ไม่ครบ ผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้

อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูกขโมยหรือชิงทรัพย์มา

ขณะเกิดเหตุรถคันดังกล่าวไม่ได้อยู่ในความครอบครองของเจ้าของรถ เพราะรถถูกขโมย ชิง ปล้น ยักยอก ฉ้อโกง และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์กับพนักงานสอบสวนแล้ว กรณีนี้แม้จะมีประกัน บริษัทประกันไม่ต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายตามข้อยกเว้นที่กำหนดในกรมธรรม์ กฎหมายกำหนดให้ผู้ประสบภัยขอรับค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนได้

ไม่มีผู้แสดงตนเป็นเจ้าของรถและรถนั้นไม่มีประกัน

กรณีรถไม่มีประกันซึ่งคนขับชนแล้วหลบหนีไป แต่ ทิ้งรถไว้ สืบหาเจ้าของรถคงจะไม่ทันกาล ขอรับเงินจากกองทุนได้

ไม่ทราบว่ารถคันใดชน หรือชนแล้วหนี

กรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่รู้ใครชน หรือชนแล้วหนี ขอรับจากกองทุนได้

บริษัทประกันไม่จ่าย หรือจ่ายแต่ไม่ครบ

กรณีเจ้าของรถมีประกันแล้ว เมื่อเสียหายบริษัทประกันไม่จ่ายหรือจ่ายแต่ไม่ครบ ขอรับเงินจากกองทุนได้

ได้รับบาดเจ็บ หรือตายจากรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีประกัน

คือ รถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องมีประกันชนผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยขอรับเงินจากกองทุนได้

4.8 พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

- “สุรา” ตาม พ.ร.บ.สุรา พ.ศ. 2493 หมายความรวมถึง
 - วัตถุทั้งหลายหรือของผสมที่มีแอลกอฮอล์ ซึ่งสามารถตี้มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา หรือซึ่งตี้มกินไม่ได้แต่เมื่อได้ผสมกับน้ำหรือของเหลวอย่างอื่นแล้ว สามารถตี้มกินได้เช่นเดียวกับน้ำสุรา
- “เครื่องตี้มแอลกอฮอล์” ตาม พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มาตรา 3 หมายความว่า
 - สุรา ตามกฎหมายว่าด้วยสุรา ทั้งนี้ไม่รวมถึงยา วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ยาเสพติดให้โทษ ตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา 31 ห้ามมิให้ผู้ใดบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณดังต่อไปนี้

- (1) วัดหรือสถานที่สำหรับปฏิบัติพิธีกรรมทางศาสนา เว้นแต่เป็นส่วนหนึ่งของพิธีกรรมทางศาสนา
- (2) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาลและร้านขายยา ตามกฎหมายว่าด้วยยา ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักผ่อนส่วนบุคคล
- (3) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักผ่อนส่วนบุคคล หรือสโมสร หรือการจัดเลี้ยงตามประเพณี
- (4) สถานศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นที่พักผ่อนส่วนบุคคลหรือ สโมสร หรือการจัดเลี้ยงตามประเพณี หรือสถานศึกษาที่สอนการผสมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์และได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ
- (5) สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือร้านค้าในบริเวณ สถานบริการน้ำมันเชื้อเพลิง
- (6) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป
- (7) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ

มาตรา 31 (7) ห้ามมิให้ผู้ใดบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในสถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ

- ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่ หรือบริเวณห้ามบริโภค เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ บนทาง (มีผลใช้บังคับวันที่ 8 สิงหาคม 2555 เป็นต้นมา)

กำหนดว่า “ห้ามผู้ใดบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์บนทางในขณะขับขี่ หรือในขณะโดยสารอยู่ในรถ”

คำว่า “ทาง” และ “รถ” หมายความว่า ... ทาง และ รถ ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจร ทางบก พ.ศ.

2522

มาตรา 42 กำหนดว่า ผู้ใด

- ฝ่าฝืน มาตรา 31 ระวังโทษ จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

กฎหมายเอาผิดขณะบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์บนรถ โดยไม่คำนึงว่ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือไม่

การขับรถในขณะเมาสุรา

- ห้ามผู้ขับขี่ ขับรถในขณะเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น (มาตรา 43 (2) พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522) หากฝ่าฝืนมีโทษ
 - จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือ
 - ปรับตั้งแต่ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
 - และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
- ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางในขณะขับขี่ หรือในขณะที่โดยสารอยู่ในรถ หากฝ่าฝืน มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (พ.ร.บ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551)

โทษของการเมาแล้วขับ

- กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ
- ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 - 5 ปี หรือ
- ปรับตั้งแต่ 20,000 ถึง 100,000 บาทหรือ ทั้งจำทั้งปรับ และ
- ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
- กรณีทำให้ผู้อื่นได้รับ อันตรายสาหัส
- ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน 2 - 6 ปี หรือ
- ปรับตั้งแต่ 40,000 - 120,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ และ
- ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
- กรณีทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย
- ต้องระวางโทษ จำคุกไม่เกิน 1 - 5 ปี หรือ
- ปรับตั้งแต่ 20,000 - 100,000 บาทหรือ ทั้งจำทั้งปรับ และ
- ถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ขั้นตอนการทดสอบเมื่อพบผู้กระทำผิด

1. เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นหรือมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่เมาสุรา
2. เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ สั่งให้หยุดรถเพื่อทำการทดสอบ
 - 2.1 เมื่อทดสอบแล้วปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายไม่เกินเกณฑ์ที่ กฎหมายกำหนด ก็ให้ปล่อยตัวทันที
 - 2.2 ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายเกินเกณฑ์ที่ กฎหมายกำหนด (ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ก็จะถูกควบคุมตัว ส่งพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินคดีต่อไป

ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ

- หากผู้ขับขี่ไม่ยอมทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ กักตัวไว้ ดำเนินการทดสอบภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็น เฉพาะกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้น
- เมื่อผู้ขับขี่ ยอมทดสอบแล้วปรากฏว่า ไม่เป็นการฝ่าฝืน (ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 5 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) ปล่อยตัวทันที

มาตรการบันทึกคะแนน

ท่านจะถูกบันทึกคะแนน เมื่อท่านปฏิบัติ ดังนี้
ลำดับ 1 กระทำความผิด ใน 16 ข้อหา ต่อไปนี้

■ บันทึกคะแนน 10 คะแนน

1. ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร
2. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร

■ บันทึกคะแนน 20 คะแนน

1. แขงรถด้านซ้ายและไม่มีความปลอดภัย
2. แขงรถในที่ห้ามแขง ได้แก่
 - เมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน ในทางโค้ง
 - แขงรถในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้
 - แขงรถในที่ที่มีหมอกฝน ฝุ่น หรือควัน จนไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร
 - แขงรถเมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย
 - แขงรถในที่ที่มีเครื่องหมายแสดงเขตอันตราย
3. จอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ
4. ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร
5. ขับรถแท็กซี่ พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทาง

■ บันทึกคะแนนครั้งละ 30 คะแนน

1. ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
2. ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว
3. ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถธรรมดา
4. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
5. ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด

■ บันทึกคะแนนครั้งละ 40 คะแนน

1. ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด ตามสัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือ เครื่องหมายจราจร สีแดงที่มีคำว่า “หยุด” (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)
2. ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
3. ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่หยุดรถ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที (ขับรถชนแล้วหลบหนี)
4. แขงรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ลำดับ 2 ท่านจะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับชี่ เมื่อถูกบันทึกคะแนนเกิน 60 คะแนน

ลำดับ 3 จะต้องเข้าอบรมและทดสอบเมื่อกระทำความผิดซ้ำ ในข้อหาใดข้อหาหนึ่งจาก 16 ข้อหาที่กำหนด ภายในระยะเวลา 1 ปีนับจากกระทำผิดในข้อหาใดๆ ครั้งแรก

4.9 กรณีศึกษา

1) คำพิพากษาศาลปกครองสูงสุด ที่ อ.152/2554

รถพยาบาล รพ.ชุมชน ส่งผู้ป่วยไป รพ.ศูนย์ เกิดเหตุเฉี่ยวชนกับรถสามล้อเครื่อง เวลาประมาณ 20.00 น. รถพยาบาลดังกล่าวเปิดสัญญาณไซเรนและไฟวิบวาบ แล้วแข่งทางด้านขวาของรถสามล้อรับจ้างที่ขับอยู่ด้านหน้ารถสามล้อเครื่องเลี้ยวขวากะทันหัน โดยเปิดไฟเลี้ยวขวาบริเวณทางสามแยก รถพยาบาลหักหลบทางซ้ายและเข้าชนท้ายรถสามล้อเครื่องพลิกคว่ำ รถพยาบาลพุ่งเลยไปชนเสาไฟฟ้าข้างทางเสียหาย ทั้งรถพยาบาล รถสามล้อเครื่อง และเสาไฟฟ้า

คณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงคดีละเมิดเจ้าหน้าที่รัฐ และ ผู้ว่าราชการจังหวัด เห็นว่า พนักงานขับรถไม่ได้กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหาย 154,322 บาท

กระทรวงการคลัง เห็นว่า พนักงานขับรถกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เพราะขับรถด้วยความเร็วสูง ขับใกล้ทางแยก ซึ่งเป็นเขตห้ามแซง ควรลดความเร็ว ประกอบกับฝนตกถนนลื่นจะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างมาก ให้ชดใช้ร้อยละ 60 คือ 92,599.20 บาท

ศาลปกครองชั้นต้น เห็นว่า ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง แต่จำเป็นต้องส่งผู้ป่วยหนัก ให้ชดใช้ร้อยละ 20 คือ 30,866.40 บาท

ศาลปกครองสูงสุด เห็นว่า ไม่ได้กระทำโดยจงใจ หรือ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายใดๆ เนื่องจาก มีสิทธิใช้รถตาม ม.75 ซึ่ง รถอื่นจะต้องปฏิบัติตาม ม.76 พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522

ถอดบทเรียน จากคำพิพากษาดังกล่าวจะเห็นได้ว่า กว่าที่ศาลปกครองสูงสุด จะมีคำพิพากษาในลักษณะให้การคุ้มครองพนักงานขับรถฉุกเฉินของโรงพยาบาลซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐ จะต้องมีการตั้งคณะกรรมการสืบสวนข้อเท็จจริงเพื่อหาตัวผู้รับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทางแพ่ง ก่อน มีการทำความเห็นเสนอกระทรวงการคลังผ่านผู้ว่าราชการจังหวัด กระทรวงการคลังมีความเห็นให้ชดใช้ มีการอุทธรณ์โต้แย้ง ฟ้องศาลปกครองชั้นต้นๆ พิพากษาว่าพนักงานขับรถกระทำประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง จนกระทั่งมีการฎีกา ศาลปกครองสูงสุด จึงพิพากษาโดยอาศัยอำนาจหน้าที่ของผู้ขับรถฉุกเฉิน ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก มาตรา 75 ผู้เขียนเห็นว่า แม้กฎหมายจะให้สิทธิพิเศษในการขับรถเร็วกฎหมายกำหนด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ขับรถไม่ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรต่างๆ ก็ตาม แต่ในตอนท้าย **กฎหมายยังกำกับว่า ผู้ขับรถจะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร** อันเป็นหลักทั่วไปของวิญญูชนอยู่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง **สถานภาพของพนักงานขับรถฉุกเฉินนั้น** จะต้องถือว่าเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญพิเศษในการขับรถฉุกเฉิน ซึ่งผ่านการฝึกอบรม สัมมนา เพิ่มทักษะและประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการบริการกู้ชีพฉุกเฉินมาอย่างซ้ำซ้อน จะต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษเหนือกว่าผู้ใช้รถใช้ถนนปกติด้วย ข้อเท็จจริงที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นในครั้งนี้ เห็นได้ชัดเจนว่า ฝ่ายรถจักรยานยนต์สามล้อ ได้เลี้ยวขวาตัดหน้ารถฉุกเฉินได้ มีลักษณะเป็นการตัดหน้ากระชั้นชิดได้เข้าข่ายเป็นเหตุสุดวิสัยได้ประการหนึ่ง อีกทั้งหากทนายความฝ่ายรถจักรยานยนต์สามล้อ มีทนายความเก่งๆ ต่อสู้คดีว่า ไม่ได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือ ไฟวาบ หรือ การแจ้งเตือนใดๆ จากรถฉุกเฉินแล้ว รูปคดีอาจพลิกไปอีกทางหนึ่งได้ คือ เป็นความประมาทของผู้ขับรถฉุกเฉิน ก็เป็นไปได้ จากคำพิพากษาคดีนี้ ไม่ประสงค์ให้พนักงานขับรถฉุกเฉิน ลอกเลียนแบบ พฤติกรรมนำไปใช้ในชีวิตจริง เพราะโอกาสที่จะโชคดีตามคำพิพากษาลักษณะเช่นนี้ ไม่ได้มีบ่อยครั้งนัก เนื่องจากข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งจะแตกต่างกันออกไป สภาพแวดล้อมอาจไม่เหมือนกัน องค์คณะผู้พิพากษาอาจมีแนวคิดและมีคำวินิจฉัยแตกต่างกันออกไปได้ จะเห็นได้ชัดว่า หากผู้พิพากษาองค์คณะในศาลปกครองชั้นต้น เจริญเติบโตก้าวหน้าไปทำหน้าที่ในศาลปกครองสูงสุดแล้ว แนวคำพิพากษาย่อมเปลี่ยนแปลงไปอย่างแน่นอน จึงพึงสังวรและระมัดระวังในการขับรถโดยอ้างว่า มีสิทธิ ตาม มาตรา 75 ให้ดีด้วย

อนึ่ง สิทธิการใช้ทางจราจรในกฎหมายจราจร นั้น มีอยู่มากมายหลายมาตรา แต่เป็นเพียงบทนำ หรือ สันนิษฐาน เบื้องต้นให้เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย มีกรอบในการวินิจฉัย ตัดสินคดีได้ง่ายขึ้นเท่านั้น แต่ไม่ได้หมายความว่า เมื่อมีสิทธิการใช้ทางดีกว่าผู้อื่นแล้ว จะสามารถฝ่าฝืนต้นตอจริง ใช้รถใช้ถนนได้ตามอำเภอใจเพื่อให้เกิดข้อพิพาทกับคู่กรณี โดยปราศจากการอะลุ่มอล่วย มีเมตตา กรุณา ปราณี ต่อผู้ใช้นถนนร่วมกันแต่อย่างใด **การได้สิทธิดังกล่าว ยังคงอยู่ภายใต้ การต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร อันเป็นหลักทั่วไป อยู่นั่นเอง จึงขอฝากไว้ให้พิจารณาให้ถี่ถ้วนด้วย**

2) กรณีรถยนต์เอกชน หรือ ส่วนราชการ ที่ใช้สัญญาณไซเรน ไฟวับวาบ โดยไม่มีสิทธิ์

ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 4 ได้ให้คำนิยามของ “รถฉุกเฉิน” ไว้ว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาคและราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากอธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือ ให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือ เสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่จะกำหนดให้ และ พ.ร.บ.ดังกล่าว ได้บัญญัติเกี่ยวกับการปฏิบัติของรถฉุกเฉินไว้ ตาม มาตรา 75 ที่กล่าวถึงแล้วข้างต้น **ส่วนรายละเอียดเกี่ยวกับการขออนุญาต ต้องเป็นไปตาม ประกาศสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์การขออนุญาตใช้ไฟสัญญาณวับวาบ และเสียงสัญญาณ อาศัยอำนาจตามความในข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดเงื่อนไขในการใช้ไฟสัญญาณวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นและเครื่องหมายแสดงลักษณะของรถฉุกเฉิน ฉบับลงวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ.2546 ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ จึงออกประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การขออนุญาตใช้ไฟสัญญาณวับวาบและเสียงสัญญาณไว้ ดังต่อไปนี้**

ข้อ 2 รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในราชการทหาร หรือ ตำรวจ รถดับเพลิง รถพยาบาล และ รถยนต์ของทางราชการอื่น หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ

2.1 เป็นรถที่ใช้ปฏิบัติการกิจด้านการถวายความปลอดภัย, การรักษาความปลอดภัย, การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม, การจราจร, การปฏิบัติงานในทางเพื่อการบริการสาธารณะ ซึ่งหน่วยงานนั้นๆ มีอำนาจหน้าที่ดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด

2.2 การขออนุญาต ในกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นหนังสือร้องขอต่อผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจจราจร ในจังหวัดอื่น ให้ยื่นหนังสือร้องขอต่อผู้บังคับการ ตำรวจภูธรจังหวัด พิจารณามีความเห็นเสนอผู้มีอำนาจอนุญาต โดยมีหลักฐานดังนี้

2.2.1 คำร้องขออนุญาตของหัวหน้าส่วนราชการ

2.2.2 สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือการจดทะเบียนรถ 1 ฉบับ

ข้อ 4 รถพยาบาลของเอกชน

4.1 สถานภาพของหน่วยงาน ต้องมีสถานภาพเป็นโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลแผนปัจจุบันที่มีเตียงรับผู้ป่วยไว้ค้างคืน หรือสถานพยาบาลประจำโรงงานที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล

4.2 ลักษณะรถและอุปกรณ์ประจำรถ (รายละเอียดชนิด ประเภทของอุปกรณ์ ตามมาตรฐานที่กระทรวงสาธารณสุข กำหนด)

4.3 การขออนุญาต ในกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นหนังสือร้องขอต่อผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจจราจร ในจังหวัดอื่น ให้ยื่นหนังสือร้องขอต่อผู้บังคับการ ตำรวจภูธรจังหวัด พร้อมหลักฐานดังนี้

4.3.1 คำร้องขออนุญาตของนิติบุคคล

4.3.2 สำเนาภาพถ่ายการจดทะเบียนนิติบุคคล 1 ฉบับ

4.3.3 สำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตตั้งสถานพยาบาล (แผนปัจจุบัน) 1 ฉบับ

- 4.3.4 สำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตให้ดำเนินการสถานพยาบาล (แผนปัจจุบัน) 1 ฉบับ
- 4.3.5 สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือการจดทะเบียนรถ 1 ฉบับ
- 4.3.6 ภาพถ่ายสี่ด้านหน้า ด้านข้างทั้งสองข้าง และด้านหลังของรถและอุปกรณ์การแพทย์ ภายในรถขนาด 5 x 6 นิ้ว 1 ชุด
- 4.3.7 บัญชีอุปกรณ์ประจำรถตามข้อ 4.2 จำนวน 1 ชุด

4.4 ให้ผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจจราจร หรือผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด ดำเนินการส่งเรื่อง และรถไปให้แพทย์ของโรงพยาบาลตำรวจหรือแพทย์ของโรงพยาบาลประจำจังหวัด แล้วแต่กรณี ตรวจสอบสภาพก่อนแล้ว จึงให้รวบรวมหลักฐานพร้อมมีความเห็นเสนอผู้มีอำนาจอนุญาต

ข้อ 5 รถอื่นของเอกชน

- 5.1 สถานภาพของหน่วยงาน ต้องมีสถานภาพเป็นนิติบุคคลและมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในกิจการ ดังนี้
 - 5.1.1 นำส่งเครื่องอุปโภคบริโภคช่วยเหลือบุคคลซึ่งประสบเคราะห์กรรม กรณีอุบัติเหตุ หรือกิจการสาธารณประโยชน์ หรือกิจการสาธารณูปโภค อันเป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วน หรือ
 - 5.1.2 การปฏิบัติงานในทางเพื่อความปลอดภัยของสาธารณสุขอันเป็นกิจการสาธารณประโยชน์ หรือใช้เป็นรถโรงเรียน

5.2 ลักษณะรถและอุปกรณ์ประจำรถไม่จำกัด แต่ต้องมีสภาพใช้การได้ดีและต้องเป็นไปตามความเหมาะสมของวัตถุประสงค์ในการใช้

5.3 การขออนุญาต ในกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นหนังสือร้องขอต่อผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจจราจร ในจังหวัดอื่น ให้ยื่นหนังสือร้องขอต่อผู้บังคับการ ตำรวจภูธรจังหวัด โดยมีหลักฐานดังนี้

- 5.3.1 คำร้องขออนุญาตของนิติบุคคล 1 ชุด
- 5.3.2 สำเนาภาพถ่ายการจดทะเบียนนิติบุคคล 1 ชุด
- 5.3.3 สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือการจดทะเบียนรถ 1 ชุด
- 5.3.4 ภาพถ่ายสี่ ด้านหน้า ด้านข้างทั้งสองข้าง และด้านหลังของรถขนาด 5 x 6 นิ้ว 1 ชุด

5.4 ให้ผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจจราจร หรือผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด แล้วแต่กรณี ดำเนินการจัดให้มีการตรวจสอบสภาพรถก่อนแล้วจึงให้รวบรวมหลักฐานพร้อมมีความเห็นเสนอผู้มีอำนาจอนุญาต

ข้อ 6 รถบริการแพทย์ฉุกเฉิน

6.1 เป็นรถที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจากปลัดกระทรวงสาธารณสุข และหนังสือรับรองมาตรฐาน ยังไม่หมดอายุในวันที่ยื่นเรื่องขออนุญาต

6.2 ในกรุงเทพมหานคร ให้ยื่นหนังสือร้องขอต่อผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจจราจร ในจังหวัดอื่น ให้ยื่นหนังสือร้องขอต่อ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด โดยมีหลักฐานดังนี้

6.2.1 คำร้องขอติดตั้งไฟสัญญาณวับวาบแสงแดงและน้ำเงินที่ผ่านการเห็นชอบของผู้ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงสาธารณสุข

6.2.2 สำเนาภาพถ่ายใบคู่มือการจดทะเบียนรถ 1 ฉบับ

6.3 ให้ผู้มีอำนาจอนุญาต อนุญาตให้รถบริการการแพทย์ฉุกเฉินใช้ไฟสัญญาณวับวาบแสงแดงและน้ำเงินได้เป็นระยะเวลาเท่ากับระยะเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือรับรองมาตรฐานของปลัดกระทรวงสาธารณสุข สำหรับรถยนต์ที่ติดตั้งสัญญาณไฟวับวาบ ใช้ไซเรน โดยไม่ได้รับอนุญาตนั้นทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้กวดขันรถที่ติดตั้งสัญญาณไฟวับวาบของรถยนต์อาสาสมัครกู้ภัยต่างๆ ขออนุญาตการใช้และติดตั้งให้ถูกต้อง ซึ่งในปัจจุบันพบว่ามียุโรป

ดังกล่าวติดสัญญาณไฟไว้บนและออกมาวิ่งบนท้องถนนโดยไม่ได้รับอนุญาต และ มีการใช้สัญญาณไฟที่มีสีไม่ถูกต้อง เป็นจำนวนมาก ในพื้นที่กรุงเทพฯ การติดตั้งอุปกรณ์สัญญาณไฟไว้บนรถจะต้องขออนุญาตจากกองบัญชาการ ตำรวจนครบาล ส่วนต่างจังหวัด ต้องทำเรื่องขออนุญาตจากผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด โดยรถกู้ภัยอาสาสมัคร ต่างๆ จะต้องใช้สัญญาณไฟสีเหลืองเท่านั้น รถดับเพลิงรถตำรวจจะใช้สัญญาณไฟสีแดง ส่วนรถพยาบาลจะใช้สัญญาณ ไฟสีแดงและสีน้ำเงิน รถที่ฝ่าฝืนแอบติดเอง ถือเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกมาตรา 13 ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ใดขับ รถในทางเดินรถ ใช้ไฟสัญญาณแสงไว้บนโดยไม่ได้รับอนุญาต มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท นอกจากนี้หากมีการใช้ สัญญาณเสียงไซเรน ก็มีความผิดกรณีการใช้เสียงไซเรน ก็มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาทด้วยเช่นกัน หากรถคันใด ที่มีภารกิจในการช่วยเหลือและกู้ภัย มีหลักฐานถูกต้องจริง ก็ควรไปขออนุญาตให้เรียบร้อย

สรุป กฎหมายการแพทย์ฉุกเฉิน ไม่ได้กำหนดการใช้ตราสัญลักษณ์ของหน่วยการแพทย์ฉุกเฉินไว้โดยเฉพาะ หรือ ห้ามไว้เป็นกรณีพิเศษตามกฎหมาย ดังนั้น เราอาจเห็นรถยนต์บางคัน ทำตราสติ๊กเกอร์ที่หน่วยการแพทย์ฉุกเฉิน ใช้ อาจเป็นการเลียนแบบให้ผู้อื่น ประชาชนทั่วไป เข้าใจว่า รถดังกล่าวเป็นรถยนต์ของหน่วยแพทย์ฉุกเฉิน อาจได้ สิทธิพิเศษบางอย่างในการใช้รถบนทางจราจร ได้รวดเร็วกว่าผู้อื่น ขึ้นทางพิเศษโดยไม่ต้องชำระค่าผ่านทาง เป็นต้น ซึ่งถือว่าการทุจริตแสวงหาประโยชน์อันมิควรได้โดยชอบด้วยกฎหมายประการหนึ่ง จึงต้องพิจารณาบทบัญญัติ แห่งกฎหมายข้างเคียงฉบับอื่นๆ ว่า ผู้นั้น กระทำผิดกฎหมายในเรื่องอื่นใดอีกหรือไม่ เช่น ติดไฟไซเรน ติดสติ๊กเกอร์ เครื่องหมายราชการของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ บ้าง ของหน่วยทหารระดับกองทัพ หรือ กระทรวงกลาโหม กระทรวง สาธารณสุข บ้างหรือไม่ ซึ่งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ต้องรับโทษทางอาญา ตาม ข้อ 5.5 นอกจากนี้ หากมีการ แอบอ้างชื่อหน่วยงานต่างๆ เพื่อแสวงหาประโยชน์ เพื่อหลีกเลี่ยงการทำผิดกฎหมายบางอย่าง หรือ ก่อให้เกิดความ เสียหายแก่หน่วยราชการผู้ถูกแอบอ้างด้วยประการใดๆ แล้ว ก็อาจจะมีผลฐานหมิ่นประมาท ฉ้อโกง ได้ด้วย ขึ้น อยู่กับข้อเท็จจริงเป็นรายๆ ไป

จากสถิติข้อมูลของกองบัญชาการตำรวจนครบาล (บช.น.) พบว่า การทางพิเศษแห่งประเทศไทย แจ้งให้ บช.น.ทราบว่า มีรถยนต์ในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้รับการยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ มียอดค้างชำระ สะสม ตั้งแต่เดือน มีนาคม 2547 ถึงเดือน เมษายน 2554 เป็นเงินทั้งสิ้น 59,353,585 บาท สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงต้องมีมาตรการควบคุม กำกับ ดูแล ตรวจสอบ การขึ้นทะเบียนรถยนต์บางประเภทที่จะได้รับสิทธิพิเศษจากการทาง พิเศษแห่งประเทศไทย รวมทั้งขอความร่วมมือประชาชนในการสอดส่องดูแล แจ้งเหตุกรณีอาจเห็นรถยนต์ต้องสงสัย แอบอ้างใช้เครื่องหมายราชการ ติดไฟไซเรนโดยไม่มีสิทธิ โดยแจ้งไปที่ www.trafficpolice.go.th เพื่อเก็บรวบรวม ข้อมูลในการติดตามตรวจสอบ สืบสวนติดตามจับกุมผู้กระทำผิดมาดำเนินคดีต่อไป

3) กรณีรถยนต์เอกชน หรือ หน่วยงาน องค์กรใด ที่ใช้เครื่องหมายของทางราชการอื่นๆ โดยไม่มีสิทธิ

ตาม พ.ร.บ.เครื่องหมายราชการ พ.ศ.2482

มาตรา 3 บัญญัติค่านิยม เครื่องหมายราชการ หมายถึง บรรดาเครื่องหมายซึ่งทางราชการจัดทำขึ้น และประกาศตามบทบัญญัติแห่ง พ.ร.บ.ฉบับนี้

มาตรา 4 เครื่องหมายราชการ ต้องเป็นเครื่องหมายที่กำหนดขึ้นไว้ในราชการ มีลักษณะบ่งเฉพาะและ อาจเห็นได้ว่าเป็นเครื่องหมายของหน่วยราชการหน่วยใดหน่วยหนึ่ง

มาตรา 5 ให้นายกรัฐมนตรี ประกาศภาพเครื่องหมายราชการที่กำหนดขึ้นในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 6 ห้ามมิให้บุคคลใดใช้เครื่องหมายราชการ เว้นแต่หน่วยราชการที่กำหนดเครื่องหมายนั้นจะได้อุญาต

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดปลอม หรือ เลียนเครื่องหมายราชการ ไม่ว่าจะทำเป็นสีใด หรือ ทำด้วยวิธีใดๆ หรือ ทำให้ปรากฏที่วัตถุ หรือ สินค้าใดๆ ก็ตาม

มาตรา 8 ผู้ใดฝ่าฝืน มาตรา 6 หรือ มาตรา 7 มีความผิดต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท

สรุป กฎหมายฉบับดังกล่าว ต้องการคุ้มครองการใช้เครื่องหมายราชการที่ ส่วนราชการกำหนดไว้เพื่อใช้ในราชการแล้ว โดย นายกรัฐมนตรี ต้องประกาศภาพเครื่องหมายราชการ ไว้ในราชกิจจานุเบกษาด้วย จากภาพที่ปรากฏในปัจจุบันเราจะเห็นรถยนต์ต่าง นำสติ๊กเกอร์ รูปภาพ อันเป็นตราเครื่องหมายของราชการ หรือ หน่วยราชการหลายๆ หน่วยติดไว้ที่กระจกหน้าต่าง ประตูรถ ตัวถังรถบ้าง ไม่เว้นแม้กระทั่งกระจังหน้ารถ ก็นิยมจะติดตราเครื่องหมายส่วนราชการไว้ ทั้งๆ ที่ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยราชการนั้นๆ เลย ที่เห็นได้ชัดเจนและตาชั่งต้นทั่วไปก็จะเป็นตราเครื่องหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยทหารต่างๆ ทุกเหล่าทัพ เป็นต้น หากว่าตราเครื่องหมายราชการนั้นส่วนราชการนั้นได้ใช้เป็นเครื่องหมายในลักษณะสื่อความหมายให้บุคคลทั่วไปรู้ว่าเป็นหน่วยงานใดและได้ประกาศลงราชกิจจานุเบกษาแล้ว ก็ถือว่าผู้ใดนำไปใช้โดยไม่มีสิทธิ ย่อมมีความผิดตามอัตราโทษที่กล่าวแล้ว

กล่าวโดยสรุป ในภาพรวมพนักงานขับรถพยาบาล ไม่ว่าจะอยู่ในสังกัดใดจะต้องมีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจร กฎหมายรถยนต์ ตลอดจนกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง แวดล้อมใกล้เคียงกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนเอง อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะ ตนเองถือเป็นบุคลากรหลัก (Key Man) ในการเตรียมตัวก่อนนำพาชาวคณะ ทีมงานทางการแพทย์ อีกหลายชีวิตออกไปยังสถานที่เกิดเหตุเพื่อปฏิบัติการช่วยเหลือ กู้ภัย กู้ชีพ ลำเลียงนำส่งผู้ป่วย ผู้ประสบเหตุ หรือ ภัยพิบัติต่างๆ เข้ารับการรักษายาบาลอย่างทันท่วงที ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไขระยะเวลาที่จำกัด นาที่ชีวิตของผู้ป่วย หรือ ผู้ประสบเหตุ ภัยพิบัติต่างๆ อาจรอดพ้นจากภยันตรายถึงแก่สาหัส หรือแก่กรรมได้ ภายในไม่กี่เสี้ยววินาที แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น การปฏิบัติการต่างๆ ของทีมทางการแพทย์จะพลาดพลั้งไม่ได้แม้แต่วินาทีเดียวเช่นกัน ประสบการณ์ที่ผ่านมาหลายเหตุการณ์ ความเร่งรีบ รีบร้อน ไม่รอบคอบ ประมาทเลินเล่อ ปราศจากความระมัดระวังอย่างผู้มีวิชาชีพ เฉพาะด้าน รวมทั้งการปฏิบัติการต่างๆ ที่ต่ำกว่ามาตรฐาน อาจส่งผลให้เกิดการสูญเสียทั้งกับชีวิต ร่างกายผู้ป่วย รวมทั้งบุคลากรในทีมทางการแพทย์เองด้วย

บทที่ 5



การสื่อสารในรถพยาบาล

การสื่อสารในขณะออกปฏิบัติการในระบบการแพทย์ฉุกเฉินและการนำส่งผู้ป่วยนั้น เมื่อได้รับคำสั่งจากศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ รถพยาบาลที่ออกปฏิบัติการควรมีความพร้อมในเรื่องของการสื่อสาร การตรวจสอบอุปกรณ์สื่อสาร เป็นบทบาทโดยตรงของพนักงานขับรถพยาบาลและผู้ปฏิบัติการบนรถพยาบาล เนื่องจากการสื่อสารเป็นหัวใจสำคัญ การทดสอบระบบสื่อสารควรมีการตรวจเช็คหลังจากมีการตรวจระบบเครื่องยนต์ว่าพร้อมแล้ว โดยการติดเครื่องรถพยาบาล และวิ่งออกนอกโรงพยาบาล เพื่อทดสอบสัญญาณในการสื่อสารโดยใช้เครื่องสื่อสารบนรถพยาบาล ทำให้ทราบระยะทางที่จะสามารถสื่อสารกับศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการได้ ซึ่งเป็นข้อกำหนดของหน่วยงาน หากการตรวจสอบระบบสื่อสารไม่พร้อม อาจจำเป็นต้องงดการออกปฏิบัติการ จนกว่าจะได้รับการแก้ไข ซึ่งอาจเป็นความเสี่ยงหากมีการปฏิบัติการในสภาพที่รถพยาบาลไม่พร้อม ไม่ปลอดภัย อาจส่งผลให้เกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ในสภาวะเร่งด่วน เช่น การสื่อสารเมื่อเกิดภาวะฉุกเฉินต้องการความช่วยเหลือจากทีมสนับสนุน เมื่อเกิดปัญหาการสื่อสาร จึงนับเป็นเรื่องที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการออกปฏิบัติการ ซึ่งส่วนใหญ่ใช้วิทยุสื่อสารมากกว่าโทรศัพท์

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์นั้น ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400 ถึง 1000 บาท การสื่อสารจึงเป็นบทบาทโดยตรงของทีมผู้ปฏิบัติการ

5.1 ระยะเวลาในการสื่อสาร

การสื่อสารในการออกปฏิบัติการของรถพยาบาล จำเป็นต้องมีการสื่อสาร เป็น 3 ระยะเวลา คือ

1) ระยะก่อนออกปฏิบัติการ (Pre operation) เพื่อตรวจสอบ การเตรียมความพร้อมในการทดสอบวิทยุสื่อสารเพื่อให้เกิดความพร้อม เมื่อต้องการสื่อสารกับศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ

2) ระยะเวลาปฏิบัติการ (Operation) การสื่อสารในระยะนี้ คือ การตอบสนองต่อคำสั่งในการออกปฏิบัติการ ณ จุดเกิดเหตุ การสื่อสารเพื่อรับคำสั่งในการออกปฏิบัติการ การแจ้งการออกจากฐานที่ตั้ง การแจ้งสถานที่ผ่านกรณีระยะทางไกล การแจ้งระยะเวลาที่ถึงจุดเกิดเหตุ และการแจ้งอาการเบื้องต้นรวมถึงการช่วยเหลือที่ได้รับจากทีมปฏิบัติการ และความต้องการให้หน่วยงาน โรงพยาบาลที่จะนำส่งผู้ป่วย ต้องเตรียมการช่วยเหลืออย่างไร เช่น ให้เตรียมพร้อมเนื่องจากผู้ป่วยหยุดหายใจ แต่ไม่สามารถใส่ท่อช่วยหายใจได้ หรือมีวัสดุปักที่ใบหน้า ขัดขวางต่อการช่วยหายใจผู้ป่วย

3) ระยะหลังออกปฏิบัติการ (Post Operation) การสื่อสารในระยะนี้ คือ เมื่อสิ้นสุดการปฏิบัติการ มีการทำความสะอาดรถพยาบาลและตรวจสอบความเรียบร้อยและแจ้งกลับไปศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการว่าพร้อมในการออกปฏิบัติการทันที เมื่อได้รับการสั่งการ

5.2 การใช้วิทยุสื่อสาร

วิทยุสื่อสาร หรือเรียกอีกชื่อว่า วิทยุคมนาคม เป็นอุปกรณ์ที่แปลงกระแสไฟฟ้าเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า ประกอบเป็นภาครับและภาคส่ง แพร่กระจายคลื่นวิทยุออกทางสายอากาศ เป็นเครื่องมือในการสื่อสารชนิดกึ่งสองทาง ถูกนำมาใช้งานในหลายประเภท เช่น วิทยุราชการ วิทยุสมัครเล่น วิทยุภาคประชาชน

สายอากาศ เป็นส่วนที่ทำหน้าที่รับสัญญาณวิทยุ ที่อยู่ในรูปแบบคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าเข้ามาในตัวเครื่องเพื่อผ่านการแปลงเป็นกระแสไฟฟ้า และในทางกลับกัน สายอากาศจะทำหน้าที่แพร่คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าที่ผ่านการแปลงจากกระแสไฟฟ้ามาเป็นคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า ส่งออกไปยังเครื่องรับสัญญาณวิทยุปลายทาง

การใช้วิทยุสื่อสาร ให้มีประสิทธิภาพ จะต้องประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ คือ เครื่องวิทยุสื่อสาร ความถี่วิทยุสื่อสาร และผู้ใช้วิทยุสื่อสาร ซึ่งกระทรวงสาธารณสุขทั่วประเทศ ได้ถูกกำหนดให้ใช้ความถี่วิทยุสื่อสาร ดังนี้

5.2.1 ความถี่วิทยุกระทรวงสาธารณสุข

■ ช่องที่ 1	155.175 MHz	อุดรธานี, สุรินทร์
■ ช่องที่ 2	155.125 MHz	หนองบัวลำภู, ยโสธร
■ ช่องที่ 3	153.875 MHz	ร้อยเอ็ด, ชัยภูมิ
■ ช่องที่ 4	152.250 MHz	ร้อยเอ็ด, ชัยภูมิ
■ ช่องที่ 5	154.975 MHz	นครพนม, บุรีรัมย์
■ ช่องที่ 6	155.375 MHz	มุกดาหาร, บุรีรัมย์
■ ช่องที่ 7	155.475 MHz	ขอนแก่น, ศรีสะเกษ, สกลนคร
■ ช่องที่ 8	155.675 MHz	ขอนแก่น, ศรีสะเกษ, สกลนคร
■ ช่องที่ 9	155.725 MHz	หนองคาย, อุบลราชธานี, นครราชสีมา
■ ช่องที่ 10	155.775 MHz	หนองคาย, อุบลราชธานี, นครราชสีมา, กาฬสินธุ์
■ ช่องที่ 11	154.925 MHz	มหาสารคาม

5.2.2 ขั้นตอนการทดสอบการใช้งานเครื่องวิทยุคมนาคม

พนักงานขับรถพยาบาล ควรมีความรู้ในการใช้วิทยุเพื่อการสื่อสารในการออกปฏิบัติการ ดังนี้

- 1) ตรวจสอบสายอากาศว่าแน่นหรือไม่ ก่อนทำการส่งออกอากาศทุกครั้ง ให้ตรวจสอบสายอากาศให้แน่ใจเสียก่อน
- 2) ตรวจสอบแบตเตอรี่แพ็คว่าแน่นหรือไม่
- 3) ตรวจสอบช่องความถี่ใช้งานว่าตรงหรือไม่
- 4) ตรวจสอบปุ่ม vol ไว้ในตำแหน่งประมาณกึ่งกลาง
- 5) ตรวจสอบปุ่ม sql (เครื่องประเภท 1) ไปที่ตำแหน่งเสียงสูง โดยการหมุนไปทางซ้ายมือ หรือทวนเข็มนาฬิกา จากนั้นแล้วหมุนกลับด้านขวามือ หรือตามเข็มนาฬิกา ให้หยุดที่ตำแหน่งเสียงสูงหายตำแหน่งแรก
- 6) จากนั้นก็สามารถกดคีย์พูดส่งออกอากาศ

5.2.3 วิธีปฏิบัติในการติดต่อสื่อสาร

- 1) ใช้ถ้อยคำที่สุภาพในการติดต่อสื่อสาร
- 2) ควรใช้เวลาให้น้อยและใช้ความถี่วิทยุให้สั้นที่สุด ต้องใช้ข้อความสั้น กระชับ ได้ใจความ
 - ประมวลสัญญาณวิทยุ (รหัส ว.) ไม่ใช่คำที่ยาวจนเกินความจำเป็น ควรพูดสัญญาณวิทยุ (รหัส ว.) ให้ครบ

- 3) พุดให้มีจังหวะพอดีๆ ไม่ช้าหรือเร็วเกินไป
- 4) ก่อนติดต่อสื่อสารควรฟังว่ามีผู้ใดใช้ความถี่อยู่หรือไม่
- 5) ควรกดคีย์ 1 - 2 วินาที แล้วค่อยพูดและปล่อยคีย์เมื่อจบประโยค แจ้งนามเรียกขาน/สัญญาณเรียกขานของตัวเอง และนามเรียกขาน/สัญญาณเรียกขานผู้ที่เราจะติดต่อด้วย โดยต้องขออนุญาตแม่ข่ายก่อน
- 6) ไม่ควรพูดติดต่อสื่อสารกันในช่องเรียกขาน
- 7) ไม่ควรเรียกแทรกซ้อนเข้าไปขณะที่ยังมีการรับ-ส่งข่าวสารกันอยู่ ไม่ควรเปิดเครื่องวิทยุคมนาคมเสียงดังรบกวนผู้อื่น
- 8) เมื่อพูดติดต่อสื่อสารจบประโยคหรือจบข้อความ ควรใช้คำว่า “เปลี่ยน” เมื่อจบการติดต่อสื่อสาร ถ้าจะขอบคุณคู่สนทนาให้ใช้คำว่า “ขอบคุณ”

รหัสวิทยุที่ใช้ในการสื่อสาร เพื่อความสั้น กระชับรัด ชัดเจน ในการปฏิบัติงาน พนักงานขับรถพยาบาลควรมีความรู้และทราบถึงการเข้ารหัส ดังต่อไปนี้

ว.00 : โปรตคอยส์กรู	ว. 21 : ออกจากฐานที่ตั้ง
ว.1 : ขอทราบที่อยู่	ว 22 : ถึงที่เกิดเหตุ
ว.2 : ได้ยินหรือไม่	ว 23 : ผ่าน จุด สถานที่
ว.4 : ออกไปปฏิบัติการตามปกติ	ว 24 : เวลานี้
ว.6 : ติดต่อ	ว 25 : กำลังจะไปที่.....
ว.13 : ให้ติดต่อทางโทรศัพท์	ว.61 : ขอขอบคุณสวัสดิ์
ว.14 : เลิกปฏิบัติหน้าที่	ว.40 : มีอุบัติเหตุรถชน
ว. 30 : ผู้ออกปฏิบัติการ	ว. 35 : การเตรียมความพร้อม

5.2.4 การทดสอบ เพื่อทราบความชัดเจนของวิทยุสื่อสาร

ก่อนปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อเป็นการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์วิทยุสื่อสาร ควรมีการทดสอบความชัดเจน ควรทำเมื่อสิ้นสุดการเช็คสภาพความพร้อมของรถแล้ว โดยการเข้ารหัสเพื่อทดสอบความชัดเจน ดังนี้

- ว.16-1 รับฟังไม่รู้เรื่อง
- ว.16-2 รับฟังไม่ชัดเจน
- ว.16-3 รับฟังชัดเจนพอใช้ได้
- ว.16-4 รับฟังได้ชัดเจนดี
- ว.16-5 รับฟังได้ชัดเจนดีมาก

เช่น ขออนุญาต ว 6 เรียก นามเรียกขานของศูนย์สื่อสาร.....จาก นามเรียกขานของผู้สื่อสาร ขออนุญาต ทดสอบ ว 16

ทวนข้อความเมื่อรับทราบข้อความ เช่น ขอนแก่น 2 รับ 16-5 นามเรียกขานของผู้สื่อสาร รับ 16-3 ว.61

สัญญาณเรียกขาน (Call Sign) หมายถึง การนำตัวอักษร หรือตัวเลขรวมทั้งคำพูด มาใช้แทนชื่อสถานี หรือชื่อยุทธยานในการปฏิบัติการสื่อสารในการส่งข่าว

- (1) เป็นชื่อเรียกขานประจำตัวพนักงานวิทยุคมนาคม
- (2) เป็นชื่อเรียกขานของสถานีวิทยุคมนาคม

บทที่ 6



การวางแผนการเดินทาง

6.1 ความหมายของ GPS

GPS คือ ระบบระบุตำแหน่งบนพื้นโลก ย่อมาจากคำว่า Global Positioning System ซึ่งระบบ GPS ประกอบไปด้วย 3 ส่วนหลัก คือ

1) ส่วนอวกาศ ประกอบด้วยเครือข่ายดาวเทียมหลัก 3 ค่าย คือ อเมริกา รัสเซีย ยุโรป

(1) ค่ายของอเมริกา ชื่อ NAVSTAR (Navigation Satellite Timing and Ranging GPS) มีดาวเทียม 28 ดวง ใช้งานจริง 24 ดวง อีก 4 ดวงเป็นตัวสำรอง มีรัศมีวงโคจรจากพื้นโลก 20,162.81 กม. หรือ 12,600 ไมล์ ดาวเทียมแต่ละดวงใช้เวลาในการโคจรรอบโลก 12 ชั่วโมง

(2) ค่ายยุโรป ชื่อ Galileo มี 27 ดวง เปิดใช้งานตั้งแต่ปี 2008

(3) ค่ายรัสเซีย ชื่อ GLONASS หรือ Global Navigation Satellite

ขณะนี้ภาคประชาชนทั่วโลกสามารถใช้ข้อมูลจากดาวเทียมของทางอเมริกา (NAVSTAR) ได้ฟรี เนื่องจากนโยบายสิทธิการเข้าถึงข้อมูลและข่าวสารสำหรับประชาชนของรัฐบาลสหรัฐ จึงเปิดให้ประชาชนทั่วไปสามารถใช้ข้อมูลดังกล่าวในระดับความแม่นยำที่ไม่เป็นภัยต่อความมั่นคงของรัฐ กล่าวคือ มีความแม่นยำในระดับ ± 10 เมตร

2) ส่วนควบคุม ประกอบด้วยสถานีภาคพื้นดิน สถานีใหญ่อยู่ที่ Falcon Air Force Base ประเทศอเมริกา และศูนย์ควบคุมย่อยอีก 5 จุด กระจายไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก

3) ส่วนผู้ใช้งาน ผู้ใช้งานต้องมีเครื่องรับสัญญาณที่สามารถรับคลื่นและแปรรหัสจากดาวเทียมเพื่อนำมาประมวลผลให้เหมาะสมกับการใช้งานในรูปแบบต่างๆ

ปัจจุบันประชาชนบางท่านมักจะเข้าใจผิดว่า “GPS” เป็น “GPRS” เหมือนกัน ซึ่ง GPRS ย่อมาจากคำว่า General Packet Radio Service เป็นระบบสื่อสารแบบไร้สายสำหรับโทรศัพท์มือถือ หรือ PDA หรือ notebook เพื่อเชื่อมต่อกับ internet

6.2 การทำงานของ GPS

ดาวเทียม GPS (Navigator) ประกอบด้วยดาวเทียม 24 ดวง โดยแบ่งเป็น 6 รอบวงโคจร การโคจรจะเอียงทำมุม 55 องศากับเส้นศูนย์สูตร (Equator) ในลักษณะสานกันคล้ายลูกตะกร้อ แต่ละวงโคจรมีดาวเทียม 4 ดวง รัศมีวงโคจรจากพื้นโลก 20,162.81 กม. หรือ 12,600 ไมล์ ดาวเทียมแต่ละดวงใช้เวลาในการโคจรรอบโลก 12 ชั่วโมง GPS ทำงานโดยการรับสัญญาณจากดาวเทียมแต่ละดวง โดยสัญญาณดาวเทียมนี้อประกอบด้วยข้อมูลที่ระบุตำแหน่งและเวลาขณะส่งสัญญาณ ตัวเครื่องรับสัญญาณ GPS จะต้องประมวลผลความแตกต่างของเวลาในการรับสัญญาณ

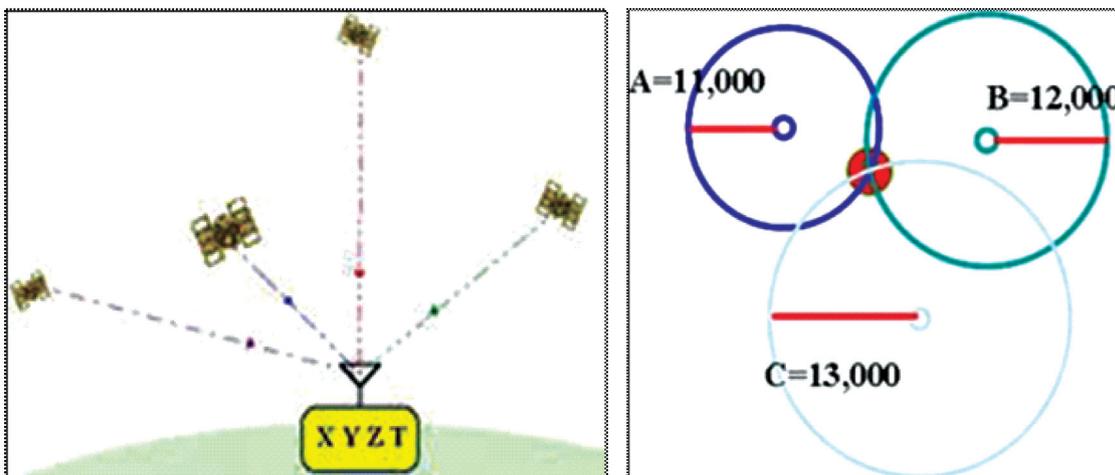
เทียบกับเวลาจริง ณ ปัจจุบัน เพื่อแปรเป็นระยะทางระหว่างเครื่องรับสัญญาณกับดาวเทียมแต่ละดวง ซึ่งได้ระบุตำแหน่งของมันมากับสัญญาณดังกล่าวข้างต้น

เพื่อให้เกิดความแม่นยำในการค้นหาตำแหน่งด้วยดาวเทียม ต้องมีดาวเทียมอย่างน้อย 4 ดวง เพื่อบอกตำแหน่งบนผิวโลก ซึ่งระยะห่างจากดาวเทียมทั้ง 3 กับเครื่อง GPS จะสามารถระบุตำแหน่งบนผิวโลกได้ หากพื้นโลกอยู่ในแนวระนาบ แต่ในความเป็นจริงพื้นโลกมีความโค้ง เนื่องจากสัณฐานของโลกมีลักษณะกลม ดังนั้นดาวเทียมดวงที่ 4 จะทำให้สามารถคำนวณเรื่องความสูงเพื่อให้ได้ตำแหน่งที่ถูกต้องมากขึ้น

นอกจากนี้ ความแม่นยำของการระบุตำแหน่งยังขึ้นอยู่กับตำแหน่งของดาวเทียมแต่ละดวง กล่าวคือ ถ้าระยะห่างระหว่างดาวเทียมที่ใช้งานอยู่ห่างกันย่อมให้ค่าที่แม่นยำกว่าที่อยู่ใกล้กัน และยังมีจำนวนดาวเทียมที่รับสัญญาณได้มากก็ยิ่งให้ความแม่นยำมากขึ้น ความแปรปรวนของชั้นบรรยากาศ ชั้นบรรยากาศประกอบด้วยประจุไฟฟ้า ความชื้น อุณหภูมิ และความหนาแน่นที่แปรปรวนตลอดเวลา คลื่นเมื่อตกกระทบ กับวัตถุต่างๆ จะเกิดการหักเหทำให้สัญญาณที่ได้อ่อนลง และสิ่งแวดล้อมในบริเวณรับสัญญาณ เช่น มีการบดบังจากกระจก กระจกน้ำ ไปไม้ จะมีผลต่อค่าความถูกต้องของความแม่นยำ เนื่องจากถ้าสัญญาณจากดาวเทียมมีการหักเหก็จะทำให้ค่าที่คำนวณได้จากเครื่องรับสัญญาณเพี้ยนไป และสุดท้ายก็คือประสิทธิภาพของเครื่องรับสัญญาณว่ามีความไวในการรับสัญญาณแค่ไหนและความเร็วในการประมวลผลด้วย

การวัดระยะห่างระหว่างดาวเทียมกับเครื่องรับ ทำได้โดยใช้สูตรคำนวณ ระยะทาง = ความเร็ว*ระยะเวลา วัดระยะเวลาที่คลื่นวิทยุส่งจากดาวเทียมมายังเครื่องรับ GPS คุณด้วยความเร็วของคลื่นวิทยุจะเท่ากับระยะทางที่เครื่องรับ อยู่ห่างจากดาวเทียม โดยเวลาที่วัดได้มาจากนาฬิกาของดาวเทียมที่มีความแม่นยำสูง มีความละเอียดถึงนาโนวินาที และมีการสอบทวนเสมอๆกับสถานีภาคพื้นดิน

องค์ประกอบสุดท้าย คือ ตำแหน่งของดาวเทียมแต่ละดวงในขณะส่งสัญญาณมาว่าอยู่ที่ใด (Almanac) มายังเครื่องรับ GPS โดยวงโคจรของดาวเทียมได้ถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าแล้วเมื่อถูกส่งขึ้นสู่อวกาศ สถานีควบคุมจะคอยตรวจสอบการโคจรของดาวเทียมอยู่ตลอดเวลาเพื่อทวนสอบความถูกต้อง



6.3 ระบบนำทางด้วย GPS

ผู้ใช้จะต้องมีเครื่องรับสัญญาณดาวเทียมหรือมีอุปกรณ์นำทาง เมื่อผู้ใช้นำเครื่องไปใช้งานมีการเปิดรับสัญญาณ GPS แล้ว ตัวโปรแกรมจะแสดงตำแหน่งปัจจุบันบนแผนที่ แผนที่สำหรับนำทางจะเป็นแผนที่พิเศษที่มีการกำหนดทิศทางการจราจร เช่น การจราจรแบบชิดซ้ายหรือชิดขวา ข้อมูลการเดินทางเฉพาะจุดสำคัญต่างๆ ข้อมูลทางภูมิศาสตร์ต่างๆ ฝังไว้ในข้อมูลแผนที่ที่ได้ทำการสำรวจและตั้งค่าไว้แล้ว ในแต่ละทางแยกก็จะมีกำหนดค่าเอาไว้ด้วยเช่นกัน เพื่อให้ตัวโปรแกรมทำการเลือกการเชื่อมต่อของเส้นทางจนถึงจุดหมายที่ได้เลือกไว้ เสียงนำทางก็จะทำงานสอดคล้องกับการเลือกเส้นทาง เช่น ถ้าโปรแกรมเลือกเส้นทางที่จะต้องไปทางขวาก็จะกำหนดให้มีการแสดงเสียงเตือนให้เลี้ยวขวา โดยแต่ละโปรแกรมก็จะมีกำหนดเตือนไว้ล่วงหน้าว่าจะเตือนก่อนจุดเลี้ยวเท่าใด ส่วนการแสดงทิศทางก็จะมีบอกไว้ล่วงหน้าเช่นกัน บางโปรแกรมก็กำหนดไว้จุดเดียว บางโปรแกรมกำหนดไว้สองจุด หรือบางโปรแกรมก็สามารถเลือกการแสดงผลได้ตามความต้องการของผู้ใช้ การคำนวณเส้นทางนี้จะถูกคำนวณให้เสร็จตั้งแต่แรก และตัวโปรแกรมจะแสดงผลทั้งภาพและเสียงตามตำแหน่งจริงที่อยู่ ณ จุดนั้นๆ หากมีการเดินทางออกนอกเส้นทางที่ได้กำหนดไว้ เครื่องจะทำการเตือนให้ผู้ใช้ทราบและจะคำนวณให้พยายามกลับไปสู่เส้นทางที่ได้วางแผนไว้ก่อน หากการออกนอกเส้นทางนั้นอยู่เกินกว่าค่าที่กำหนดไว้ก็จะมีคำนวณเส้นทางให้ใหม่เองอัตโนมัติ เครื่องคำนวณเส้นทางให้ผู้ใช้สามารถดูเส้นทางสรุปได้ล่วงหน้า หรือสามารถแสดงการจำลองเส้นทางได้ โปรแกรมนำทางบางโปรแกรมมีความสามารถกำหนดจุดแวะได้หลายจุด ทำให้ผู้ใช้สามารถกำหนดให้การนำทางสอดคล้องกับการเดินทางมากที่สุด หรืออาจใช้ในการหลอกเครื่องเพื่อให้นำทางไปยังเส้นทางที่ต้องการแทนที่ เส้นทางที่เครื่องคำนวณได้ บางโปรแกรมก็มีทางเลือกให้หลีกเลี่ยงแบบต่างๆ เช่น เลี่ยงทางผ่านเมือง เลี่ยงทางด่วน เลี่ยงทางกลับรถ เป็นต้น

6.4 แผนที่นำทางด้วย GPS

นอกจากผู้ใช้ระบบ GPS จะต้องมีเครื่องรับสัญญาณ GPS หน่วยประมวลผลโปรแกรมแผนที่และข้อมูลแผนที่ขึ้นอยู่กับการประยุกต์ใช้งานในรูปแบบต่างๆ การรับสัญญาณจากดาวเทียมไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ส่วนการใช้งานในรูปแบบที่ใช้ประกอบกับแผนที่ จะมีค่าใช้จ่ายในเรื่องของแผนที่แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับบริษัทที่จัดทำแผนที่ในประเทศไทยมีผู้จัดทำแผนที่เพื่อใช้กับ GPS รายใหญ่ ๆ ได้แก่

- ABLE ITS (POWER MAP)
- ESRI (GARMIN)
- BANGKOK GUIDE
- MapKing
- SpeedNavi
- Papago

นอกจากความเฉพาะของแผนที่นำทางจะไม่สามารถนำมาใช้ต่างค่ายได้แล้ว แผนที่ยังมีความเฉพาะสำหรับเครื่องแต่ละเครื่องด้วย คือ ไม่สามารถนำแผนที่จากเครื่องหนึ่งไปใช้กับเครื่องอื่นได้ จะต้องมีการป้อนรหัสที่ทางบริษัทจัดให้ จึงจะสามารถใช้งานได้ การสร้างแผนที่นำทางจะเริ่มจากการใช้ภาพถ่ายทางอากาศจากดาวเทียมมาต่อซ้อนกันเหมือนการปูกระเบื้องเพื่อให้เห็นภาพรวมของภูมิประเทศ แล้วจึงไปกำหนดจุดอ้างอิงทางภูมิศาสตร์ (calibrate) เป็นค่าพิกัดดาวเทียม แล้วจึงมีการสร้างข้อมูลต่างๆ เช่น ถนน สถานที่สำคัญ จุดสนใจ เป็นชั้นๆ (layer) แล้วนำมาประกอบกันเป็นแผนที่นำทาง การสร้างข้อมูลทางภูมิศาสตร์จะต้องมีการสำรวจภาคสนามซึ่งต้องใช้บุคคลากร ทรัพยากรจำนวนมาก และต้องทำอย่างสม่ำเสมอเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา จึงทำให้การสร้างแผนที่ที่มีต้นทุนที่สูง

6.5 อุปกรณ์ที่ใช้ร่วมกับการนำทางด้วย GPS

อุปกรณ์ที่ใช้ร่วมกับการนำทางด้วย GPS ประกอบด้วย

- ตัวรับสัญญาณ หน่วยประมวลผล
- โปรแกรมการนำทาง
- ข้อมูลแผนที่นำทาง

ปัจจุบันนี้มีเครื่อง GPS ที่มีครบทุกอย่างในตัวเอง ซึ่งจะมีความสะดวกในการทำงานและมีความเสถียรสูง ได้แก่ PND (Personal / Portable Navigation Device) หรือแบบที่ใช้ GPS receiver ร่วมกับ PDA (Personal Digital Assistant) / Pocket PC / โน้ตบุ๊ก / Smart phone เป็นต้น หรือใน smart phone รุ่นใหม่ก็มี GPS เพิ่มขึ้นให้เลือกใช้หลายรุ่น ทำให้สะดวกในการทำงานยามหลงทางหรือใช้งานหาสถานที่ใกล้เคียง

นอกจากอุปกรณ์หลักแล้วยังมีอุปกรณ์เสริม เช่น เสาร์ับสัญญาณภายนอก แบบติดเฉพาะเครื่องต่อเครื่อง หรือตัวกระจายคลื่น (GPS radiator) เพื่อให้สามารถใช้ GPS ได้ในที่อับสัญญาณ เช่น ในรถที่ติดฟิล์มที่มีสารโลหะอยู่ (หรือที่เรียกกันว่า “ฉาบปรอท”) หรือในอาคาร

6.6 การประยุกต์ใช้งาน GPS

ปัจจุบันนี้ได้มีการใช้งานในรูปแบบต่างๆดังนี้

- การกำหนดพิกัดของสถานที่ต่าง ๆ การทำแผนที่ โดยส่วนใหญ่นิยมใช้อุปกรณ์ที่สามารถพกพาไปได้ง่าย มีความทนทาน กันน้ำได้ สามารถใช้กับถ่านไฟฉายขนาดมาตรฐานได้ เช่น GPS สำหรับงานสำรวจ
- การนำทาง ได้รับความนิยอย่างกว้างขวางมีหลากหลายแบบและขนาด สามารถนำทางได้ทั้งภาพและเสียง ใช้ได้หลายภาษา บางแบบมีภาพเสมือนจริง ภาพสามมิติ และประสิทธิภาพอื่นๆเพิ่มเติม เช่น multimedia Bluetooth hand free เป็นต้น (GPS นำทาง)
- การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายหมุดดาวเทียม GPS ของกรมที่ดิน (DOLVRS)
- การกำหนดจุดเพื่อบรรเทาสาธารณภัย เช่น เสื่อกู้ชีพที่มีเครื่องส่งสัญญาณจีพีเอส
- การวางแผนสำหรับการจัดส่งสินค้า
- การนำไปใช้ประโยชน์ในขบวนการยุติธรรม เช่น การติดตามบุคคล
- การติดตามการค้ายาเสพติด เช่น GPS เพื่อการติดตามพฤติกรรมผู้ค้ายาเสพติด
- การนำไปใช้ประโยชน์ทางทหาร เช่น GPS ทางทหารของกระทรวงกลาโหม
- การกีฬา เช่น ใช้ในการฝึกฝนเพื่อวัดความเร็ว ระยะทาง แคลลอรี่ที่เผาผลาญ อุปกรณ์ GPS สำหรับกิจกรรมกลางแจ้ง หรือ ใช้ในสนามกอล์ฟเพื่อคำนวณระยะจากจุดที่อยู่ถึงหลุม
- การค้นหาการ เช่น กำหนดจุดตกปลา หาระยะเวลาที่เหมาะสมในการตกปลา การวัดความเร็ว ระยะทางบันทึกเส้นทาง เครื่องบินหรือรถบังคับวิทยุ ระบบการควบคุมหรือติดตามยานพาหนะ
- การติดตามบุคคล เพื่อให้ทราบว่ายานพาหนะอยู่ที่ใด มีการเคลื่อนที่หรือไม่ มีการแจ้งเตือนให้กับผู้ติดตามเมื่อมีการเคลื่อนที่เร็วกว่าที่กำหนด หรือเคลื่อนที่ออกนอกพื้นที่ หรือเข้าสู่พื้นที่ที่กำหนด นอกจากนี้ยังสามารถนำไปใช้ในการป้องกันการโจรกรรมและติดตามทรัพย์สินคืน
- การนำข้อมูล GPS มาประกอบกับภาพถ่ายเพื่อการท่องเที่ยว การทำรายงานกิจกรรม เป็นต้น โดยจะต้องมีเครื่องรับสัญญาณ ดาวเทียมติดตั้งอยู่กับกล้องบางรุ่น

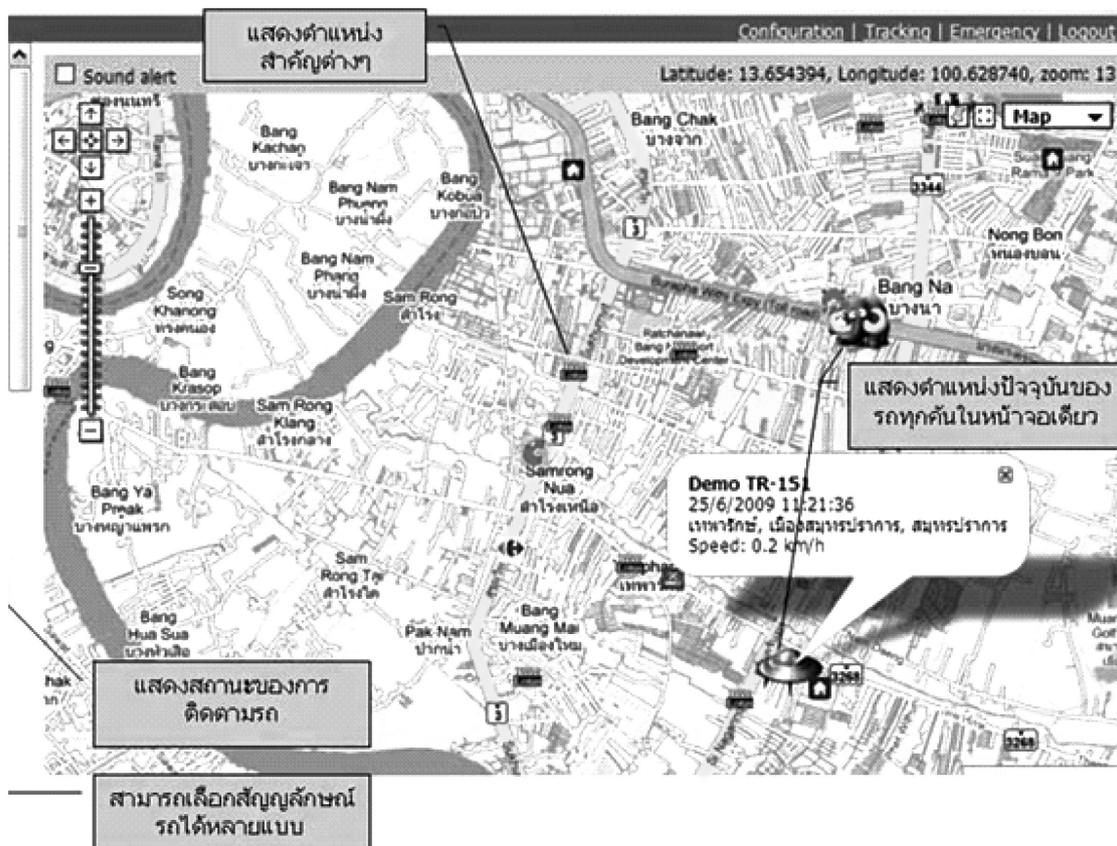
6.7 การใช้ระบบ GPS ในต่างประเทศ

ปัจจุบันในต่างประเทศมีการใช้อุปกรณ์ GPS กันอย่างกว้างขวาง และประชาชนมีความรู้เรื่อง GPS เป็นอย่างดี เพราะได้มีการใช้งานมาหลายปีแล้วและมีระบบเชื่อมโยงข้อมูลการจราจรในรูปแบบของดิจิทัล ประกอบกับการวางแผนเมืองอย่างเป็นระเบียบทำให้การพัฒนาของระบบ GPS เป็นไปได้อย่างรวดเร็ว เช่น ในรถแท็กซี่จะพบอุปกรณ์ GPS ประจำอยู่แทบทุกคัน เพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรคับคั่ง หรือการขับรถเพื่อท่องเที่ยวก็จะมีคำแนะนำเส้นทางท่องเที่ยวพร้อมสถานที่ที่น่าสนใจต่างๆ เช่น ร้านอาหาร ที่พัก จุดชมวิว แหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น และนักเดินทางก็มักจะพกอุปกรณ์ GPS ในรูปแบบ PDA หรือ Pocket PC กันเป็นส่วนมาก แทนการพกพาสมุดแผนที่อย่างในอดีต ปัจจุบันนี้ระบบ GPS สามารถค้นหาถึงระดับบ้านเลขที่หรือเบอร์โทรศัพท์ และนำทางไปสู่เป้าหมายได้อย่างถูกต้อง

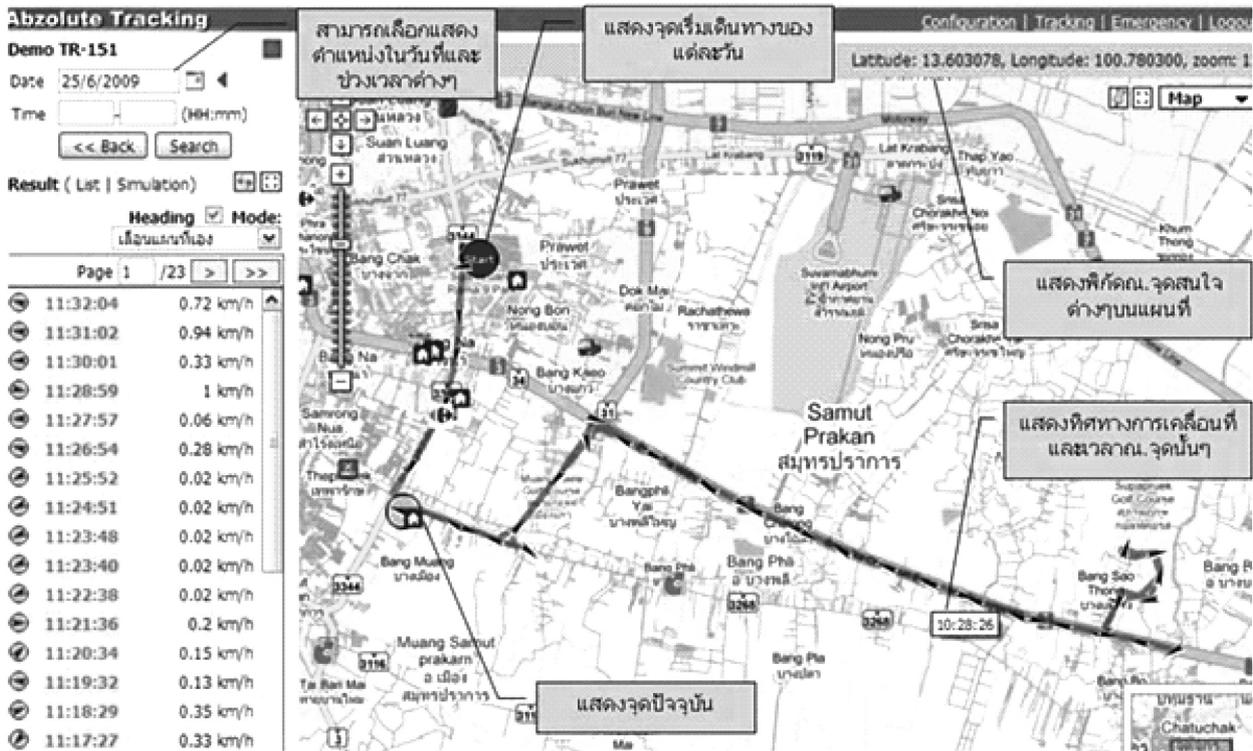
6.8 แนวโน้มหรืออนาคตของ GPS ในประเทศไทย

สำหรับ GPS ยังเป็นของใหม่มากและรู้จักกันในหมู่ผู้ใช้งานในวงจำกัด แต่ก็เป็นที่นิยตหมายที่ดีในการที่จะแพร่หลายต่อไปในอนาคต ปัจจุบันได้มีรถแท็กซี่บางค่ายได้นำ GPS ไปติดตั้งแล้ว และนอกจากฟังก์ชันการนำทางพื้นฐานแล้วยังมีการเตือนทางโค้ง จุดด่านเก็บเงิน จุดที่มักจะมีการตรวจจับความเร็ว ตำแหน่งกล้องตรวจจับการฝ่าฝืนกฎจราจร การกำหนดความเร็วในถนนแต่ละสาย ข้อมูลการท่องเที่ยวพร้อมรายละเอียดและภาพประกอบ ข้อมูลร้านอาหารอร่อย ภาพเสมือนจริง ข้อมูลจราจร TMC หรือ (Traffic Message Channel) การใช้ GPS ในการติดตามรถบรรทุก รถยนต์ ซึ่งต่อไปน่าจะแพร่หลายไปถึงรถแท็กซี่ รถพยาบาล รถตำรวจ รถโรงเรียน รถขนส่งสาธารณะ ฯลฯ การแสดงสภาพการจราจรที่คาดว่าในอนาคตจะมี จุดที่ต้องระวังในการขับขี่ เช่น โค้งอันตราย เขตชุมชนลดความเร็ว เป็นต้น

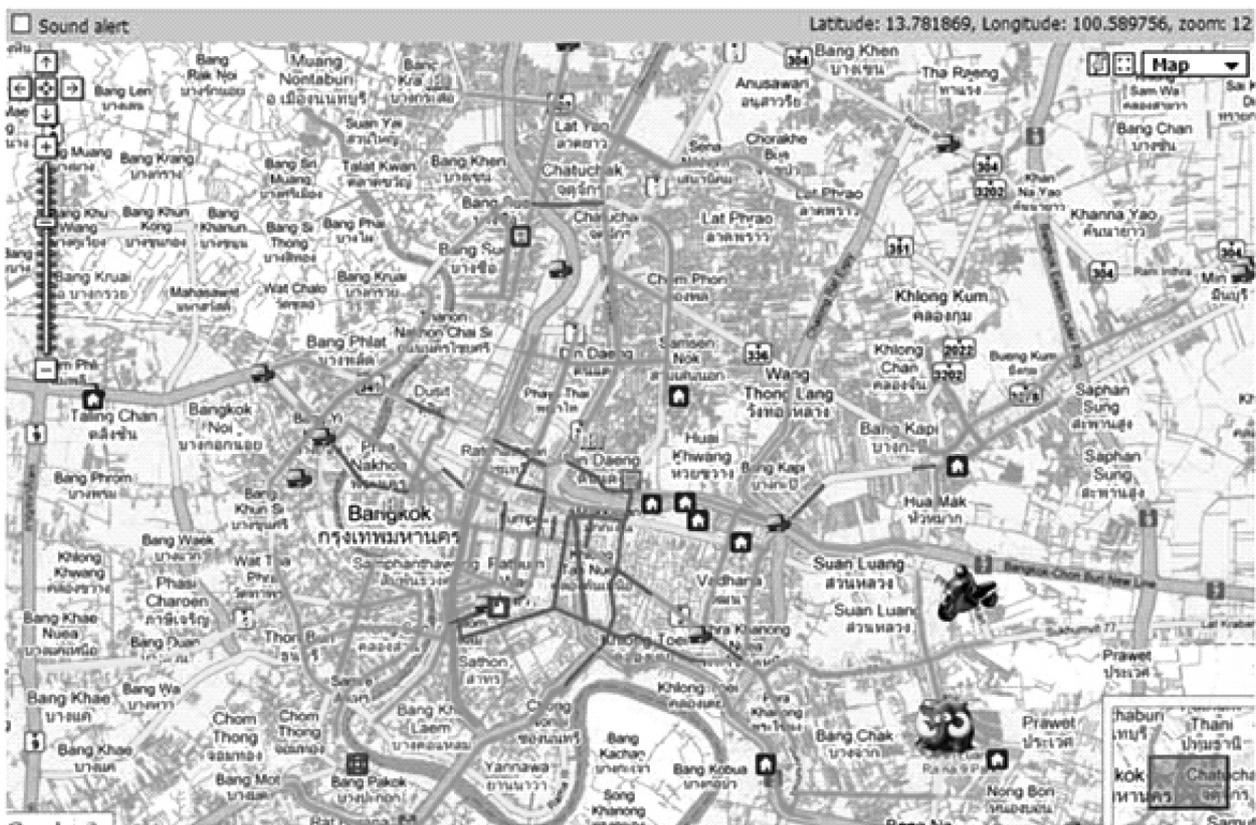
ตัวอย่างภาพแสดงรถยนต์ที่ติดตั้งระบบ GPS



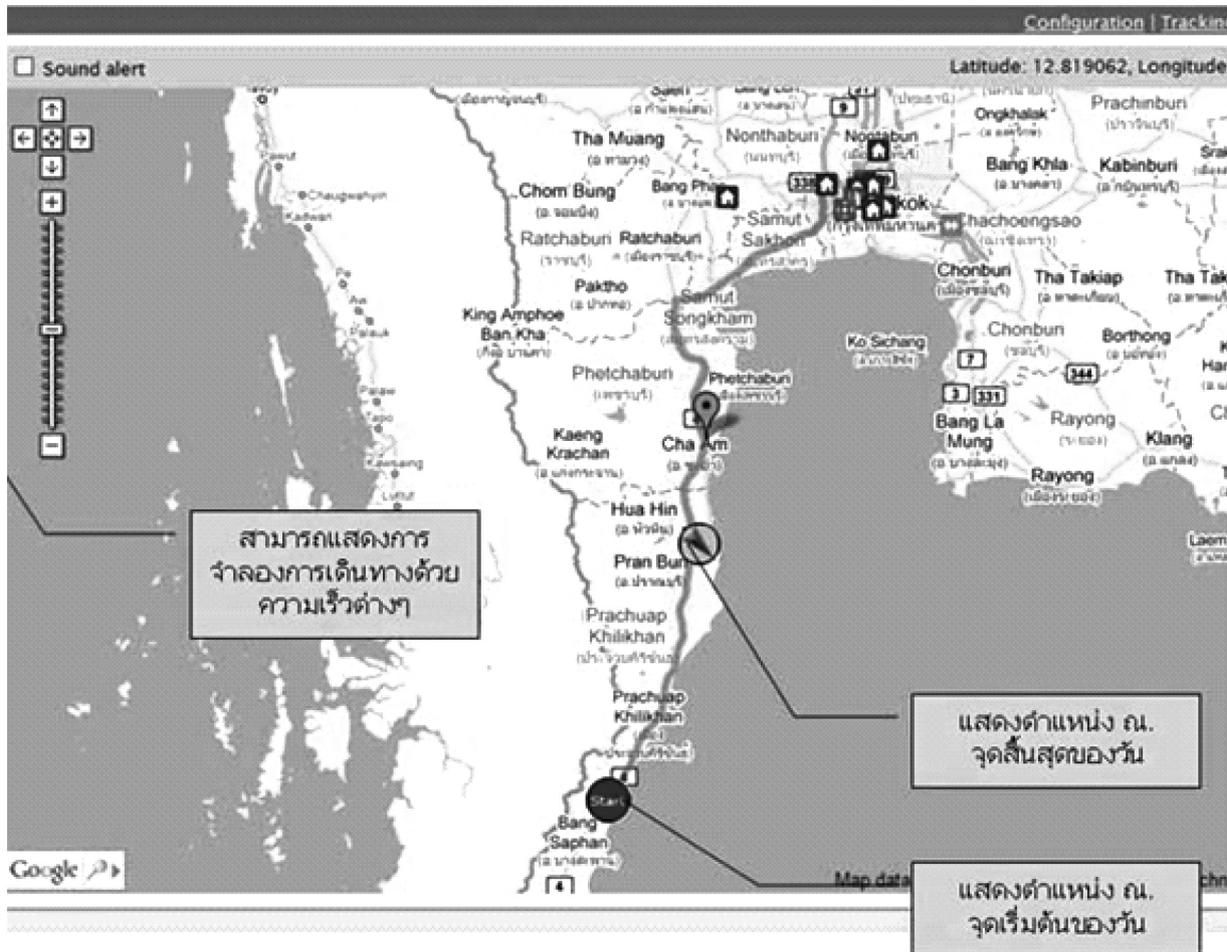
ภาพรถยนต์ทุกคันที่ติดตั้งระบบ GPS



ภาพรถยนต์เฉพาะคันที่ติดตั้งระบบ GPS



ภาพรายงานสภาพจราจร



จำลองการเดินทางบนแผนที่

Position Tracking Report									
Date: 11 July 2008 - 11 July 2008									
Vehicle	Date	Time	Area	Nearest POI	Latitude	Longitude	Altitude	Speed	Distance
รถรศร ธรรมชา	11 July 2008	00:00:52	ทับสะแก (thap sakae)	Unknown	11.447700	99.566000	6.10	88.04	0.00
รถรศร ธรรมชา	11 July 2008	00:02:01	ทับสะแก (thap sakae)	Unknown	11.459400	99.576400	11.10	88.51	1.73
รถรศร ธรรมชา	11 July 2008	00:03:10	ทับสะแก (thap sakae)	Unknown	11.470000	99.587700	14.10	92.19	3.43
รถรศร ธรรมชา	11 July 2008	00:04:20	ทับสะแก (thap sakae)	Unknown	11.480000	99.598300	27.00	56.58	5.04
รายงานสรุป: ระยะทางรวม 544.93 km ความเร็วสูงสุด 97.49 km/hrs ไม่มีการออกนอกพื้นที่									
รถรศร ธรรมชา	11 July 2008	23:56:03	ปราณบุรี (pran buri)	Unknown	12.457800	99.899900	15.60	83.04	540.15
รถรศร ธรรมชา	11 July 2008	23:57:51	ปราณบุรี (pran buri)	Unknown	12.457800	99.899900	15.60	83.04	540.15
รถรศร ธรรมชา	11 July 2008	23:58:22	ปราณบุรี (pran buri)	Unknown	12.432000	99.914800	16.40	83.91	543.45
รถรศร ธรรมชา	11 July 2008	23:59:30	ปราณบุรี (pran buri)	Unknown	12.421600	99.923300	2.70	69.06	544.93
รายงานสรุป: ระยะทางรวม 544.93 km ความเร็วสูงสุด 97.49 km/hrs ไม่มีการออกนอกพื้นที่									

รายงานสถานต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว

บทที่ 7



การขับรถพยาบาลปลอดภัย

การขับรถปลอดภัยเชิงป้องกันอุบัติเหตุ ประกอบด้วยความรู้ในเรื่องเทคนิคการขับรถที่ถูกต้อง เพิ่มทักษะ ความชำนาญในการใช้อุปกรณ์ต่างๆ การสังเกตและคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น โดยใช้กระบวนการขับรถ อย่างเป็นระบบด้วยเทคนิคระบบเสียงนำสมอง และเทคนิคการขับรถในสถานการณ์ต่างๆ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ขับขี่มีสมาธิ มีเวลาในการวางแผนตัดสินใจ แก้ไขสถานการณ์ต่างๆ ได้ทันท่วงที

7.1 การเตรียมพร้อมก่อนการออกรถ 8 ขั้นตอน

1) ก่อนขึ้นรถ

ก่อนขึ้นรถควรเดินสำรวจตรวจดูรอบๆรถ กระจกหน้า กระจกหลัง ไส้สะอาดดีหรือสะอาดพอหรือไม่ ความใสสะอาดของกระจกนั้น นอกจากจะมีผลต่อทัศนวิสัยแล้ว ยังมีผลทางจิตใจด้วย กระจกที่ใสสะอาดก่อให้เกิด ความผ่อนคลายและรื่นเริงในการขับรถ ไฟหน้า ไฟเบรก เขี้ยวเบรกแล้วชาวบ้านเขามองไม่เห็น อะไรจะเกิดขึ้นคงเดา ได้ไม่ยาก รถที่สกปรกเลอะเทอะ มีแต่โคลนทั้งคัน ยามเมื่อขับในเวลากลางคืนจะสะท้อนแสงไฟไม่ดีพอ ซึ่งทำให้บอก ตำแหน่งรถของเราได้ไม่ดีด้วยเช่นกัน

สภาพยาง ลมยาง กระทะล้อ อยู่ในสภาพถูกต้องสมบูรณ์ดีหรือไม่ ยางที่ลมอ่อนเพียงเส้นเดียวจะนำ อันตรายมาให้ได้ง่ายๆ ถ้าจำเป็นต้องเบรกรุนแรงกะทันหันบนผิวจราจรที่ลื่นๆ นอกจากนี้ลมยางที่อ่อนต่ำกว่าปกติ ยังมีผลเสียอื่นตามมาอีกหลายอย่าง เช่น ความสึกหรอและสิ้นเปลืองน้ำมัน และลมยางอ่อนมากๆ คือสาเหตุหนึ่งของ ยางระเบิด

โดยสรุปแล้ว ก่อนขึ้นรถทุกครั้งควรอย่างยิ่งที่จะต้องตรวจสอบภายนอก รถ เช่น ความใสสะอาดของ กระจกหน้า กระจกหลัง โคมไฟเบรก ไฟเลี้ยว ความสะอาดของตัวรถโดยรวม สภาพยางและลมยาง ควรดูแลและเติม ตามพิกัดที่คู่มือรถกำหนดให้

2) ประตูลูก

ประตูลูกเป็นจุดหนึ่งที่นักขับไม่ค่อยให้ความสนใจ และมักคิดว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยเกินไปที่จะมาเอาใจใส่ ให้เสียเวลา แต่มันไม่จริงตามที่คิดไปทั้งหมด ประการแรก ประตูที่ไม่ได้ปิดหรือปิดไม่สนิท เวลาเบรกแรงๆประตูอาจเปิด ไปโดนคนอื่นได้ โดยเฉพาะรถมอเตอร์ไซค์ หรือไม่ล็อกประตูด้านที่ผู้โดยสารนั่ง ความพลาดพลั้งอาจเกิดขึ้นได้ ถ้าผู้โดยสารนั่ง หรือเผลอพิงเข้าแรงๆแล้วหล่นลงไปในขณะที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูง หรือหากรุนแรงกว่านั้น เช่น เมื่อเกิด อุบัติเหตุร้ายแรง รถพลิกคว่ำพลิกตะแคง ผู้โดยสารหรือแม้แต่คนขับก็จะกระเด็นออกมานอกรถถ้าปิดล็อกประตูไม่แน่น ดังนั้น การปิดล็อกประตูจึงถือว่าเป็นมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สำคัญอีกขั้นหนึ่ง

ความปลอดภัยส่วนบุคคล (ในรถ) ก็เป็นอีกประการหนึ่ง การจับปล้นโดยคนร้ายเปิดประตูขึ้นมาในขณะที่รถจอดติดไฟสัญญาณในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลก็เคยมีข่าวบ่อยๆ คนเมาคนเเกรบ้านเราก็มีเยอะ ป้องกันไว้ก่อนดีกว่า นอกจากนี้สิ่งนี้อาจจะเกิดขึ้นได้อีกก็คือ เมื่อจอดรถในถนนที่พลุกพล่านไปด้วยรถรา แล้วเปิดประตูด้านขวาด้วยความรีบร้อนและพลั้งเผลอแล้วก็ติดนิสัยเปิดประตูแบบกว้างสุดตามสบาย แบบนี้อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดได้ทุกเมื่อ ฉะนั้นควรฝึกให้เป็นนิสัยให้เคยชินกับการมองข้ามไหล่และเปิดประตูเฉพาะพอลงจากรถได้สะดวก อย่างนี้ก็จะปลอดภัยจากอุบัติเหตุดังที่กล่าวมา

3) ปรับที่นั่งให้พอเหมาะ

(1) ประการแรก ปรับที่นั่งให้ถูกสุขลักษณะ นั่งแล้วไม่ปวดหลัง ไม่เครียด แล้วก็มีความสุข การนั่งแบบแขนสั้นขายาว ที่จำมาจากนักแข่งรถ จะทำให้กระดูกสันหลังยึดเหยียดมากเกินไป ทำให้เกิดอาการปวดหลัง เมื่อนั่งขับไปนานๆ ท่านั่งที่ถูกต้องหรือนั่งให้เหมาะคือ ดึงก้นให้ชิดเบาะ แผ่นหลังแนบพนักพิง ช่วงคอตรง ทำมุมประมาณ 15 องศากับระดับพนักพิง ช่วงแขนและไหล่ทิ้งลงในท่าสบายๆ ช่วงงอของแขนทำมุมประมาณ 90-115 องศา และอย่างมากก็ไม่ควรเกิน 120 องศา ถือเอาความถนัดเป็นเกณฑ์ เเขงอ ระดับหัวเข่าสูงกว่าระดับสะโพกเล็กน้อย

(2) ประการที่สอง ตำแหน่งที่นั่งจะต้องมองเห็นทัศนวิสัยได้ในมุมกว้างที่สุด ทั้งทางตรง ด้านข้าง ด้านหลัง

(3) ประการที่สาม ความสะดวกในการควบคุมรถ รวมถึงการใช้และหยิบจับอุปกรณ์ในสถานการณ์ต่างๆ เช่น การจับพวงมาลัย หมุนพวงมาลัย ใช้เกียร์ ใช้สัญญาณ เต้าก็สามารถเหยียบกระดิ่งต่างๆ ได้อย่างมั่นคง แม่นยำ ใครที่ตัวเล็กและสูงไม่ได้ขนาดมาตรฐานไทยจะนำเบาะมาหนุนรองก้นก็ไม่ผิดกติกา ด้วยเหตุที่ว่าท่านั่งมีความสำคัญ และมีผลต่อการขับขี่ ผู้ผลิตก็เลยเน้นเป็นจุดขายเสียเลย โดยการออกแบบให้กระชับกับร่างกายผู้ขับขี่ โดยเฉพาะกับรถยนต์นั่งทั่วไป กับรถบรรทุกขนาดเล็กขนาดใหญ่ก็พัฒนาไม่แพ้กัน

4) ปรับกระจก

กระจกรถถือได้ว่าเป็น “ตาที่สาม” ของนักขับรถ โดยทั่วไปกระจกมีอยู่ 2 แบบ คือ กระจกแบบแบนราบ และกระจกนูน ความแตกต่างระหว่างกระจก 2 แบบ คือ กระจกแบนราบเป็นกระจกที่ให้ภาพและระยะทางตรงกับความเป็นจริง ส่วนใหญ่เขาจะติดตั้งกระจกแบนราบ กระจกแบบนี้ส่วนมากติดไว้เป็นกระจกมองข้างทั้งรถเล็ก รถใหญ่ การปรับกระจกถือเป็นเรื่องสำคัญของนักขับรถ เพราะตามกติกาแล้วคุณจะต้องใช้เสมอๆ เพื่อตรวจสอบสถานการณ์ ความเปลี่ยนแปลงของการจราจรด้านหลังและด้านข้าง คุณจะต้องปรับให้มันอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เหมาะสมอย่างไร ก็คือในตำแหน่งที่คุณสามารถเลือบตามดูได้สบายๆ ไม่ต้องชะเง้อหรือยึดคอหรือหันศีรษะไปดูทุกครั้งที่มาอง

5) คาดเข็มขัดนิรภัย

วิธีการคาดเข็มขัดนิรภัย (แบบ 3 จุด ซึ่งติดตั้งกับรถส่วนใหญ่ในทุกวันนี้) คุณจะต้องจัดส่วนล่างให้คาดผ่านหน้าตักตรงตำแหน่งกระดูกเชิงกราน ให้ต่ำกว่าเข็มขัด (คาดกางเกงหรือกระโปรง) ประมาณ 5-10 ซม. ส่วนบนให้พาดผ่านไหล่ปลาร้า ระวังอย่าให้พาดผ่านลำคอเป็นเด็ดขาด เพราะอาจตายด้วยเข็มขัดนิรภัยแทนที่จะตายเพราะอุบัติเหตุ สำหรับสตรีมีครรภ์ต้องคาดให้ส่วนล่างอยู่ใต้ครรภ์และส่วนบนให้เฉียงอ้อมครรภ์ผ่านทางกระดูกไหปลาร้า เด็กก็เช่นกันต้องระวังไม่ให้เข็มขัดพาดผ่านลำคอเป็นเด็ดขาด ถ้าจำเป็นก็ใช้เบาะรองก้นหนุนให้สูงขึ้น ถ้าเป็นเด็กเล็กก็ควรใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็กโดยเฉพาะจะปลอดภัยกว่า

ขั้นตอนการคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นขั้นตอนที่ควรทำหลังการปรับกระจกเพราะไม่ต้องเอี้ยวตัวเคลื่อนไหว ปรับกระจกซ้าย-ขวา เรียกว่าจบภาคเคลื่อนไหวแล้ว ดังนั้นจะต้องคาดเข็มขัดหลังการปรับกระจกและก่อนสตาร์ทเครื่องยนต์

6) สตาร์ทเครื่องยนต์

- ตรวจสอบเบรกมืออยู่ในตำแหน่งล็อก
- ตรวจสอบเข็มเกียร์ว่าง (รถเกียร์ธรรมดา) หรืออยู่ในตำแหน่ง N หรือ P สำหรับรถเกียร์อัตโนมัติ
- เขียบคลัตช์ให้สุดในขณะสตาร์ท ยกเว้นรถเกียร์อัตโนมัติ

ทำไมต้องใส่เบรกมือ ที่ต้องใส่เบรกมือก็เพื่อป้องกันการไหลถ่วงรถอยู่บนพื้นที่ไม่เรียบ เนื่องจากขณะสตาร์ท รถได้รับแรงสั่นสะเทือนจากการทำงานของเครื่องยนต์ อีกเหตุผลหนึ่งคือ ถ้าปล่อยใส่เกียร์ไว้เบรกมือจะช่วยยึดรถเอาไว้ไม่ให้ไหลหรือพุ่งไปชนสิ่งกีดขวางอย่างใดอย่างหนึ่ง

สำหรับรถเกียร์ธรรมดา ควรดูว่าเกียร์อยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่างจริงหรือไม่ มิฉะนั้นรถอาจกระโจนหรือกระตุก ส่วนรถเกียร์อัตโนมัติก็ต้องตรวจสอบว่าเกียร์อยู่ในตำแหน่ง N หรือ P ถูกต้องแล้วหรือไม่ อย่าไปเชื่อจนตายใจว่าถ้าเกียร์อยู่ที่ตำแหน่งอื่นแล้วจะสตาร์ทไม่ติด ของอย่างนั้นมันผิดพลาดกันได้ ซึ่งเคยมีตัวอย่างมาแล้วที่เกียร์เลื่อนไหลแล้วก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงขึ้นมา

การเหยียบคลัตช์ เป็นการผ่อนแรงมอเตอร์สตาร์ท การเหยียบคลัตช์จะทำให้เฟืองในระบบเกียร์หยุดนิ่ง เป็นการถนอมมอเตอร์สตาร์ท ยืดอายุแบตเตอรี่ อีกทั้งยังมีประโยชน์ด้านความปลอดภัยในกรณีที่เฟืองเข้าเกียร์ค้างไว้

ขณะเริ่มสตาร์ทเครื่องยนต์ เมื่อบิดกุญแจไปยังตำแหน่ง ON ตรวจสอบเกจหรือเครื่องหมายสัญลักษณ์ต่างๆ ไปพร้อมๆ กันด้วยว่าทำงานได้ดี ถูกต้องหรือไม่ สัญลักษณ์ที่ควรดูคือเมื่อเครื่องยนต์ติด ส่วนที่คงเหลือก็เพียงแค่สัญลักษณ์ของเบรกและเครื่องหมายดิจิทัล (สำหรับรถบางยี่ห้อ) ในรถเกียร์อัตโนมัติที่มีระบบดีสก์เบรก ผู้ขับควรทดสอบการทำงานของหม้อลมเบรกไปด้วยในตัว เพราะต้องเหยียบเบรกเท่าในขณะสตาร์ทเครื่องยนต์อยู่แล้ว

7) ตรวจสอบสัญญาณ สัญลักษณ์ และเกจต่างๆ เมื่อเครื่องยนต์ติดแล้ว

ดังที่ได้กล่าวมาในบัญญัติข้อที่ 6 ว่าเมื่อเครื่องยนต์ติดแล้วเครื่องหมายต่างๆ ควรดูไป ที่ค้างอยู่น่าจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับระบบเบรกหรือเครื่องหมายพิเศษ แต่ถ้ามันไม่ดับเมื่อเครื่องยนต์ติดแล้ว เป็นเรื่องผิดปกติที่ต้องหาทางแก้ไข น้ำมันในรถมีเพียงพอกับการเดินทางหรือไม่ ถ้าเป็นรถบรรทุกหรือรถใหญ่ที่ใช้ลมช่วยเบรก ก็ต้องดูเกจวัดลมอย่างเคร่งครัดด้วยทุกครั้ง ฟังเสียงเครื่องยนต์ว่าเป็นปกติหรือไม่ ไม่ควรเร่งรถออกไปเลย ควรรอให้ระดับอุณหภูมิไต่ขึ้นไปถึงมาตรฐานเสียก่อน หากรอไม่ไหวก็ควรออกรถด้วยความเร็วต่ำๆ โดยไม่รีบเร่งเครื่อง ค่อยเหยียบคันเร่งเมื่ออุณหภูมิของเครื่องยนต์เริ่มสูงขึ้น ถ้าทำได้อย่างนี้รถของคุณก็จะอยู่รับใช้คุณไปอีกนาน

8) ทดสอบเบรกเท้า

เมื่อรถออกตัวไปได้ประมาณ 3-4 เมตร ให้ลองแตะเบรกเบาๆ เพื่อทดสอบเบรกเท้าว่าสามารถทำงานได้เป็นปกติหรือไม่ มีสะดุดให้รู้สึกบ้างหรือไม่ จะรับรู้และแก้ไขก่อนใช้งาน

การปฏิบัติตามบัญญัติ 8 ประการนี้ใช้เวลาไม่มากเท่าไร ถ้าหากได้มีการฝึกปฏิบัติตามขั้นตอนจนติดเป็นนิสัยแล้ว ยิ่งเป็นรถที่ขับประจำด้วยยิ่งง่ายเพราะข้ามขั้นตอนไปได้หลายอย่าง เช่น ไม่ต้องปรับที่นั่ง ไม่ต้องปรับกระจก เป็นต้น สิ่งที่ยากคือตอนตัดสินใจลงทุนฝึกตามขั้นตอนในระยะแรกๆ เท่านั้น เมื่อเวลาผ่านไปคุณก็จะคุ้นเคยกับมัน เรื่องที่ว่ายากก็จะกลายเป็นเรื่องธรรมดาๆ แต่รับรองว่าผลที่ได้มันคุ้มค่าแน่นอน

7.2 การขับรถด้วยเทคนิคระบบเสียงนำสมอง

การขับแบบใช้เสียงนำสมอง โดยผู้ขับจะพูดในสิ่งที่สังเกตเห็นและคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ต่างๆ ที่น่าจะก่อให้เกิดอันตรายในขณะขับรถ ซึ่งเป็นการฝึกทักษะการมอง การสังเกตการณ์ การคาดการณ์ และการปฏิบัติอย่างต่อเนื่องในขณะขับรถ เพื่อให้มีสมาธิในการขับที่อยู่ตลอดเวลา

- การสังเกตการณ์ หมายถึง การมอง ระยะไกล-กลาง-ใกล้ การกวาดสายตาไปมาอย่างสม่ำเสมอ สังเกตสิ่งที่บ่งบอกถึงอันตรายต่างๆ แยกแยะและประเมินความเสี่ยง
- การคาดการณ์ หมายถึง การคาดการณ์ถึงอันตรายต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากสิ่งที่มองเห็น
- การแก้ไขสถานการณ์ หมายถึง การปฏิบัติหลบหลีกอย่างทันท่วงที จากการสังเกตการณ์และการคาดการณ์ถึงอันตรายต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น

ตัวอย่างเช่น

ในขณะที่ขับรถ ผู้ขับขี่มองและสังเกตเห็นเด็กยืนรอข้ามถนน โดยคาดการณ์ว่าเด็กอาจจะข้ามถนนเมื่อไหร่ก็ได้ ใช้แตรเพื่อเตือน ชะลอความเร็วรถเพื่อเตรียมหยุด ซึ่งในขณะที่ขับรถ ผู้ขับขี่พุดเกี่ยวกับเหตุการณ์ต่างๆ ที่ตนสังเกตเห็น คาดการณ์ และปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

7.3 การใช้อุปกรณ์ในการควบคุมรถ

1) พวงมาลัย เป็นหัวใจของการบังคับรถ และแก้ไขสถานการณ์ การควบคุมและหลบหลีกได้อย่างทันการ โดยการจับพวงมาลัย ดังนี้

- จับพวงมาลัย 2 มือตลอดเวลาที่ขับรถ เว้นแต่เมื่อมีเหตุจำเป็นต้องใช้มืออีกข้างหนึ่งเปลี่ยนเกียร์
- รถเล็ก มือซ้ายควรจับที่ตำแหน่ง 10 โมงเช้า มือขวาบ่าย 2 โมง
- รถบรรทุก มือซ้ายควรจับที่ตำแหน่ง 9 โมงเช้า มือขวาบ่าย 3 โมง
- หัวแม่มือตั้งขึ้น ริมขอบนอกของพวงมาลัย ห้ามสอดเข้าไปในพวงมาลัย

การหมุนพวงมาลัยใช้ได้ 2 แบบ

การหมุนพวงมาลัยแบบ “ดึงและดัน” (Pull and Push) โดยมือทั้งสองข้างจะสัมผัสกับพวงมาลัยตลอดเวลา ในขณะที่เลี้ยวรถ ให้ใช้มือที่อยู่ทางด้านที่จะทำการเลี้ยวดึงและอีกมือหนึ่งดัน

การหมุนพวงมาลัยแบบ “ไขว้แขน” (Hand Over Hand) โดยมือทั้งสองข้างจะสัมผัสกับพวงมาลัยตลอดเวลา ในขณะที่เลี้ยวรถ ให้ใช้มือที่อยู่ตรงข้ามกับทิศทางที่จะเลี้ยวหมุนพวงมาลัยจนถึงฝั่งตรงข้าม และให้มือที่อยู่ในทิศทางที่จะเลี้ยวไปจับฝั่งตรงข้ามพร้อมกับดึงหมุนพวงมาลัย

หมายเหตุ ห้ามหมุนพวงมาลัยมือเดียวในลักษณะล้างจานโดยเด็ดขาด จะทำให้เกิดอันตรายเสี่ยงที่จะทำให้พวงมาลัยหลุดมือได้ทุกสถานการณ์

2) เบรกเท้า

“ในทฤษฎีของรถยนต์ เบรก คือ ชีวิตของผู้ใช้รถ ไม่เพียงแต่ใช้ได้ แต่ต้องใช้อย่างเป็น”

บางท่านอาจใช้วิธีที่ไม่ถูกต้อง ดังนี้

- เหยียบคลัตช์ และปล่อยให้รถวิ่งยาว ๆ โดยไม่มีความจำเป็น
- ปลดเกียร์เป็นเกียร์ว่างในขณะที่รถวิ่งอยู่
- เหยียบคลัตช์ก่อนเหยียบเบรก
- เลี้ยงคลัตช์ หรือพักเท้าบนแป้นคลัตช์

กระทำใด ๆ ดังกล่าวมาแล้ว มีผลทำให้รถมีอาการลอยตัว ระยะเบรกจะยาวขึ้น การควบคุมรถ ขณะใดขณะหนึ่งขาดหายไป เรียกว่า COASTING

เทคนิคการใช้เบรกเท้า

- (1) หลีกเลียงการใช้เบรกโค้ง หรือวงเลี้ยว
- (2) หลีกเลียงการเบรกกะทันหัน

- (3) เบรกอย่างนุ่มนวล ใช้สัญญาณไฟเบรกป้องกันตนเอง โดยการแตะเบรกเบาๆ 2-3 ครั้ง ก่อนที่จะทำการเบรกจริง
- (4) ใช้เบรกและเกียร์เพื่อจังหวะการขับซิ่งที่สามารถไหลเวียนไปกับการจราจร

3) เกียร์

ข้อแนะนำในการเปลี่ยนเกียร์

- ใช้เกียร์ในการควบคุมความเร็ว
- ครอบเครื่องให้พอดีกับการเปลี่ยนเกียร์
- หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนเกียร์ เช่น ลงเนิน ทางโค้ง และทางแยก ทางร่วม
- ควรเลือกเกียร์ที่เหมาะสมก่อนสถานการณ์นั้น ๆ จะมาถึง

รถเกียร์อัตโนมัติ

- การทำงานของเกียร์ “D” ควรเหยียบเบรกทุกครั้งก่อนเข้าเกียร์ในการออกรถ เพราะจะมีแรงดูดจากเครื่องยนต์เกิดขึ้น โดยไม่ได้เหยียบคันเร่ง เรียกว่า “แรงคลาน” ซึ่งจะทำให้รถเคลื่อนที่ได้ทันที โดยเกียร์จะเปลี่ยนขึ้นและลงอัตโนมัติ ตามความเร็วและรอบเครื่องยนต์
- การทำงานของเกียร์ “P” การจอดรถโดยมีระบบล็อกเกียร์ที่ล้อคู่หน้า เพื่อป้องกันรถเคลื่อนที่ ควรใช้ในที่ปลอดภัยเท่านั้น ไม่ควรใช้ในขณะที่รถติดจากการจราจร เพราะเนื่องจากหากถูกชนท้าย อาจทำให้เกียร์เสียหายได้
- การใช้ “O/D-ON หรือ O/D-OFF”
 - ❖ ใช้สำหรับการขับรถขึ้นเขา ลงเขา ลงเนิน หรือการแข่ง การแข่งด้วยระบบ O/D-OFF โดยระบบของเครื่องยนต์จะปรับลดเกียร์ลงให้เหมาะสมเพื่อให้ได้อัตรากำลังสูงสุด
 - ❖ ไม่ควรใช้ O/D-ON สำหรับการขับรถในเมืองที่ต้องเร่ง ๆ หยุดๆ เนื่องจากความเร็วรถ และรอบเครื่องยนต์อาจไม่สัมพันธ์กัน ซึ่งจะมีผลต่อความคล่องตัว
 - ❖ “O/D-ON” จะทำให้ขาดแรงดูดจากเครื่องยนต์ และระยะเบรกจะยาวกว่าปกติ
 - ❖ ควรใช้เมื่อขับรถบนถนนโล่งๆ จะช่วยให้ประหยัดน้ำมัน

หมายเหตุ สำหรับรถยนต์รุ่นใหม่จะไม่มีระบบ O/D ON-OFF แต่จะเปลี่ยนมาใช้ระบบคิกดาวน์ (kick-down) แทน เพื่อใช้เพิ่มสปีดรอบความเร็วอย่างต่อเนื่องในการแข่งโดยการเหยียบคันเร่งให้สุด ระบบจะเปิดคิกดาวน์ในขณะที่ระบบเปิดเกียร์จะถูกลดให้ต่ำลง ความเร็วของรถจะเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ระบบจะตัดเมื่อผ่าน 6-8 วินาทีไปแล้วจะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ

4) เบรกมือ

เบรกมือ เป็นอุปกรณ์ความปลอดภัยที่มีในรถทุกคัน การทำงานเป็นระบบกลไกที่คั่นโยกเบรกมือ ในขณะที่เราดึงคั่นโยกเบรกมือขึ้นมา คั่นโยกเบรกมือก็จะไปดึงสายเบรกเฉพาะล้อคู่หลังให้ผ้าเบรกกางออกจับกับจานเบรก ซึ่งเบรกมือใช้เฉพาะตอนรถหยุดเท่านั้น ซึ่งมีเทคนิคการใช้ที่ถูกต้องดังนี้

เทคนิคในการฝึกฝน

- การออกรถในทางราบ ควรเข้าเกียร์ก่อนปลดเบรกมือ
- การออกรถบนที่ลาดชัน เข้าเกียร์ 1 ค่อยๆ ผ่อนคลัตช์ให้สอดคล้องกับกดคันเร่งให้แรงจุดพอดีกับความลาดชัน เมื่อสังเกตว่ารถมีแรงดูดไปข้างหน้า ค่อยๆ ปลดเบรกมืออย่างนุ่มนวล ให้เบรกมือลงสุดเมื่อรถเริ่มเคลื่อนตัว

- การหยุดรถในการจราจร เมื่อหยุดรถเนื่องจากรอสัญญาณไฟ การจราจรติดขัด หรือหยุดเนื่องจากเหตุการณ์ใดๆ ก็ตาม เป็นเวลานานเกินกว่า 10 วินาที ควรขึ้นเบรกมือก่อน และปลดเกียร์ว่าง แต่ถ้าวรถเคลื่อนที่ต่อเนื่องสลับกับหยุด ไม่จำเป็นต้องขึ้นเบรกมือ
- การจอดรถ ให้เลือกที่จอดรถที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร จากนั้นขึ้นเบรกมือ เข้าเกียร์ว่าง หรือเกียร์ P สำหรับเกียร์อัตโนมัติ และดับเครื่องยนต์

ระบบเบรก ABS

ผู้ขับขี่ควรจะรู้จักการใช้อุปกรณ์ในรถเพื่อความปลอดภัย ควรรู้ว่าเมื่อใช้ระบบเบรก ABS ควรจะเหยียบเบรกแรงๆ ที่เดียวค้างไว้ หรือรู้ว่าระบบ ESP จะช่วยชดเชยและปรับสภาพรถ ให้ทรงตัวอยู่ในสภาวะปกติทัน กรณีรถเกิดสไลด์เมื่อถนนเปียกชื้น หรือหากมีสิ่งใดมาตัดหน้ารถแต่เบรกได้ไม่ทัน ควรหักหลบ และควบคุมรถให้อยู่ในเลนก่อนเบรกเพื่อหยุด ควรขับขี่ที่รอบเครื่องยนต์ต่ำ ไม่เกิน 2,000 รอบ/นาที ด้วยเกียร์ที่เหมาะสม และไม่ควรรบรรทุกของหนัก เพราะน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นทุก 20 กก. รถจะกินน้ำมันเพิ่มขึ้น 1 %

5) ที่ปิดน้ำฝน

วิธีการขับรถขณะฝนตกที่ปลอดภัย ผู้ขับขี่ควรที่จะเปิดที่ปิดน้ำฝน โดยปรับระดับความเร็วให้สัมพันธ์กับฝนที่ตกลงมา กดปุ่มไล่ฝ้า กระจกหลังใหม่ ๆ น้ำที่กระเด็นขึ้นมาจะมีลักษณะเหนียวคล้ายโคลน ควรจะใช้น้ำฉีดกระจกชะล้างคราบโคลน แต่ไม่ควรฉีดในขณะที่ขับรถด้วยความเร็วสูง เพราะจะทำให้มองเห็นเส้นทางไม่ชัดเจน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากรถลื่นไถลหรือหยุดรถไม่ทัน ไม่ควรขับรถเร็วในช่วงฝนตก และไม่ควรถัดคันหน้ามากเกินไป พยายามขับรถให้อยู่ในช่องทางของตนเอง ไม่หยุดรถหรือเปลี่ยนช่องทางกะทันหันในระยะกระชั้นชิด และหลีกเลี่ยงการเปิดไฟกะพริบหรือไฟฉุกเฉินเพราะจะสร้างความเข้าใจผิดแก่ผู้ร่วมทางได้

6) สัญญาณแตร

สัญญาณแตร คือ สัญญาณเสียงที่ใช้เตือนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเพิ่มความระมัดระวัง โดยแจ้งให้รู้ว่าตำแหน่งของรถที่ให้สัญญาณอยู่ที่ใด

การใช้สัญญาณแตรที่ถูกต้อง ควรเปิดสัญญาณสั้น ๆ ห้ามใช้สัญญาณแตรยาวเกินควรโดยเด็ดขาด ยกเว้นกรณีฉุกเฉินที่จำเป็นจริงๆ หากฝ่าฝืนมีโทษปรับไม่เกิน 500 บาท และควรให้สัญญาณแตรเมื่อขับรถผ่านบริเวณทางโค้งหักศอกที่มองไม่เห็นรถที่วิ่งสวนมาหรือมอับ และตามซอยที่มีกำแพงทึบบังอยู่เพื่อส่งสัญญาณให้กับรถคันอื่น

ข้อสำคัญควรหลีกเลี่ยงการใช้แตรสัญญาณเพื่อต่อว่าผู้ขับขี่อื่น ขณะเดียวกันการเปิดเครื่องเสียงรถยนต์ควรมีระดับความดังไม่เกิน 85-90 เดซิเบล เพราะเสียงดังเกินกว่าที่ระบุจะเป็นการทำลายประสาทหูของผู้ที่อยู่ภายในรถโดยไม่รู้ตัว และการเปิดเครื่องเสียงดังเกินไป จะทำให้ผู้ขับขี่ไม่ได้ยินเสียงแตร หรือเสียงสัญญาณอื่นๆ ที่รถคันอื่นต้องการส่งสัญญาณให้ อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุที่ไม่คาดคิดตามมา

7) สัญญาณไฟ

การใช้ไฟหรือการให้สัญญาณขณะขับรถที่ไม่ถูกต้อง เป็นสาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุบนท้องถนน ดังนั้นจึงควรใช้ไฟหรือสัญญาณของรถให้ถูกต้อง โดยคอมไฟหน้ารถมี 3 ประเภท คือ คอมไฟแสงพุ่งไกล ต้องใช้ไฟแสงขาวกำลังไฟไม่เกิน 50 วัตต์ มองเห็นได้ชัดเจนไม่น้อยกว่า 100 เมตร คอมไฟแสงพุ่งต่ำ ใช้ไฟแสงขาวกำลังไฟไม่เกิน 50 วัตต์ เห็นได้ชัดเจนไม่น้อยกว่า 30 เมตร และคอมไฟเล็ก ใช้ไฟแสงขาวหรือแสงเหลืองกำลังไฟไม่เกิน 10 วัตต์ เห็นได้ชัดเจนไม่น้อยกว่า 150 เมตร ฝ่าฝืนมีความผิดกฎหมาย

การให้สัญญาณไฟฉุกเฉิน

แม้ว่าสัญญาณไฟฉุกเฉินจะมีประโยชน์เมื่อเกิดเหตุคับขัน หรืออยู่ในสถานการณ์อันตราย แต่หากเปิดใช้อย่างพร่ำเพรื่อ อาจเป็นต้นเหตุของอุบัติเหตุร้ายแรงได้ เช่น ขณะขับข้ามสี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ ไม่ควรเปิดสัญญาณไฟฉุกเฉิน เพราะจะทำให้ผู้ขับรถทางซ้าย และทางขวานั้นเห็นไฟกระพริบเพียงด้านเดียว ทำให้เข้าใจผิดว่ารถกำลังจะเลี้ยวก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ วิธีที่ขับรถข้ามทางแยกที่ไม่มีสัญญาณไฟที่ถูกต้องนั้น ต้องชะลอความเร็ว มองซ้ายและขวาอย่างรอบคอบ เมื่อเห็นว่าถนนไม่มีรถจึงค่อยขับตรงไปจะเป็นวิธีที่ปลอดภัยที่สุด

8) ไฟตัดหมอก

ไฟตัดหมอก ส่วนใหญ่จะเป็นหลอดสปอตไลท์ส่องในระนาบขนานกับพื้นถนน หรือตกพื้นในระยะใกล้ ความสว่างมีมาก และส่องได้ไกลกว่าโดยเฉพาะในขณะที่ฝนตก หรือหมอกลงจัด หลอดไฟหน้าปกติถ้าเปิดส่องในขณะที่หมอกลงจัด มุมที่เอียงลงต่ำ จะทำให้เกิดมุมสะท้อนกลับสู่สายตาของผู้ขับขี่ จึงทำให้แสงที่ส่องผ่านไปมีน้อย หรือมองเห็นแต่ระยะไม่เกิน 10-15 เมตร และยังทำให้เกิดอาการแสบตากับแสงที่สะท้อนกลับมามากด้วย แต่ไฟตัดหมอกแสงที่ส่องนั้นจะเป็นแบบขนานกับพื้นถนนไม่สะท้อนมายังห้องโดยสาร เพราะสามารถทะลุทะลวงได้มาก และสะท้อนกลับในมุมที่ไม่กระทบกับสายตาของผู้ขับขี่ ซึ่งทำให้มองเห็นได้ในระยะมากกว่า 30-80 เมตร

ปัจจุบันคนไทยนิยมตกแต่งรถด้วยไฟตัดหมอก และมักเปิดใช้อย่างผิดวิธี ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้เส้นทางรายอื่นๆ เพราะไฟตัดหมอกเป็นไฟที่ให้ความสว่างสูง จึงสามารถส่องสว่างไปได้ไกล ซึ่งหากเปิดใช้ในเวลาที่ไม่มีหมอกแล้วแสงจากหลอดไฟตัดหมอก จะไปรบกวนสายตาของผู้ที่ขับรถสวนทางมาทำให้ตาพร่ามัว และมีโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้สูงมาก

7.4 ท่านั่งขับรถ

ผู้ขับขี่รถส่วนใหญ่มากกว่า 80 % ยังมีท่านั่งขณะขับรถที่ไม่ถูกต้องซึ่งจะมีผลต่อการควบคุมรถเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน หรืออาจประสบปัญหา ปวดหลัง ปวดไหล่ เมื่อต้องขับรถเป็นระยะเวลาานาน วิธีการนั่งขณะขับรถที่ถูกต้องควรนั่งให้ก้นชิดเบาะ ปรับเบาะให้หัวเข่าอยู่เหนือสะโพก ไหล่พิงเบาะ ตอนบนเหยียดแขนทั้งสองได้โดยไม่จับพวงมาลัย และวางข้อมือบนพวงมาลัยในตำแหน่ง 12 นาฬิกา ทำอยู่ในตำแหน่งเหยียดคั่นแรง เบรก และคลัตช์อย่างสะดวก ส่วนหลังตั้งตรง ไหล่พิงแนบเบาะพอดี โดยการนั่งขับขี่ในท่าดังกล่าว จะเป็นการถ่ายน้ำหนักลงสู่ที่นั่งที่ถูกต้องตามสรีรลักษณะ จะช่วยคลายความเครียด แก้ปัญหาการปวดหลัง และทำให้ประสาทสั่งการได้ดีด้วย

7.5 การคาดเข็มขัดนิรภัย

ผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้าควรคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดเวลา ไม่ว่าจะเดินทางใกล้หรือไกล เพราะผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดมีอัตราเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่คาดเข็มขัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุตัวของผู้ประสบเหตุอาจกระแทกกับพวงมาลัยรถ หรือกระจกหน้าด้วยความเร็วสูงใกล้เคียงกับการตกจากตึกสูง ร่างกายส่วนบนกระแทกกับพวงมาลัย ศีรษะกระแทกกับกระจก ขาส่วนบนจะยันกับหน้าปัด เป็นเหตุให้ขาหักและกระดูกเชิงกรานเคลื่อน ทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิตได้ และหากผู้ประสบเหตุหลุดออกนอกรถ จะมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าคนอยู่ในรถถึง 6 เท่า ควรนั่งห่างจากถุงลมนิรภัย ให้น้ำอกกับถุงลมนิรภัยห่างกันประมาณ 25 เซนติเมตรขึ้นไป ไม่ควรให้เด็กนั่งเบาะหน้ารถหรือนั่งตักผู้ขับขี่เพราะหากเกิดอุบัติเหตุ เด็กอาจไปกระแทกคอนโซลรถหรือกระจกหน้า และหากถุงลมนิรภัยทำงานจะพองตัวมากระแทกศีรษะและปิดทางเดินหายใจ ทำให้มีโอกาสเสียชีวิตเพิ่มขึ้น

7.6 การสตาร์ทเครื่องยนต์

วิธีการสตาร์ทเครื่องยนต์อย่างถูกต้องควรเริ่มต้นด้วยการดึงเบรกมือให้สุด ให้รถอยู่ในตำแหน่งเกียร์ว่างเหยียบคลัตช์ให้สุด ปิดสวิตช์กุญแจไปที่ตำแหน่ง ON ตรวจสอบเกย์วัดและหลอดไฟเตือนต่าง ๆ จากนั้นจึงสตาร์ทเครื่องยนต์ซึ่งโดยปกติไม่ควรใช้เวลาเกิน 5 วินาที โดยก่อนออกรถต้องตรวจเกย์วัด และหลอดไฟเตือนอีกครั้ง เมื่อเข็มเกย์ความร้อนเริ่มขยับจึงค่อยๆ ออกรถ ข้อสำคัญไม่ควรสตาร์ทเครื่องยนต์นานเกิน 30 วินาที เพราะจะทำให้แบตเตอรี่ไฟหมด เนื่องจากการสตาร์ทแต่ละครั้งแบตเตอรี่ต้องจ่ายไฟให้กับไดสตาร์ทประมาณ 200-300 แอมป์ทุกครั้ง

7.7 เทคนิคการมองที่ปลอดภัย

เทคนิคการมองที่ปลอดภัย มีอยู่ 6 จุด ได้แก่ รถที่มาจากด้านหน้า รถที่อยู่ด้านหลัง รถที่เรา กำลังเตรียมแซงรถที่กำลังจะขับแซง รถที่มาจากด้านข้าง และรถที่วิ่งสวนทางมา ดังนั้นการใช้สายตาและการให้สัญญาณไฟจึงเป็นสิ่งสำคัญ และควรตรวจสอบสายตาให้พร้อมสำหรับการขับรถด้วย

การมองแบ่งเป็น 3 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 คือ ระยะไกล สามารถมองเห็นสถานการณ์การจราจรในภาพรวมที่มีเวลาวิเคราะห์แยกแยะสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

ระยะที่ 2 คือ ระยะกลาง เป็นขั้นเตรียมตัวเตรียมการแก้ไขสถานการณ์

ระยะที่ 3 คือ ระยะแก้ไขสถานการณ์ การขับรถที่ปลอดภัยนอกจากต้องมีการมอง 3 ระยะดังกล่าวแล้วยังต้องมีการมองกวาดสายตาด้วย เพราะเมื่อความเร็วรถเพิ่มขึ้น การมองเห็นด้านข้างจะลดลง เช่น รถที่ความเร็ว 100 กม./ชม. มุมองศาของตาจะแคบลงเหลือเพียง 40 องศาเท่านั้น จึงต้องชดเชยด้วยการมองกวาดสายตาสม่ำเสมอขณะขับรถ

7.8 การใช้สายตามองขณะขับขี่

มาตรฐานการขับขี่ที่ปลอดภัย ผู้ขับขี่ต้องมีสายตาที่สามารถมองเห็นสิ่งต่างๆ บนท้องถนนและข้างทางได้อย่างน้อยร้อยละ 85 ของสายตาปกติ และต้องมีลานสายตา คือ บริเวณทั้งหมดที่มองเห็นเมื่อเพ่งตรงไปข้างหน้า กว้างไม่น้อยกว่า 140 องศา รวมทั้งต้องไม่ตาบอดสี หรือสายตามองเห็นกลางคืนได้ช้ากว่าปกติ เพราะนั่นจะเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุ การขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถประเภท 5 ปี จึงต้องผ่านการทดสอบสายตาเพื่อความปลอดภัยในการขับรรถ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ควรระวังจุดที่มักเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่ด้วย

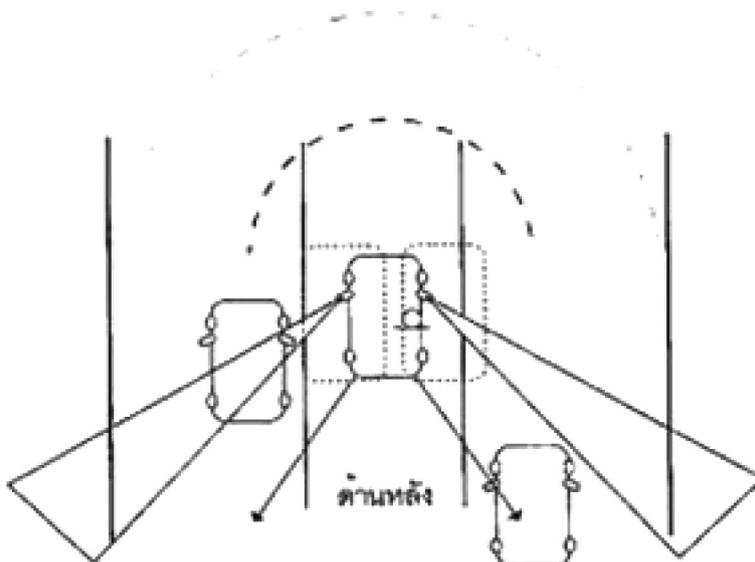
7.9 การปรับมุมกระจก

อุบัติเหตุมักมีโอกาสดังขึ้นสูงในช่วงการเปลี่ยนช่องทางการขับรถ โดยที่มองไม่เห็นรถที่อยู่ด้านข้างหรือรถที่ขับตามมา เนื่องจากตำแหน่งของกระจกมองข้างและมองหลังเกิดมุมอับทำให้เห็นไม่ชัดเจน ตำแหน่งของกระจกมองข้างที่เหมาะสมต้องอยู่ในแนวตั้งขนานไม่ก้มหรือเงย หรือเห็นตัวถังรถด้านข้างมากเกินไป ส่วนกระจกมองหลังต้องปรับให้เห็นพื้นที่ด้านหลังให้มากที่สุด และต้องให้เห็นพื้นที่ด้านซ้ายของรถด้วย โดยต้องไม่ให้เห็นศีรษะของผู้ขับในกระจกมองหลัง

7.10 เทคนิคการมองกระจก

ในขณะที่ขับรถ ผู้ขับขี่จำเป็นต้องตรวจสอบกระจกทุกบานตลอดเวลา หรือทุกๆ 4-6 วินาที เพื่อให้รู้ถึงตำแหน่งรถคันอื่น เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการขับขี่ แต่เนื่องจากกระจกมีจุดบอด ซึ่งจะทำให้มองไม่เห็นครอบคลุมทั้งหมด ดังนั้น ทุกครั้งก่อนเปลี่ยนช่องทางจราจรหรือเลี้ยวรถ ควรมองข้ามไหล่ โดยการหันหน้าไปมองด้านข้างในทิศทางที่เรา กำลังจะไปอีกครั้ง ซึ่งฝึกโดยใช้เทคนิคดังนี้

เทคนิค ก.ส.ม.ป. คือ มองกระจก - ให้สัญญาณ - มองข้ามไหล่ - ปฏิบัติ



7.11 การตรวจสอบการจราจร

การขับรถที่เพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น ต้องมีการตรวจสอบการจราจรด้านข้างและด้านหลังจากกระจกอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยทุก ๆ 10 วินาที และควรขับรถทิ้งห่างรถคันหน้าอย่างน้อย 2 วินาที ในกรณีที่รถวิ่งด้วยความเร็ว 60 กม./ชม. และควรขับรถทิ้งห่างรถคันหน้าอย่างน้อย 4 วินาที ในกรณีรถวิ่งด้วยความเร็วเกิน 60 กม./ชม. ส่วนกรณีขับรถตามรถบรรทุกต้องทิ้งระยะห่างให้มากขึ้นกว่าปกติทุกครั้ง

7.12 การออกรถที่ปลอดภัย

การออกรถที่ปลอดภัย ป้องกันรถไหลไปชนรถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องเข้าเกียร์รถก่อนออกรถ จากนั้นจึงค่อยปลดเบรกมือซึ่งเบรกมือจะลงสุดเมื่อรถเริ่มเคลื่อนตัวไปในทิศทางที่ต้องการ ส่วนการออกรถบนที่ลาดชันให้เข้าเกียร์ก่อนแล้วเลื่อนเท้าไปคุมที่คันเร่งกดลงไปให้เพียงพอ และพอดีกับความลาดชันที่มองเห็น จากนั้นจึงปลดเบรกมือและลงสุดเมื่อรถเริ่มเคลื่อนตัว วิธีการนี้จะช่วยป้องกันรถไหลไปชนคันหลังได้

7.13 การใช้พวงมาลัย ดึงดัน และแบบไขว้แขน (Pull-Push and Hand Over Hand)

การบังคับพวงมาลัยอย่างถูกต้อง เป็นพื้นฐานเบื้องต้นในการทรงตัวและอยู่นิ่งของรถ เพราะฉะนั้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ขับขี่ต้องมีการควบคุมพวงมาลัยรถอย่างถูกต้องอยู่ตลอดเวลา

ข้อปฏิบัติที่ถูกต้องในการบังคับควบคุมพวงมาลัยมีดังต่อไปนี้ :

- 1) กลไกของพวงมาลัยมีมุมล้อที่จะบังคับการทรงตัวด้วยตัวเอง เพราะฉะนั้นผู้ขับขี่อาจประคองพวงมาลัยอย่างเบา ๆ ก็สามารถบังคับให้รถเคลื่อนไปในเส้นตรงได้
- 2) การจับพวงมาลัยที่ถูกต้องมีอยู่ 2 ประเภท คือ จับพวงมาลัยด้วยมือทั้งสองอยู่ในลักษณะ 10 และ 12 นาฬิกา และ 9 ใน 3 ของขนาดพวงมาลัย ควรเลือกจับในตำแหน่งที่สบายและถนัดที่สุด
- 3) อย่าหมุนพวงมาลัยจนสุดขณะเลี้ยวจะทำให้ระบบพวงมาลัยเสียหายได้
- 4) ประคองพวงมาลัยในขณะที่พวงมาลัยหมุนกลับมาเองในการเลี้ยวเมื่อรถเข้าสู่ทางตรง
- 5) การหมุนบังคับพร้อมกับการใช้ความเร็วที่ถูกต้องต่อสภาพถนนและความโค้งจะได้มาจากการฝึกฝนที่สม่ำเสมอเท่านั้น

- 6) ควรหมุนพวงมาลัยให้เหมาะสมกับความโค้งของถนน ผู้ขับขี่ควรมองไกลออกไปข้างหน้าเสมอ คอยดูสถานการณ์ต่าง ๆ เพื่อจะสามารถปรับและจับบังคับพวงมาลัย และควบคุมความเร็วก่อนที่จะเลี้ยวได้อย่างปลอดภัย
- 7) การขับเข้าทางโค้ง ต้องหมุนพวงมาลัยอย่างช้าๆ โดยไม่ปล่อยมือทั้งสองหรือข้างใดข้างหนึ่งออกจากพวงมาลัย และเมื่อออกจากทางโค้งให้หมุนพวงมาลัยกลับตำแหน่งเดิมเพื่อสามารถบังคับรถให้เคลื่อนไปในทางตรงต่อไป
- 8) การเลี้ยวทางที่โค้งมาก ๆ อาจจะต้องหมุนพวงมาลัยหลายรอบ ผู้ขับขี่ควรระวังเสมอไม่ให้มือทั้งสองไขว้กันในขณะหมุนพวงมาลัย หลังออกจากทางโค้งให้หมุนพวงมาลัยอย่างรวดเร็วกลับมาตำแหน่งเดิมเพื่อสามารถขับรถตรงต่อไปได้
- 9) ขณะที่ถอยหลังรถจะไม่หมุนตามการหมุนบังคับพวงมาลัยอย่างรวดเร็วเหมือนตอนที่เดินหน้า จึงทำให้ผู้ขับขี่มือใหม่มักจะหมุนพวงมาลัยมากเกินไป ดังนั้นในขณะที่ถอยหลังให้ค่อยๆ หมุนบังคับพวงมาลัยไปในทิศทางที่จะไปอย่างนุ่มนวลและช้ากว่าการหมุนบังคับพวงมาลัยรถในขณะที่ขับเดินหน้า

7.14 การจอดและหยุดรถ

วิธีการจอดรถและหยุดรถที่ถูกต้อง สามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้อีกทางหนึ่ง เช่น การจอดรถเมื่อติดสัญญาณไฟแดง การหยุดรถระหว่างการจราจรบนทางราบนานเกิน 30 วินาที ควรขึ้นเบรกมือแล้วปลดเกียร์ว่างทุกครั้ง เพื่อความปลอดภัย เพราะขณะรถจอดอยู่ หากมีรถอื่นพลาดพลั้งมาชนท้ายรถ การใส่เบรกมือไว้จะช่วยบรรเทาความรุนแรงจากอุบัติเหตุดังกล่าวให้ได้รับความบาดเจ็บน้อยลง และยังช่วยไม่ให้รถเลื่อนไหลไปชนท้ายรถคันหน้าได้อีกด้วย

ระยะหยุดรถ

ระยะหยุด = ระยะคิด + ระยะเบรก

ระยะทางที่รถวิ่งไปตั้งแต่ผู้ขับขี่สังเกตเห็น ถอนเท้าจากคันเร่งไปแตะเบรก และเหยียบเบรกจนรถหยุดนิ่ง

ระยะคิด ระยะทางที่รถวิ่งไปตั้งแต่ผู้ขับขี่สังเกตเห็น และถอนเท้าจากคันเร่งไปแตะเบรก ขึ้นอยู่กับความสามารถทางสมองของผู้ขับขี่แต่ละคน เร็วช้า ไม่เท่ากัน แม้ว่าคนเดียวกัน แต่ต่างเวลาต่างอารมณ์ ก็ไม่เท่ากัน

ระยะเบรก ระยะทางที่รถวิ่งไปตั้งแต่เริ่มเหยียบเบรกจนกระทั่งรถหยุดนิ่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดและชนิดของรถ สภาพยาง ระบบช่วงล่าง สภาพถนน เป็นต้น

การคำนวณระยะหยุดรถ



1 ชั่วโมง	=	60 นาที
1 นาที	=	60 วินาที
1 ชั่วโมง	=	60 x 60 = 3,600 วินาที

ระยะหยุดรถ = ระยะคิด + ระยะเบรก

ระยะคิด หรือ REACTION TIME คิดที่จะเหยียบเบรก



ที่ความเร็ว 100 กิโลเมตร / ชม. ใน 1 วินาที รถวิ่งไปข้างหน้ากี่เมตร ?

$$\frac{100 \times 1,000}{60 \times 60} = 27.7 \text{ เมตร}$$

ระยะคิดได้ในเวลา $0.75 \times 27.7 = 20 \text{ เมตร}$

ระยะเบรก (รถเล็ก) $(100 \div 1.6)^2 \div 20 \times 0.309 = 60 \text{ เมตร (อ้างอิง IAM)}$

ระยะหยุดรถที่ความเร็ว 100 กม./ชม. = $20 + 60 = 80 \text{ เมตร}$

(ถ้ารถบรรทุก x 3 ได้เลย)

ระยะหยุดรถ Stopping Distance

อัตราความเร็ว (กม./ชม.)	รถนั่งทั่วไป			รถบรรทุกขนาดใหญ่		
	ระยะคิด	ระยะเบรก	ระยะหยุดรถ	ระยะคิด	ระยะเบรก	ระยะหยุดรถ
20	4	3	7	14	9	23
30	6	6	12	21	17	38
40	8	10	18	28	27	55
50	10	15	25	35	38	73
60	12	22	34	42	55	97
70	14	29	43	49	74	123
80	16	38	54	56	102	158
90	18	48	66	63	122	185
100	20	60	80	69	145	214

7.15 การจอดรถริมทาง

อันตรายจากการจอดรถริมไหล่ทาง เป็นจุดอันตรายที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากหากมีรถจอดข้างทางแล้วมีรถแซงซ้ายด้วยความเร็วโดยไม่ทราบว่ามีรถจอดกีดขวางอยู่ อาจจะหยุดรถไม่ทัน ทำให้พุ่งชนรถที่จอดข้างทางอย่างรุนแรง เพื่อความปลอดภัยไม่ควรจอดรถริมไหล่ทาง โดยเฉพาะทางขึ้นลงสะพาน ถนนที่ไหล่ทางแคบ หรือเป็นคอขวดโดยเด็ดขาด หากจำเป็นควรให้สัญญาณไฟล่วงหน้า เปิดไฟฉุกเฉิน ตั้งป้ายเตือนหรือวางวัสดุที่เห็นได้ชัดในระยะไกล หรือจอดในจุดจอดรถริมทางที่จัดไว้เท่านั้น นอกจากนี้ สี่แยกก็เป็นจุดเสี่ยงที่มักเกิดอุบัติเหตุรุนแรง เนื่องจากรถที่วิ่งผ่านทางแยกมักใช้ความเร็วสูง กรณีเป็นสี่แยกที่มีสัญญาณไฟ ผู้ขับขี่ควรปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากเห็นไฟเหลืองให้ชะลอความเร็วและหยุดรถหลังเส้นที่กำหนด สี่แยกที่ไม่มีสัญญาณไฟ ก็ควรชะลอความเร็ว มองซ้าย-ขวา จนแน่ใจว่าปลอดภัยแล้วจึงค่อยข้ามผ่านทางแยก

การจอดรถริมทางที่ถูกต้อง ต้องคำนึงถึงมารยาทการขับรถด้วย โดยต้องไม่กีดขวางการจราจร และต้องจอดรถทางด้านซ้ายของการเดินทาง ด้วยการจอดชิดขอบทางด้านซ้ายในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร หรือจอดในจุดที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด โดยห้ามจอดบนทางเท้า บนสะพาน หรืออุโมงค์ ในทางร่วมทางแยก และในระยะ 10 เมตรจากทางร่วมทางแยก และที่สำคัญห้ามจอดในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถเป็นอันตราย เพราะเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งนอกจากจะสร้างความเดือดร้อนต่อการสัญจรแล้วยังมีความผิดตามกฎหมายด้วย

7.16 การเบรก

อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากเบรกไม่ทัน ดังนั้นผู้ขับขี่ควรศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วรถกับระยะเบรกที่ปลอดภัย ถ้าคุณขับรถด้วยความเร็ว 60 กม./ชม. ระยะเบรกที่ต้องใช้อย่างน้อยที่สุดคือ 34 เมตร ถ้าขับรถด้วยความเร็ว 80 กม./ชม. ระยะเบรกที่ต้องใช้อย่างน้อยที่สุด คือ 54 เมตร ถ้าขับรถด้วยความเร็ว 100 กม./ชม. ระยะเบรกที่ต้องใช้อย่างน้อยที่สุด คือ 80 เมตร ก่อนการตัดสินใจขับรถด้วยความเร็วเท่าใดอย่าลืมเพื่อระยะเบรกที่ปลอดภัยไว้ด้วยทุกครั้ง เพราะอุบัติเหตุจากการขับขี่แต่ละครั้งก่อให้เกิดความสูญเสีย และสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้ร่วมทางบนท้องถนนอีกมากมาย

เทคนิคการเบรก

เรื่องของการใช้เบรคนั้น ถ้าฟังดูอย่างผิวเผินแล้วก็เป็นเรื่องธรรมดา ไม่เห็นจะต้องคิดมากตรงไหน อยากให้รถหยุดก็เหยียบเบรกลงไป เท่านั้นที่สิ้นเรื่อง ในความง่าย ๆ ที่ว่านั้นยังมีบางสิ่งบางอย่างซ่อนอยู่ในทางลึกเหมือนกัน นั่นคือวิธีการใช้เบรกให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด

1) เทคนิคการใช้เบรกในวงเลี้ยวหรือโค้งขณะขับรถด้วยความเร็วสูง

ขณะที่รถวิ่งในทางโค้ง จะมีแรงธรรมชาติที่เรียกกันว่าแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลาง หรือที่เรียกกันสั้น ๆ ว่าแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลางคอยผลักรถให้ออกจากโค้ง แรงนี้มีฤทธิ์เดชมากขึ้นเป็นทวีคูณตามความเร็วที่เพิ่มขึ้นถ้าเราเกิดไปเบรกแรงๆเข้า เจ้าแรงที่จับเกาะระหว่างยางกับผิวถนนที่มันมีน้อยอยู่แล้วในช่วงที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูงๆ ก็จะทำให้เกิดอาการสะดุด ในขณะสะดุด รถก็จะขาดการสมดุลเนื่องจากการถ่ายน้ำหนักไปข้างหน้า (การถ่ายน้ำหนักไปด้านหลังเกิดขึ้นเมื่อเราเบรก) สมการของแรงที่เกิดขึ้นใหม่อาจจะต้านแรงผลักหรือแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลางไม่อยู่ และถ้าต้านไม่อยู่ โอกาสที่รถจะไถลออกนอกเส้นทางหรือพลิกคว่ำอาจเกิดขึ้นได้ แต่ถ้าขับด้วยความเร็วต่ำๆ แรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลางตัวนี้ก็จะทำอะไรคุณไม่ได้ ด้วยเหตุนี้เองที่เป็นเหตุผลไม่ให้เบรกในวงเลี้ยวหรือในโค้งขณะที่ขับด้วยความเร็วสูง

นอกจากนี้การเบรกแรงในโค้ง ยังเป็นอุปสรรคต่อการหักหรือหมุนพวงมาลัยไปตามโค้ง เพราะล้ออาจลื่นตาย บางครั้งผลของการลื่นของล้อ อาจส่งผลให้รถออกอาการลื่นไถลหรือแหกโค้งลงเขาได้ไม่แพ้เหตุที่มาจากแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลางเหมือนกัน

ถ้าจำเป็นจะต้องเบรกในทางโค้ง เพราะไม่มีทางเลือกอย่างอื่นแล้ว ต้องปรับน้ำหนักเท้าที่กดลงแป้นเบรกให้ดี นุ่มนวล โดยคำนึงถึงสภาพผิวจราจรและการจับเกาะของยางกับถนนเป็นหลัก ควรเบรกเสียแต่เนิ่นๆ ไม่ใช่รอจนถึงจุดวิกฤติแล้วค่อยเบรก เดี่ยวจะกลายเป็นการเบรกกะทันหัน แล้วก็หยุดรถไม่ทัน หรือหยุดได้เหมือนกันแต่รถมีอาการลื่นไถลหรือหมุน บนทางลาดลงเขาพยายามเบรกในช่วงขณะที่รถอยู่ในทางตรง และการเบรคนั้นต้องนุ่มนวลที่สุดอย่าลืมว่าการใช้เกียร์ต่ำที่สอดคล้องกับความลาดชันคือสิ่งสำคัญและป้องกันปัญหาดังกล่าวไว้ล่วงหน้า

2) หลีกเลี่ยงการเบรกกะทันหัน

การเบรกกะทันหันเป็นสาเหตุที่นำไปสู่อุบัติเหตุโดยตรงได้สองทาง คือ หยุดรถไม่ทันแล้วก็ไปชนท้ายรถคันหน้า และถ้าหยุดรถทันก็อาจถูกคันหลังชนท้ายเพราะหยุดไม่ทัน และอุบัติเหตุที่เกิดจากสาเหตุ 2 ประการก็เกิดขึ้นบ่อย โดยเฉพาะในเขตชุมชนและในเขตกรุงเทพฯ ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องพึงพาการสังเกตการณ์ที่ดี ไม่เผลอไม่เบลอบ่อยๆ รวมทั้งต้องระวังระยะรถที่ขับตามมาพร้อมๆ กันไปด้วย

3) ฝึกใช้เทคนิคการเบรกที่นุ่มนวล

การเบรกที่นุ่มนวลและปลอดภัยจะเริ่มต้นด้วยการสังเกตที่ดี ทั้งช่วงห่างจากรถคันหน้าด้วยระยะที่เหมาะสม และใช้สัญญาณไฟเบรกให้เป็นเริ่มต้นจากการทิ้งช่วงห่างจากรถคันหน้าในระยะที่เหมาะสม คือ ระยะที่จะหยุดรถได้อย่างปลอดภัย ถ้าวรถคันหน้าเกิดหยุดกะทันหันขึ้นมา ระยะห่างที่ว่านี้ยังจะทำให้เรามองเห็นพฤติกรรมของ

รถข้างหน้าต่อไปได้อีก 2-3 คัน (ในกรณีที่ขับในเขตชุมชน) ยิ่งมองได้ไกลมากเท่าไรก็จะทำให้เราเห็นพฤติกรรมของรถเหล่านั้นมากขึ้นหลายคัน ผลที่ตามมา คือ สามารถคาดการณ์ได้แม่นยำ มีเวลาคิด มีเวลาเตรียมการมากขึ้น คราวนี้เมื่อจะเบรกรถ ก็สามารถทำได้โดยสะดวกเริ่มจาก

ขั้นแรก โดยการถอนเท้าจากคันเร่ง ความเร็วค่อยๆ ลดลงตามธรรมชาติ ขั้นต่อมา คือ การเบรกรถหยุด ณ จุดที่ต้องการ เราก็จะหยุดรถได้อย่างนุ่มนวล อีกทั้งป้องกันรถคันหลังไม่ให้มาชนเราได้ด้วย การฝึกเบรกรถอย่างนี้นอกจากจะได้ความนุ่มนวล ปลอดภัย ป้องกันไม่ให้รถคันอื่นมาชนท้ายแล้ว ยังเป็นการใช้ผ้าเบรกได้ทนทาน

4) ใช้เบรกปรับความเร็วเพื่อการขับรถที่นุ่มนวล

สำหรับคนขับรถที่เชี่ยวชาญแล้ว การใช้เบรกเท้ามิได้หมายความว่าต้องเป็นการหยุดรถทุกครั้งไป แต่ยังหมายถึงการใช้เบรกเพื่อปรับความเร็วให้ขับได้ลื่นไหลไปกับการจราจรอย่างนุ่มนวล ไม่กีดขวางให้เป็นที่รำคาญหรือไม่ไปติดตรงคอขวด รอให้รถที่สวนทางมาไปก่อน การคาดการณ์และคาดคะเนจุดสวนหรือจุดขับผ่านสิ่งกีดขวางทั้งปวงเป็นสิ่งสำคัญ เมื่อรู้จุดสวนทางจุดผ่านได้แล้วก็สามารถปรับความเร็วหรือเร่งความเร็วมิให้ไปสวนหรือไปแข่งตรงจุดเดียวกันคราวละหลายๆคัน อันเป็นความเสี่ยงที่ไม่มีความจำเป็น

7.17 ระยะตามรถ

เทคนิคป้องกันไม่ให้รถถูกชนท้าย

- ไม่เร่งหนีรถที่จี้ท้าย การเร่งหนีจะทำให้ระยะทางข้างหน้ายิ่งสั้นลง
- รักษาช่องทางและตำแหน่งรถไว้ดั้งเดิม (ช่วยให้การคาดการณ์ดีขึ้น)
- ถ้าเป็นไปได้ ลดความเร็วลง (แค่พอควร) ให้สัญญาณเปิดทางให้แข่งไป
- ถ้าเขายังไม่แข่ง หาทางเพิ่มระยะทางข้างหน้าเอาไว้ให้มากขึ้น
- ถ้ายังไม่แข่ง (และสมควรแก่เวลา) ใช้เทคนิคการแตะเบรกแบบถี่ๆ เพื่อเป็นการเตือน

การทิ้งช่วงห่างจากรถคันหน้าในระยะที่ปลอดภัย



การเว้นระยะตามรถคันหน้า เพื่อให้สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัย โดยใช้เวลาเป็นตัววัด สามารถทำได้ โดยให้ผู้ขับชี้หมายถึงสิ่งที่อยู่ข้างหน้ารถคันข้างหน้าเรา เช่น ป้ายจราจรที่รถคันหน้ากำลังจะวิ่งผ่าน เมื่อรถคันหน้าวิ่งผ่านป้าย ให้เราเริ่มนับ หนึ่งพันหนึ่ง หนึ่งพันสอง หนึ่งพันสาม... (นับสามพยางค์ซึ่งจะใกล้เคียงวินาทีจริง) นับไปเรื่อยๆ และให้สังเกตว่าเราใช้เวลากี่วินาทีกว่าจะถึงป้ายนั้น โดยวินาทีจะแปรผันตามความเร็ว ยิ่งขับเร็วมากเท่าไร ต้องเว้นระยะห่างมากขึ้น โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

- ทิ้งระยะห่าง 3 วินาที ความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม.
- ทิ้งระยะห่าง 4 วินาที ความเร็วไม่เกิน 120 กม./ชม.

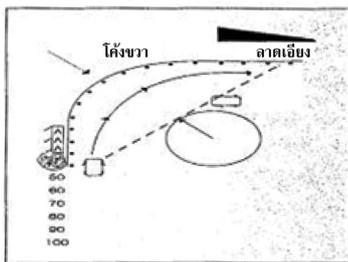
* ถ้าทัศนวิสัยไม่ดี ฝนตก หมอกกลง ให้คูณ 2

* รถบรรทุก ให้คูณ 3

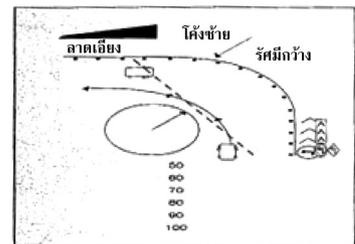
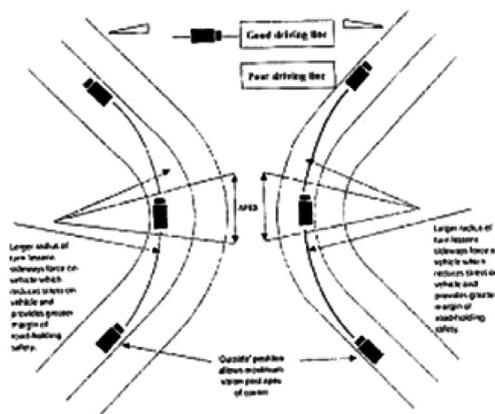
7.18 เทคนิคการขับรถเข้าโค้งหรือวงเลี้ยว

ทางเลี้ยวหรือทางโค้ง เป็นลักษณะถนนอันตรายในการขับขี่ เพราะเนื่องจากในขณะที่เข้าโค้งจะเกิดแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลางซึ่งมีผลต่อการยึดเกาะของรถ ดังนั้นความเร็วจึงเป็นปัจจัยหลักในการควบคุมรถขณะเข้าโค้ง โดยมีขั้นตอนปฏิบัติดังนี้

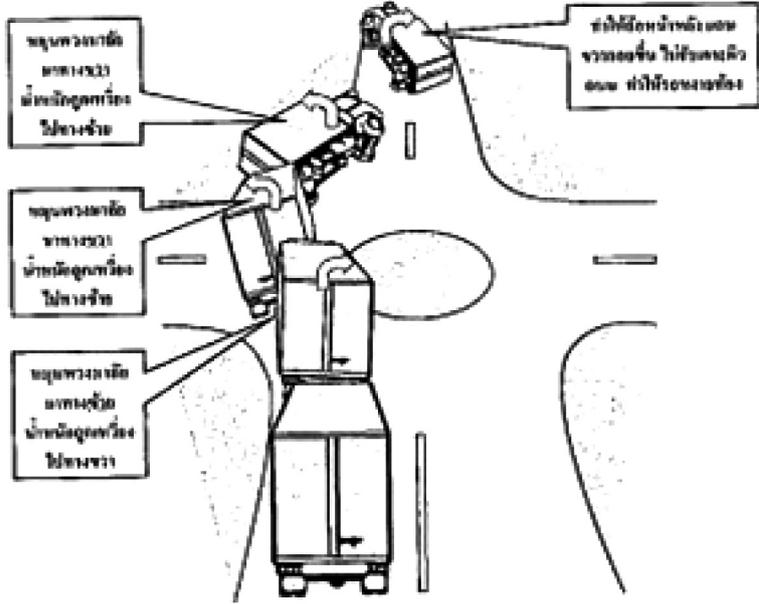
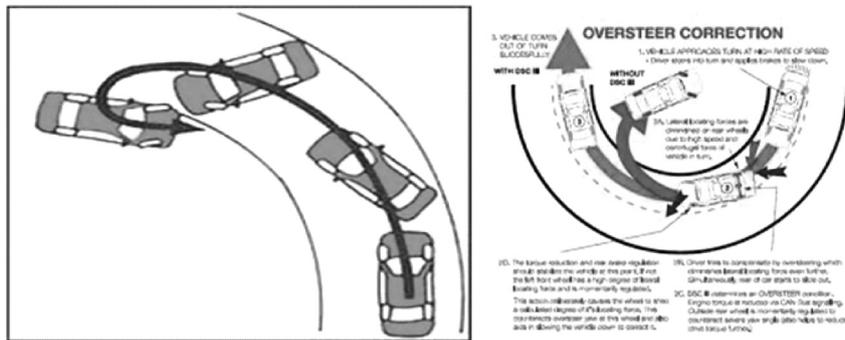
- มองไกล สังเกตการณ์ คาดการณ์ และประเมินลักษณะของโค้ง
- ตรวจสอบกระจก ลดความเร็ว เปลี่ยนเกียร์ ให้เรียบร้อยก่อนถึงทางโค้ง
- วางตำแหน่งรถชิดขอบทางด้านซ้าย หลีกเลียงการชนประสานงานกับรถที่วิ่งสวนมา
- หลีกเลียงการเหยียบเบรก เหยียบคลัตช์ เปลี่ยนเกียร์ หรือหมุนพวงมาลัยอย่างรุนแรง
- การวางแผนเข้า “เข้าช้า-ออกเร็ว” (In Slow / Out 3 Fast) หมายถึง ลดความเร็วก่อนถึงทางโค้ง และเมื่อรถผ่านจุดกึ่งกลางโค้งให้ค่อยๆ เพิ่มความเร็วอย่างต่อเนื่องเพื่อออกจากโค้ง จะทำให้รถมีแรงยึดเกาะที่ดีขึ้น
- อาการของรถ “Over steer” และ “Under steer”
 - ❖ การลื่นไถลของล้อคู่หน้า หรือ เรียกว่า Under steer เมื่อเบรกหรือหักพวงมาลัยอย่างรุนแรง ในขณะที่เข้าโค้งด้วยความเร็วสูง ล้อคู่หน้าล้อคหรือลื่นไถล สูญเสียการยึดเกาะกับถนน รถจะเคลื่อนที่เป็นแนวตรง ไม่สามารถบังคับให้เลี้ยวไปในทิศทางของโค้งได้ หรือเรียกอีกอย่างว่า “หน้าคื้อ”
 - ❖ การลื่นไถลของล้อคู่หลัง หรือ เรียกว่า Over steer ทำयरรถจะปิดในทิศทางตรงข้ามกับโค้ง เช่น โค้งขวา ทำयरจะปิดไปทางซ้าย เนื่องจากล้อคู่หลังสูญเสียการยึดเกาะกับถนน สาเหตุเกิดจากการใช้ความเร็วสูงเกินไป หักพวงมาลัยรุนแรง และส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถกระบะ ที่มีระบบขับเคลื่อนล้อหลัง และทำयरรถเบาขณะไม่บรรทุก
- ให้สัญญาณ (ถ้าจำเป็น) เตือนรถคันอื่น ถ้าโค้งมีลักษณะไม่ปลอดภัย



เข้าช้า ออกเร็ว



เข้าช้า ออกเร็ว



7.19 การขับรถเข้าทางโค้ง

อาจจะเคยได้ยินคำว่า “รถแหกโค้ง” ซึ่งหมายถึงรถที่ขับผ่านทางโค้งแล้วประสบอุบัติเหตุ หากผู้ขับรถไม่ขับช้อย่างระมัดระวังเป็นพิเศษ เพราะการขับรถเข้าทางโค้งที่ถูกต้องและปลอดภัย ผู้ขับขี่ต้องชะลอความเร็วรถทุกครั้งก่อนถึงทางโค้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องเคร่งครัดกับป้ายกำหนดความเร็วที่กรมทางหลวงติดตั้งไว้ เพราะเป็นความเร็วที่ปลอดภัยที่สุด ในการขับรถเข้าทางโค้งให้ยึดหลักว่า ถ้าเป็นทางโค้งขวาต้องเกาะเลนซ้ายให้มากที่สุด เพื่อจะได้เห็นทัศนวิสัยได้ดีขึ้น แต่หากเข้าโค้งซ้ายให้เกาะเลนกลางไว้ จะช่วยให้เห็นรถที่วิ่งสวนทางมาได้กว้างไกลขึ้น และที่สำคัญในระหว่างเข้าโค้ง ห้ามเหยียบคลัตช์ ห้ามเปลี่ยนเกียร์ และห้ามเหยียบเบรกอย่างรุนแรง เพราะจะทำให้รถเกิดแรงเหวี่ยงจนอาจนำไปสู่การแหกโค้งได้

7.20 การขับรถทางลาดชัน

การขับรถขึ้นเขา หรือขึ้นเนินที่มีโค้ง หรือวงเลี้ยว ผู้ขับขี่ต้องขับรถชิดซ้ายไว้เสมอ ไม่ว่าจะโค้งซ้าย หรือโค้งขวา ส่วนทางอับ หรือทางโค้งรัศมีแคบที่มองเห็นได้ไม่ถึง 60 เมตร ต้องใช้สัญญาณเตือนทุกครั้ง และหากต้องจอดรถบนถนนที่มีทางเท้า ให้หมุนพวงมาลัยให้ล้อรถหันออกสู่ถนน ขึ้นเบรกมือสุดและเข้าเกียร์ดินหน้า ถ้าเป็นรถระบบเกียร์อัตโนมัติให้กดเบรกมือเข้าเกียร์จอด ส่วนรถบรรทุคนอกจากปฏิบัติตามที่กล่าวมาแล้วยังต้องใส่หมอนรองล้อหลังทั้ง 2 ล้อด้วย ส่วนการจอดรถตามที่ไม่มีฟุตบาท ต้องจอดรถบนพื้นราบที่สุดและหาที่รองล้อไว้ด้วย

การขับรถบนเส้นทางที่เป็นภูเขาที่มีทางคดเคี้ยว หากขับรถเป็นเวลานานๆ เมื่อถึงทางตรงลงเขา คนขับส่วนมากมักจะขับรถเร็ว ซึ่งเป็นเรื่องที่อันตรายมาก ทางตรงลงเขาลักษณะดังกล่าว ใช้น้ำหนักรถ ความเร็วและระยะทาง หากเจอกับรถ คน หรือสิ่งกีดขวางที่ไม่คาดคิด มักหักหลบไม่พ้น ถึงแม้จะหักหลบได้ รถก็อาจพลิกคว่ำ หรือชนรถที่วิ่งสวนมา ดังนั้นทางที่ปลอดภัยไม่ควรขับรถเร็วเกินกำหนด เมื่อถึงทางตรงหลังขับรถลงจากเขา การขับรถในทัศนวิสัยไม่ดี ทางโค้งแคบที่มีสันเขาบังสายตาคควรเข้าโค้งแบบธรรมดา และให้สัญญาณแตรทุกครั้งก่อนจะเข้าโค้ง เพื่อป้องกันรถที่วิ่งสวนมา และควรจะต้องมองทางให้ไกลให้ลึก เมื่อแน่ใจว่าไม่มีรถสวนมาให้ใช้วิธีตัดโค้ง วิธีนี้จะช่วยให้รถทรงตัวดีเข้าโค้งได้เร็ว รถไม่ใช้กำลังมาก ลูกปืนล้อก็ต้องทำงานหนัก อย่างไม่ลืมหืมตา หน้ายางจะสัมผัสกับผิวถนนได้มากตามไปด้วย

การขับรถในเส้นทางที่ต้องขึ้นที่สูงชัน ต้องใช้เกียร์ที่เหมาะสม โดยรักษาให้รอบเครื่องยนต์อยู่ที่ประมาณ 2,000-3,000 รอบ/นาที ซึ่งรอบช่วงนี้จะให้กำลังฉุดลากที่ดีที่สุด การใช้รอบเครื่องยนต์สูงๆ กำลังการไต่ทางชันจะไม่ดีและสิ้นเปลืองน้ำมัน อีกทั้งทำให้เครื่องยนต์สึกหรอโดยไม่จำเป็น สำหรับการลงทางลาดชันหรือเนินเขา ห้ามดับเครื่องยนต์ หรือปลดเกียร์ว่าง หรือเหยียบคลัตช์ค้างไว้ในระหว่างการลงเขาอย่างเด็ดขาด เพราะจะทำให้รถเสีย การทรงตัวจนกระทั่งควบคุมรถไม่ได้ ต้องใช้เกียร์ต่ำกว่าปกติเพื่อหน่วงความเร็วเป็นระยะๆ และห้ามใช้เบรกลดความเร็วอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานานเพราะจะทำให้ผ้าเบรกไหม้ได้

7.21 การแข่งที่ปลอดภัย

การขับรถแข่งรถคันอื่น ต้องแข่งให้ถูกวิธีเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันโดยต้องแข่งด้านขวาเสมอ แข่งด้านซ้ายได้ในกรณีเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องทางขึ้นไป ก่อนแข่งทุกครั้งต้องให้สัญญาณไฟ และต้องไม่แข่งรถคันอื่นครั้งละมากกว่า 1 คัน โดยห้ามแข่งบริเวณที่มีป้ายจราจรห้ามแข่ง หรือทางลาดชัน ขึ้นสะพาน ทางโค้ง ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือทางรถไฟ หรือช่วงที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้มองเห็นข้างทางไม่ชัดเจน มิเช่นนั้นจะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

สิ่งที่ควรคำนึงก่อนแข่ง

- 1) จำเป็นหรือไม่ - เนื่องจากการแข่งมีความเสี่ยงสูง ก่อนแข่งควรถามตัวเองว่าจำเป็นหรือไม่
- 2) มีความปลอดภัยและไม่ผิดกฎหมาย - การแข่งต้องมีความปลอดภัยทั้งตนเอง ผู้ร่วมใช้ทาง และไม่ผิดกฎหมาย เช่น ไม่ควรแข่งบริเวณทางร่วมทางแยก เขตห้ามแข่ง บริเวณไหล่ทาง หรือในบริเวณที่คับขัน
- 3) ทัศนวิสัย และจุดบอด - ทัศนวิสัยการมองด้านหน้าต้องชัดเจนและเป็นทางตรงยาว ไม่มีทางร่วมทางแยก หรือมีจุดบอดจุดอับ
- 4) ความสามารถ และความบกพร่องของตัวเอง ต้องทราบถึงสภาพร่างกายว่าปกติหรือไม่ มีความเหนื่อยล้า ความไม่สบายกาย ไม่สบายใจ ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการตัดสินใจในการแข่ง
- 5) ระยะทาง และเวลาในการแข่ง ผู้ขับขี่ต้องรู้สมรรถนะรถของตนเอง ความเร็วของรถที่จะถูกแข่ง และรถที่วิ่งสวนทางมา “รู้เขา-รู้เรา” รวมถึงระยะทางในการแข่งและกลับเข้าช่องทางอย่างปลอดภัยด้วย

เทคนิคการแข่ง

- 1) รู้เขา - รู้เรา (สมรรถนะ ความเร็วรถเขา - ความเร็วรถเรา ฯลฯ)
- 2) ทัศนวิสัยข้างหน้าโล่ง ปลอดภัย และไม่ต้องห้ามด้วยกฎหมาย/หลักเกณฑ์
- 3) กระจกมองหลัง และตรวจจุดบอด
- 4) ให้สัญญาณ

- 5) เลือกความเร็ว - เกียร์
- 6) จังหวะ ระยะห่าง และสำรองเพื่อเหตุการณ์ฉุกเฉินเอาไว้บ้าง
- 7) ไม่อยู่ใน “จุดบอด” ของผู้อื่นนานเกินไป
- 8) ไม่แซงแบบ “หน้ากระดาน” หรือ “ฝ่าหมาก”
- 9) กลับเข้าทาง เมื่อเห็นรถคันที่แซงมาอยู่ในระยะกระจกมองหลังเต็มคัน
- 10) อย่าลืมหัดสัญญาณ

7.22 การใช้ถนนทางร่วมทางแยก

จุดที่มักเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน ที่พึงต้องระมัดระวังอีกจุดหนึ่ง คือ การใช้ทางร่วมทางแยก ซึ่งผู้ขับขี่ต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ หากพบเห็นป้ายที่มีคำว่า “หยุด” หรือคำว่า “ให้ทาง” หรือบนพื้นทางมีเส้นหยุดเป็นเส้นทึบสีขาว หรือเส้นให้ทาง ที่แสดงว่าเส้นทางที่ท่านใช้อยู่เป็นถนนทางโท ต้องให้รถทางเอกไปก่อน ส่วนถนนที่ตัดกับทาง หรือบรรจบกับตรอกซอย ให้ถือเป็นถนนทางเอกไปก่อน เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน

7.23 การใช้สัญญาณไฟฉุกเฉิน

ผู้ขับขี่บางรายมักเปิดไฟฉุกเฉิน ขณะเบรกกะทันหัน ซึ่งเป็นวิธีการที่ไม่ถูกต้อง ทางที่ถูกต้องควรเหยียบเบรกให้ไฟเบรกสว่างค้างไว้ ถ้ามองกระจกหลังแล้วกลัวรถยนต์คันที่ตามมาจะชนท้าย ให้ถอนเบรกแล้วเหยียบเบรกซ้ำให้ไฟเบรกกระพริบ 1 ครั้ง จะได้เป็นที่สังเกตได้ชัดเจนแล้วจึงเหยียบแป้นเบรกซ้ำไว้ เพราะตามปกติแล้วผู้ขับรถคันที่ตามมาจะมีหน้าที่เว้นระยะห่างให้เหมาะสม หากไม่แน่ใจว่าผู้ขับรถคันที่ตามมาจะเบรกทันหรือไม่ อาจเปิดไฟฉุกเฉินในขณะจอดนิ่งต่อท้ายอย่างกะทันหัน ได้เฉพาะในช่วงสั้นๆ เพราะการจอดลักษณะนี้คล้ายกับการมีรถเสีย หรือเกิดอุบัติเหตุอยู่บนถนนด้านหน้าสามารถเปิดไฟฉุกเฉินเตือน และเมื่อรถตามมาเบรก และจอดอย่างปลอดภัยแล้ว หรือก่อนเริ่มออกตัวใหม่ต้องปิดไฟฉุกเฉินทันที

7.24 การควบคุมรถพยาบาลขั้นพื้นฐาน

การขับรถด้วยความเร็วสูงเกินกำหนด มักเป็นสาเหตุอันดับต้นๆ ของอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะความเร็วสร้างแรงกระทำทางธรรมชาติมากมายไม่ว่าจะเป็นแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลาง แล้วก็ยังส่งผลให้เวลาในการตัดสินใจสั้นลง เช่น ผู้ขับขี่ที่ขับรถด้วยความเร็ว 90 กม./ชม. จะมีเวลาในการแก้ไขสถานการณ์เพียง 4 วินาที สำหรับระยะทางที่มีอยู่ 100 เมตร แต่ถ้าลดความเร็วลงเหลือ 40 กม./ชม. จะมีเวลาแก้ไขสถานการณ์ถึง 9 วินาที ซึ่งก็มีโอกาสที่จะลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุได้

สัญญาณไฟวับวาบไม่ใช่แพชั่นแต่งรถที่ติดเพื่อความสวยงาม เพราะนอกจากจะทำให้รถอื่นเข้าใจผิดว่าเป็นรถฉุกเฉินของทางราชการหรือรถบริการทางการแพทย์แล้ว ยังมีความผิดตามกฎหมายด้วย เพราะรถที่สามารถติดสัญญาณไฟสีแดง จะต้องเป็นรถตำรวจ รถดับเพลิง หรือรถของทางราชการเท่านั้น

ส่วนรถที่ใช้สัญญาณไฟสีแดงและสีน้ำเงินจะเป็นรถบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินที่มีหลังคาพร้อมอุปกรณ์การแพทย์และเครื่องมือช่วยชีวิตฉุกเฉินประจำรถ ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐานจากกระทรวงสาธารณสุข และรถของอาสาสมัครของศูนย์กู้ชีพและมูลนิธิจะใช้สัญญาณไฟสีเหลือง ซึ่งได้รับอนุญาตให้ติดตั้งแล้ว

บทที่ 8



การประเมิน ความคุม และแก้ไขสถานการณ์ไม่ปกติและฉุกเฉิน

8.1 การประเมิน ความคุม และแก้ไขสถานการณ์ไม่ปกติ

1) การขับรถถอยหลังจากที่แออัด

การขับรถถอยหลังจากที่จอดรถที่แออัด โดยเฉพาะในปั้มน้ำมัน ทางที่ปลอดภัย ผู้ขับขี่ต้องแตะเบรกย้ำๆ 2 ครั้ง เพื่อให้เป็นที่สังเกตแก่รถที่กำลังวนหาที่จอด และเตือนให้ทราบว่ารถของท่านกำลังจะเคลื่อนออกจากที่จอด และผู้ขับขี่ต้องระวังซึ่งกันและกัน เนื่องจากการถอยรถออกจากที่จอดรถที่แออัดนั้น ผู้วนหาที่จอดมักจะหาแต่ช่องจอดที่ว่างสำหรับการจอดรถ และอาจไม่ทันระวังรถที่ถอยออกจากที่จอดรถดังกล่าว จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2) การขับรถขณะฝนตกหนัก

การขับรถในช่วงฤดูฝน ผู้ใช้รถต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ให้มากขึ้น โดยมีการตรวจเช็คผ้าเบรก โดยเฉพาะระบบเบรก ใบปัดน้ำฝน ไฟส่องสว่าง และอย่าลืมเปิดไฟหน้าและหลังของรถในขณะที่ขับขี่ช่วงฝนตก และควรขับให้ห่างจากคันหน้ามากกว่าปกติ ประมาณ 10-15 เมตร โดยระดับความเร็วรถที่จะทำให้รถไม่ลื่นไถลอยู่ที่ 60 กม./ชม. นอกจากนี้ต้องหมั่นตรวจเช็คสภาพที่ปัดน้ำฝนให้ใช้งานได้ดี ควรเลือกความเร็วของที่ปัดน้ำฝนให้เหมาะสมกับปริมาณฝน และในระดับที่สามารถมองเห็นทางข้างหน้าได้ชัดเจนที่สุด (กปถ 95 98 99 100 102)

ในกรณีที่ต้องขับขี่รถขณะฝนตกหนัก ไม่ควรฝืนทนขับต่อไป ควรจอดรถบนไหล่ทางและไม่จอดบริเวณที่เป็นทางโค้ง ทางขึ้นเนิน หรือทางลงเนิน เพราะจะทำให้รถที่ขับตามมามองไม่เห็น ขณะจอดควรที่จะเปิดไฟฉุกเฉินเพื่อส่งสัญญาณให้รถคันอื่นทราบ แต่ในขณะที่ฝนตกต้องไม่เปิดไฟฉุกเฉิน เนื่องจากรถทุกคันบนท้องถนนเปิดไฟหน้าและไฟท้ายรถยนต์สว่างเพียงพออยู่แล้ว ไฟฉุกเฉินจะมีแสงสว่างมากทำให้รบกวนสายตาผู้ขับขี่คันที่ขับตามหลังมา นอกจากนี้ควรที่จะหมั่นตรวจลมยาง ซึ่งต้องไม่แข็งหรืออ่อนจนเกินไป สภาพยางต้องสมบูรณ์ เมื่อดอกยางหมดสภาพควรเปลี่ยนทันที ส่วนใบปัดน้ำฝนต้องปัดน้ำได้สะอาด ไม่เป็นคลื่นหรือเป็นเส้น และควรเปลี่ยนใบปัดน้ำฝนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ทุกสถานการณ์

การขับรถขณะฝนตกมีวิธีการปฏิบัติดังนี้

- ใช้อัตราความเร็วที่ปลอดภัย สามารถหยุดได้ทัน และสามารถควบคุมรถได้
- ทิ้งช่วงห่างจากรถคันหน้า เพื่อไว้หลายๆ เพราะเนื่องจากระยะเบรกจะยาวขึ้นเมื่อผ้าเบรกเปียกน้ำ
- เทคนิคการใช้เบรก ควรเบรกให้นุ่มนวล 3 จังหวะ
- สัญญาณ ใช้สัญญาณไฟบอกตำแหน่งรถเป็นจังหวะ และเปิดไฟตัดหมอกหน้าหลัง เพื่อให้เห็นได้ชัดเจน ไม่ใช่ไฟฉุกเฉินเด็ดขาด
- ทดสอบเบรกเมื่อพ่นน้ำ

3) การขับขี่หลังฝนหยุดตก

สภาพถนนขณะฝนตก หรือหลังฝนหยุดตกใหม่ๆ จะลื่นมาก ดังนั้นผู้ขับรถควรใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ และควรชะลอความเร็วรถให้ช้าลงกว่าปกติ ยิ่งถ้าเป็นทางโค้งต้องเพิ่มความระมัดระวัง และลดความเร็วของรถลงอีก และควรเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าให้มีระยะมากกว่าขับรถบนถนนปกติ เพื่อป้องกันการเบรกบนถนนเปียก ซึ่งอาจทำให้รถลื่นไถล ควรจะเบรกอย่างนุ่มนวลและระมัดระวัง ไม่เหยียบเบรกกะทันหัน เพราะจะทำให้รถเสียการทรงตัวลื่นไถลออกนอกเส้นทางได้ง่าย นอกจากนี้ผู้ขับรถ ควรเลือกใช้รองเท้าที่รัดกุมและไม่ควรใส่รองเท้าที่มีพื้นเรียบเพื่อเหยียบเบรกในกรณีฉุกเฉิน เพราะจะทำให้รองเท้าลื่นออกจากแป้นเหยียบเบรก ทำให้เกิดอันตรายได้ และห้ามเปิดไฟสูงอย่างเด็ดขาด เพราะแสงจะสะท้อนกับน้ำฝนทำให้คนขับรถที่สวนทางมาเกิดตาพร่ามัวได้ นอกจากนี้ควรเช็คล้างทำความสะอาดกระจกรถ เพื่อให้สามารถมองเห็นทัศนวิสัยโดยรอบได้อย่างชัดเจน

4) การขับรถเวลากลางคืน

การขับรถในเวลากลางคืน มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลางวัน เนื่องจากมีหลายปัจจัยที่ก่อให้เกิดอันตรายเพิ่มขึ้น เช่น สภาพร่างกาย ความเหนื่อยล้าของสายตา ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ดี ดังนั้นถ้าไม่จำเป็นควรหลีกเลี่ยงการขับรถในเวลากลางคืน แต่ถ้าเลี่ยงไม่ได้ ควรใช้เทคนิคการมอง 3 จุด เพื่อช่วยลดความเสี่ยงจากอันตรายต่างๆ

เทคนิคการมองกวาดสายตา 3 จุด

จุดแรก ให้มองขอบทางด้านซ้าย สังเกตรถที่จอดอยู่ คนรอข้ามถนน ขอบไหล่ทาง

จุดที่สอง ให้มองจุดกึ่งกลางทางด้านหน้า สังเกตสิ่งต่างๆที่อาจปรากฏข้างหน้า สังเกตพื้นผิวถนน หลุมบ่อ ทางก่อสร้าง

จุดที่สาม ให้มองเส้นแบ่งกึ่งกลางถนนในกรณีรถวิ่งสวนกัน เพื่อหลีกเลี่ยงการมองแสงไฟรถที่วิ่งสวนมา เพราะจะทำให้ตาพร่าชั่วคราว

ข้อแนะนำ

- ไม่ควรใช้ไฟสูงในระยะตามคันหน้า หรือในระยะรถวิ่งสวนมา น้อยกว่า 150 เมตร
- ที่ระยะห่างจากรถคันหน้าต้องมากกว่าปกติ
- สัญญาณต้องชัดเจน และใช้ไฟสัญญาณเตือนเป็นครั้งคราว ถ้าทัศนวิสัยไม่ดี
- หลีกเลี่ยงการแข่งรถ นอกจากจะจำเป็นจริง ๆ
- ควรสำรวจกับดักก่อนถึงจุดสวน ใช้ไฟสูงสำรวจทางด้านหน้าก่อนรถวิ่งสวนมา
- สถานการณ์คับขันควรสังเกตพฤติกรรม ลดความเร็ว เปลี่ยนเกียร์ ชิดซ้ายขอบทางด้านซ้าย และเตรียมหาทางหลบฉุกเฉินอยู่เสมอ

5) การขับรถเมื่อมีสัญญาณน้ำป่าไหลบ่าถนน

หากผู้ขับขี่มีความจำเป็นต้องขับรถผ่านที่ลาดเชิงเขา หรือเขาสูงชันที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดดินถล่ม ผู้ขับขี่ควรตรวจสอบข้อมูลประกาศแจ้งเตือนภัย และหากต้องขับรถผ่านเส้นทางเสี่ยงดินถล่ม ควรเพิ่มความระมัดระวังมากกว่าปกติ ไม่ขับรถเร็ว และหากสังเกตเห็นน้ำในร่องน้ำเปลี่ยนเป็นสีเดียวกับดินบนภูเขาให้ขับรถออกจากบริเวณดังกล่าวด้วยความระมัดระวังโดยเร็วที่สุด เพราะเป็นสัญญาณเตือนว่ามีน้ำป่าไหลบ่าผ่านถนน กรณีมีดินถล่มปิดทับเส้นทาง ควรหยุดรถในบริเวณที่ปลอดภัยไม่พยายามนำรถออกจากที่เกิดเหตุ เพราะรถอาจเสียหลักและหลุดออกนอกเส้นทางได้ ผู้ขับขี่ในภาวะฉุกเฉินหรือวิกฤติต้องตั้งสติให้ดี อย่ายึดตรึง เพราะจะทำให้ควบคุมสถานการณ์ไม่ได้

นอกจากนี้ สภาพความพร้อมและความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ส่วนควบคุมของรถ จะช่วยให้ควบคุมรถได้ปลอดภัยยิ่งขึ้น จึงควรตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้ทุกครั้ง

6) การขับรถบนถนนที่มีสภาพเป็นดินหรือลูกรัง

การขับรถบนถนนที่มีสภาพเป็นดินหรือลูกรัง ในช่วงฝนตกหรือหลังฝนตก มีความเสี่ยงต่อรถติดหล่มได้ง่าย แก้ไขโดยใช้ก้อนอิฐ หรือเศษไม้วางไว้ด้านหน้าข้างรถยนต์ โดยเฉพาะล้อหลังพร้อมกัน แรงเครื่องข้ามสิ่งกีดขวางที่วางรองล้อไว้ จะช่วยป้องกันล้อรถบดผิวถนนจนเป็นหลุมลึก และจะทำให้รถนั้นเคลื่อนตัวออกจากหลุมได้ง่ายขึ้น หากปฏิบัติตามวิธีข้างต้นแล้วยังไม่สามารถเคลื่อนรถออกจากหล่ม หรือจากหลุมได้ ให้ใช้รถที่มีกำลังแรงกว่าลากจูงโดยใช้สายเคเบิลต่อแบบตรงและแรงเครื่องอย่างช้าๆ ด้วยเกียร์ต่ำ จนรถนั้นสามารถเคลื่อนตัวออกจากหลุมได้

7) การขับรถบนถนนที่ขรุขระ

การขับรถบนถนนที่ขรุขระมากๆ ควรจะลดความดันลมยางลงเล็กน้อย และขับด้วยความระมัดระวัง จะทำให้ขับได้นุ่มนวลขึ้น และลดแรงกระแทกจากพื้นผิวถนนที่ขรุขระได้ดียิ่งขึ้นและเมื่อกลับมาวิ่งบนถนนเรียบทั่วไป ก็ควรเติมลมยางให้ได้มาตรฐานดังเดิม ส่วนการเดินทางไกล ควรเติมแรงดันลมยางเพิ่มจากปกติ 3-4 ปอนด์ เพื่อลดอาการโยตัวของแก้มยางจนทำให้เกิดความร้อนสะสมในระหว่างการขับอย่างต่อเนื่องเป็นระยะทางไกลๆ และลดแรงดันลมยางให้กลับมาสู่สภาพปกติ ในกรณีที่กลับมาขับใช้งานตามปกติด้วย

8) การขับรถที่ต้องเผชิญกับลมแรงจัด

การขับรถที่ต้องเผชิญกับลมแรงจัด อย่าตื่นตระหนก ขอให้ผู้ขับขี่ตั้งสติให้มั่น โดยพยายามลดความเร็วของรถด้วยการถอนเท้าออกจากคันเร่งอย่างช้าๆ และเพิ่มความระมัดระวังในการประคองพวงมาลัย และหากต้องผ่านเส้นทางหรือสถานที่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอันตรายในเวลาลมพัดแรงจัด เช่น บนสะพาน หุบเขา ปากทางเข้า-ออกอุโมงค์ ควรลดความเร็วของรถลงล่วงหน้า พร้อมกับจับพวงมาลัยให้มั่นคงและตั้งสติในการขับรถให้ดี ก็จะสามารถขับรถผ่านสถานการณ์นั้นไปได้อย่างปลอดภัย

9) การขับรถฝ่าพายุฝุ่นและกลุ่มควันไฟ

หากคุณต้องขับรถฝ่าพายุฝุ่น และกลุ่มควันไฟ ซึ่งมักพบบ่อยในการขับรถช่วงฤดูแล้ง ให้ชะลอความเร็ว เปิดไฟหน้ารถ ขับชิดในช่องทางซ้าย ไม่ขับแซงรถคันอื่น ไม่เปลี่ยนช่องทางรถกะทันหัน หากกลุ่มควันมีสะเก็ดไฟลอยมาด้วย ควรจอดรถรอให้กลุ่มควันจางลงก่อน เพราะนอกจากสะเก็ดไฟจะทำลายสีรถแล้ว ยังเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงอีกด้วย และหากต้องขับรถท่ามกลางสภาพอากาศแปรปรวน จนทำให้ทัศนวิสัยในการมองเห็นไม่ดี ควรหาที่จอดในบริเวณที่ปลอดภัยอย่าฝืนขับรถต่อไปท่ามกลางความไม่พร้อมเพราะอาจเกิดอันตรายได้

10) การขับรถในช่วงฤดูหนาว มีหมอกลงจัด

การขับรถช่วงฤดูหนาว ต้องระมัดระวังเรื่องหมอก โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีหมอกลงจัดทัศนวิสัยไม่ดี ผู้ใช้รถใช้ถนนควรเพิ่มความระมัดระวัง โดยลดความเร็วรถ ไม่จี้ท้ายคันหน้า ลดกระจกหน้าต่างไล่ฝ้า โดยปกติการขับรถท่ามกลางหมอกลงจัดนานๆทำให้รู้สึกอ่อนเพลีย เนื่องจากทัศนวิสัยไม่ดี ซึ่งต้องใช้สมาธิและเพ่งประสาทตาเพิ่มขึ้นจากเดิม 2-3 เท่า ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย หากต้องหยุดหรือจอดรถท่ามกลางหมอกหนา ควรจะจอดให้พ้นทางเดินรถให้มากที่สุด และให้สัญญาณหรือเครื่องหมายเตือนที่ชัดเจน เพื่อป้องกันไม่ให้รถที่วิ่งตามมา หรือรถวิ่งสวนมา ต้องประสบเหตุเฉี่ยวชนกัน แต่ถ้าหมอกลงหนาที่บวมจนไม่สามารถมองเห็นเส้นทางข้างหน้า อาจทำให้เกิดฝ้าที่กระจกรถจนเป็นอุปสรรคในการขับขี่ ควรลดกระจกและปรับอุณหภูมิภายในรถให้ต่ำกว่านอกรถเพื่อลดการเกิดฝ้า ควรหาที่จอดรถในบริเวณที่ปลอดภัยทันที จนกว่าจะมองเห็นเส้นทางได้ชัดเจนแล้วจึงค่อยขับรถต่อไป

11) การขับรถในช่วงน้ำท่วมขัง

เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้รถเกิดการเหินน้ำ คือ ลักษณะที่ล้อรถวิ่งอยู่บนผิวน้ำแทนที่จะเกาะอยู่บนพื้นผิวถนน จนรถเกิดอาการลื่นฟรีไม่สามารถควบคุมทิศทางรถได้ ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้น ผู้ขับขี่ควรตรวจสอบสภาพยางอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ควรจะเติมลมยางให้มีค่ามากกว่าปกติประมาณ 2-3 ปอนด์ เพื่อให้หน้ายางแข็งและมีกำลังในการรีดน้ำดีขึ้น กรณีดอกยางสึก ควรจะเปลี่ยนยางใหม่ โดยเลือกใช้ยางที่มีดอกยางสามารถรีดน้ำได้ดี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการยึดเกาะถนน และการหยุดรถ รวมถึงหมั่นตรวจสอบระบบเบรก หากเบรกแล้วรถมีอาการปัดควรเปลี่ยนผ้าเบรกใหม่ทันที หากต้องขับรถผ่านเส้นทางที่มีน้ำท่วมขังริมถนน ควรเพิ่มความระมัดระวัง ไม่ขับรถด้วยความเร็วสูง เพราะจะยิ่งเพิ่มความเสี่ยงให้รถเกิดการเหินน้ำมากขึ้น

12) การขับรถถอยหลังในทางตรง

- เรียนรู้การถอยหลังทางตรง และแบบทแยง
- การควบคุมพวงมาลัยและทิศทางที่คูกำลังถอยไป การถอยหลัง การจอด การเปลี่ยนทิศทาง

การถอยหลัง

การถอยหลังเป็นเทคนิคที่ยากกว่าการเดินหน้า จะต้องมีการฝึกฝนบ่อย ๆ ควรเริ่มจากการถอยหลังแบบตรง ๆ หัดเรียนรู้การถอยผิดทิศทางและแก้ไขอย่างถูกต้อง เมื่อชำนาญในการถอยทางตรงแล้วให้เปลี่ยนสถานที่ใหม่และซ้อมจนรู้สึกถึงความสัมพันธ์ระหว่างการควบคุมพวงมาลัยที่ถูกต้องอย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่ถอยหลัง คือ การฝึกถอยหลังออกจากตำแหน่งแนวทแยงแล้ว ให้บังคับรถให้กลับมาอยู่แนวตรงในระยะสั้นที่สุด เมื่อถอยหลังตามทางโค้งจะพบว่า

- ช่องว่างระหว่างรถและขอบถนนจะแคบ หากช่องว่างก่อนถอยนั้นกว้าง
- ช่องว่างระหว่างรถและขอบถนนจะกว้าง หากช่องว่างก่อนถอยนั้นแคบ

เป็นการยากที่จะเห็นหรือควบคุมรถในขณะที่ขับถอยหลัง ให้ใช้ความเร็วต่ำ ควรเหยียบและปล่อยคันเร่งอย่างต่อเนื่อง เพื่อไม่ให้กำลังจากเครื่องถ่ายเทไปที่ล้อตลอดเวลา ไม่ควรนั่งตัวตรงและดูแค่กระจกส่องหลังเพียงอย่างเดียวขณะที่ถอยหลัง ควรจะต้องหันตัวไปทางซ้ายพร้อม ๆ กับหันหัวเพื่อจะดูผ่านกระจกหลัง การถอยหลังเข้าไปในช่องแคบจะต้องมีการตัดสินใจที่ดีในตำแหน่งของล้อทั้งสี่

หมายเหตุ ในการถอยหลัง สิ่งที่ต้องปฏิบัติ คือ กดแตรหนึ่งครั้ง เหยียบคลัตช์ ใส่เกียร์ถอยหลัง กดแตรสองครั้ง ค่อยๆยกคลัตช์ขึ้นช้าๆ (ถ้ารถติดตั้งออถอยหลังให้กดครั้งเดียว)

ขั้นตอนในการถอยหลัง

- (1) ต้องมั่นใจแล้วว่าปลอดภัยที่ถอยหลัง
- (2) เหยียบคลัตช์ด้วยเท้าซ้าย
- (3) เข้าเกียร์ถอยหลัง อย่าฝืน (ถ้าเข้าเกียร์ติดขัด ให้ปล่อยคลัตช์แล้วลองอีกครั้ง)
- (4) ตรวจสอบโดยรอบ มองไปทางหลังข้ามไหล่ซ้ายและขวา มองไปข้างหน้า ด้านหลัง และในกระจก
- (5) เหยียบคันเร่งอย่างช้า ๆ ด้วยเท้าขวาและคงอยู่ในลักษณะนี้
- (6) ค่อย ๆ ถอนคลัตช์อย่างช้า ๆ จนกระทั่งรถค่อย ๆ เคลื่อนไป เมื่อรู้สึกว่าการเคลื่อนตัวมีการเปลี่ยนแปลงให้คงคลัตช์ไว้ให้คงที่
- (7) มองไปด้านหลังข้ามไหล่ซ้ายและขวา ถ้าทัศนวิสัยทางด้านหลังถูกจำกัดให้ใช้กระจกตรวจดูผ่านประตูด้านคนขับถ้าจำเป็น

- (8) เมื่อทำการถอยเข้าช่องว่าง
 - หยุดรถทางด้านซ้ายหรือห่างจากช่องว่าง ตรวจสอบความเหมาะสมที่จะถอยเข้า
 - เข้าเกียร์ถอยหลังและเคลื่อนไปทางหลัง
- (9) เมื่อรถกำลังเคลื่อนที่ไปด้านหลังโดยเป็นแนวตรง เพื่อเข้าช่องทางด้านซ้าย ถ้าจำเป็นอาจจะต้องหักล้อทางด้านขวาเล็กน้อยเพื่อให้ด้านหลังห่างจากขอบถนน การหักล้อทางด้านซ้ายจะต้องทำอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ด้านหลังของรถเข้าช่อง จากนั้นต้องคืนการหักล้อไปด้านขวาออกโดยหมุนล้อไปทางขวาเพื่อการเคลื่อนที่ในทางทิศทางตรง
- (10) เมื่อกำลังถอยรถเข้าช่องสำหรับเลี้ยวซึ่งอยู่ทางด้านขวามือ การบังคับพวงมาลัยจะตรงกันข้ามกับที่ได้อธิบายไว้ข้างต้น
- (11) ค่อยๆ ถอนเบรกมืออย่างช้าๆ ถอยหลังออกอย่างช้าๆ รักษาให้ความเร็วต่ำๆ โดยค่อยๆ เลื่อนคลัตช์ เท้าซ้ายไม่ควรถอนออกจากแป้นคลัตช์
- (12) มือหนึ่งข้างควรถือพวงมาลัยที่ตำแหน่ง 12 นาฬิกา ในขณะที่มืออีกข้างอยู่ในตำแหน่งต่ำกว่าถ้าเป็นไปได้

ในการขับถอยหลังมีสิ่งที่มีมักจะผิดไปจากการขับธรรมดา ประการแรก คือ การใช้ความเร็ว ซึ่งจะต้องใช้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพถนนและการจราจร ประการต่อมา คือ การใช้คลัตช์ เมื่อขับรถเดินทางในภาวะปกติ หรือข้อห้ามที่ไม่ให้ใช้เท้าซ้ายเหยียบเบรกในรถเกียร์อัตโนมัติ ซึ่งบางครั้งก็จำเป็นต้องใช้เหมือนกัน ตัวอย่างที่เห็นได้ง่ายที่สุดทั้งรถเกียร์ธรรมดาหรือเกียร์อัตโนมัติก็คือ การถอยหลังเข้าจอดในที่แคบมากๆ อันจะมีผลให้ต้องหมุนพวงมาลัยเร็วๆ หรือเร็วมาก ซึ่งเราไม่ค่อยได้ทำอย่างนั้น ในขณะที่ขับปกติ เข็มชดนิรภัยก็อนุโลมให้ปลดออกก่อนได้ถ้าเป็นอุปสรรคต่อการเอี้ยวตัวมองหลัง

สิ่งที่ควรคำนึงก่อนถอยหลัง

ให้สำรวจดูว่าไม่มีสิ่งกีดขวางหรือสิ่งที่ไม่น่าไว้วางใจซ่อนอยู่ในทางข้างหลัง

- ประตูและหน้าต่างทุกบาน ต้องมองผ่านได้อย่างชัดเจน (การตกแต่งรถ ตุ๊กตุ่นตุ๊กตา สิ่งของต่างๆ คือตัวบ่งทัศนวิสัย)
- ถ้าจำเป็น ควรหาคนช่วยดูด้านหลังให้ หากหาไม่ได้อาจต้องลงมาดูด้วยตนเอง
- ก่อนเข้าเกียร์ถอยหลัง ต้องแน่ใจว่ารถได้หยุดนิ่งสนิทแล้ว ไม่ว่าจะเป็รถเกียร์ธรรมดาหรือเกียร์อัตโนมัติก็ตาม ไม่มีข้อยกเว้น

ขณะขับถอยหลัง

- ถอยช้าๆ เลี้ยงคลัตช์ (ถ้าจำเป็น) หรือใช้เท้าซ้ายเหยียบเบรกสำหรับรถเกียร์อัตโนมัติ (ถ้าจำเป็น เช่น การถอยหลังขึ้นที่ลาดชันมากๆ)
- ต้องระลึกไว้เสมอว่า ในขณะที่หมุนพวงมาลัย ระวังหัวรถจะไปเบียดหรือฟาดกับเสา หรือสิ่งต่างๆ ข้างทาง

8.2 การประเมิน ควบคุม และแก้ไขสถานการณ์ฉุกเฉิน

อุบัติเหตุจากรถในยามคับขัน มักส่งผลกระทบรุนแรงกว่าปกติ เนื่องจากผู้ขับขี่อาจขับรถเร็วและมีการใช้ไฟหน้ารถอย่างไม่ถูกต้อง ดังนั้น ข้อควรระวังในการขับขี่รถเวลากลางคืนผู้ขับขี่ควรที่จะเปิดไฟหน้าเมื่อรู้สึกวาทศวินสัยเริ่มไม่ชัดเจน ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ให้มากขึ้น ควรใช้ความเร็วให้ต่ำกว่าปกติ ใช้ไฟสูงและไฟต่ำสลับกันโดยใช้ไฟสูงเมื่อไม่มีรถสวนมาในระยะสายตา และลดไฟต่ำลงทันทีเมื่อเห็นมีรถสวนมา เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่รถสวนมา ตาพร่ามัว และก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย พยายามขับรถให้ชิดเส้นแบ่งกึ่งกลางเพื่อหลีกเลี่ยงการชนคนรถจักรยานยนต์ สัตว์ หรือรถ ซึ่งจอดอยู่ข้างถนน เพราะแสงไฟหน้ารถอาจมองเห็นได้ไม่ชัดเจน ดังนั้นการขับรถในเวลากลางคืน ผู้ขับขี่จึงควรเพิ่มความระมัดระวังให้มากขึ้น เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่

1) เบรกแตก

ปัญหาเบรกแตก

การขับรถที่พบปัญหาเบรกแตก เป็นเรื่องที่น่าอันตรายมาก ให้แก้ไขโดยการย้ำเบรกแรงๆ บ่อยๆ จะทำให้เบรกนั้นมีกำลังดีขึ้น แต่อย่างไรก็ตามไม่ได้ผลให้ใช้เบรกมือช่วยและต้องกดปุ่มล๊อคไว้ตลอดเวลา โดยเกร็งข้อมือให้แน่นแล้วพยายามดึงขึ้นลงถี่ๆ เป็นระยะๆ เบรกมือส่วนใหญ่ถูกออกแบบมาสำหรับป้องกันการไหลของรถขณะจอดในกรณีเบรกมือใช้งานไม่ได้ ให้พยายามลดความเร็วของรถลงโดยการปรับเปลี่ยนมาใช้เกียร์ต่ำ แล้วนำรถเข้าจอดข้างทางเพื่อรอการช่วยเหลือต่อไป ผู้ขับขี่ควรดูแลถ่ายน้ำมันเบรกและเปลี่ยนผ้าเบรกตามระยะเวลาที่กำหนดในคู่มือที่สำคัญหากผู้ขับขี่พบความผิดปกติในขณะที่ขับรถ เช่น ขณะเหยียบเบรกแล้วแป้นเบรกไม่มีแรง หรือแป้นเบรกเหยียบไม่ลงควรรีบนำไปตรวจสอบสภาพเบรกโดยทันที

วิธีป้องกันปัญหาเบรกแตก โดยใช้เกียร์

วิธีป้องกันปัญหาเบรกแตกโดยใช้เกียร์เข้ามาช่วยในการลดความเร็วของรถ ในกรณีที่ต้องขับลงทางลาดชันหรือทางลงเขาเป็นระยะทางไกลๆ ก็เป็นอีกวิธีหนึ่งที่ช่วยไม่ให้เกิดปัญหาผ้าเบรกไหม้ เนื่องจากการใช้เบรกเพื่อหยุดรถติดๆ กัน บ่อยครั้งเกินไป ทั้งนี้การขับลงทางลาดชันก็ควรชะลอความเร็วของรถให้ช้าลง ควบคู่กับการใช้เกียร์ให้เหมาะสมกับความเร็วของรถด้วย โดยลดเกียร์ต่ำลงตามลำดับแบบค่อยเป็นค่อยไปอย่าข้ามเกียร์เพราะจะทำให้ล้อหมุนฟรี จนไม่สามารถบังคับทิศทางได้ หากขณะขับขี่เบรกไม่ทำงานให้ตั้งสติแล้วลดเกียร์ให้ต่ำสุดเพื่อให้เครื่องยนต์ช่วยเบรกพร้อมบีบแป้นตลอดเวลาให้รถคันอื่นทราบว่ารถกำลังประสบปัญหา

2) เบรกค้าง

อุบัติเหตุจากรถยนต์ที่ก่อให้เกิดอันตรายมากที่สุด คือ อุบัติเหตุจากระบบเบรกไม่สมบูรณ์ เช่น เบรกค้าง ซึ่งมักเกิดในลักษณะเหยียบแป้นเบรกลงไปแล้ว แป้นเบรกไม่ถอยกลับคืนและยังคงค้างอยู่ หากเกิดในขณะที่ขับรถด้วยความเร็วสูงจะก่อให้เกิดอันตรายมากขึ้น เพราะรถอาจเสียการทรงตัวจนพลิกคว่ำได้ง่าย หากถอนเท้าออกจากแป้นเบรกแล้วยังรู้สึกว่ารถช้าลง ทั้ง ๆ ที่รอบเครื่องยนต์ยังคงวิ่งปกติ ให้สันนิษฐานว่าเบรกค้างและพยายามเหยียบแป้นเบรกซ้ำให้ใช้การได้ดังเดิม ซึ่งทั้งหมดเป็นเพียงการแก้ปัญหาเบื้องต้นเท่านั้น หากประสบปัญหาดังกล่าว ผู้ขับขี่ต้องนำรถเข้ารับการตรวจสอบและซ่อมแซมทันที

3) สายคลัตช์ขาด

การแก้ไขปัญหาสายคลัตช์ขาด

เมื่อรถที่ใช้ระบบเกียร์ธรรมดาประสบเหตุสายคลัตช์ขาด หรือปั้มคลัตช์รั่ว ขณะที่เส้นทางข้างหน้าว่างไม่น้อยกว่า 20 เมตร จะสามารถแก้ไขปัญหานี้ได้ด้วยการ ปิดเครื่องใช้ไฟฟ้าทุกชนิด ปิดสวิตซ์สัญญาณเข้าเกียร์ 1 กดคันเร่งประมาณ 1-2 เซนติเมตร บิดกุญแจสตาร์ทเครื่องยนต์ เพื่อให้ตัวรถยนต์กระตุกเป็นจังหวะ

ตามการหมุนของเครื่องยนต์และไดสตาร์ท ทำให้เคลื่อนที่กระตุกไปได้ทีละนิด เมื่อเครื่องยนต์ทำงานก็กดคันเร่งลง
ไปมากขึ้น เพื่อเร่งความเร็วซึ่งสามารถใช้ความเร็วได้เกือบเต็มที่ของความเร็วสูงสุดของเกียร์ 1 วิธีนี้สามารถใช้แก้
สถานการณ์ได้ทั้งในต่างจังหวัดเส้นทางทุรกันดาร รวมทั้งบนการจราจรในเมืองใหญ่ที่พอมีสั้นทางด้านหน้าว่างพอเป็น
ระยะพอสมควร โดยไม่ต้องใช้การลากหรือเข็นรถ

4) รถตกน้ำ

เมื่อรถเกิดอุบัติเหตุตกน้ำรถจะไม่จมลงใต้น้ำในทันที แต่จะค่อยๆ จมลง ผู้ประสบเหตุ
ต้องพยายามควบคุมสติให้ได้รับปลดเข็มขัดนิรภัยออก โดยพยายามไม่ออกแรงใดๆ เพื่อเป็นการรักษาอากาศ
หายใจที่มีอยู่ในปริมาณที่จำกัด พร้อมกับปลดล็อกประตูรถทุกบาน และหมุนกระจกลงให้น้ำไหลเข้ามาในรถเพื่อ
ปรับระดับความดันทั้งภายในและนอกรถให้เท่ากัน มิฉะนั้นจะเปิดประตูไม่ได้เพราะว่าน้ำภายนอกตัวรถจะดัน
ประตูเอาไว้ จากนั้นให้ยกศีรษะขึ้นให้อยู่สูงเหนือระดับน้ำ และเมื่อเห็นว่าความดันอากาศทั้งภายในและภายนอก
ใกล้เคียงกันแล้วให้เปิดประตูออกให้กว้างที่สุด แล้วรีบติดตัวออกมาจากรถ จากนั้นปล่อยตัวลอยขึ้นเหนือน้ำ
โดยเป่าปากดูว่าฟองอากาศลอยไปในทิศทางใด ให้อพยพไปในทิศทางที่ฟองอากาศลอยขึ้นไป จะไม่เกิดอาการ
หลงน้ำ หากระบบการทำงานของรถเกิดขัดข้องจนไม่สามารถลดกระจกลง และเปิดประตูไม่ได้ให้ใช้ค้อนหรือ
เหล็กทุบกระจกด้านข้าง ไม่ควรทุบกระจกด้านหน้าหรือด้านหลังเด็ดขาด เพราะเป็นกระจกนิรภัยจะแตกยากกว่า
หลังจากนั้นจึงค่อยๆ ดึงตัวออกจากรถและลอยตัวขึ้นสู่นิ้วนํ้า

5) รถลื่นไถล

จากการศึกษาพบว่าช่วงที่ฝนเริ่มตก 10 นาทีแรก เป็นช่วงที่รถมีโอกาสลื่นไถลมากที่สุดเพราะ
น้ำฝนจะชะล้างคราบดินและฝุ่นละอองที่ติดอยู่บนพื้นถนน ระดับความเร็วที่ทำให้รถไม่ลื่นไถล คือ 60 กม./ชม. ไม่ขับ
เร็วทำรถคันหน้าหากถนนเปียกต้องใช้ระยะหยุดรถเพิ่มขึ้น ควรเว้นระยะห่างจากรถคันหน้ามากกว่า การขับชิ่งในช่วง
ปกติ 10-15 เมตร ในกรณีที่ขับรถแล้วรถเกิดลื่นไถลหรือเหินน้ำ ห้ามเหยียบเบรก จนล้อหยุดทันที เพราะจะทำให้
รถพลิกคว่ำได้ วิธีแก้ไขต้องถอนคันเร่งเพื่อเบาเครื่อง ลดความเร็วรถโดยใช้เกียร์ต่ำ และควบคุมพวงมาลัยให้มั่น จากนั้นจึง
ค่อยเหยียบเบรกเพื่อหยุดรถ ดังนั้นการหมั่นตรวจเช็คระบบเบรก และอุปกรณ์ส่วนควบคุมต่างๆ ของรถจึงเป็นสิ่งจำเป็น
เพื่อเพิ่มความมั่นใจในความปลอดภัย ในขณะที่ขับชิ่งทุกสภาพถนน

6) ยางแบนขณะวิ่ง

กรณีที่ยางรถเกิดแบนในขณะที่วิ่งอยู่และรถเกิดอาการผิดปกติอย่างเห็นได้ชัด เช่น
มีการทรงตัวแย่ง อัตรการเร่งอืดหรือพวงมาลัยดึงไปด้านใดด้านหนึ่ง อย่าตกใจหรือเหยียบเบรกโดยกะทันหัน
แต่ควรตั้งสติและพยายามบังคับพวงมาลัยให้มั่นคง แต่เบรกช้าๆ และเบาที่สุดจนกระทั่งรถหยุดเอง เมื่อยางรถยนต์
รั่วหรือแบน ไม่ควรจะขับรถดียวไปเป็นระยะทางไกลๆ โดยเด็ดขาดเพราะว่าขอบกระทะล้อจะกดลงบนแก้มยาง
จนทำให้แก้มยางเสีย ควรจอดรถเพื่อเปลี่ยนยางอะไหล่ก่อน และควรมีโฟมสเปรย์มาฉีด เพื่ออุดรอยรั่วของยางไว้
จนหมดกระป๋อง จากนั้นขับไปอย่างช้าๆ จนถึงร้านปะยางที่ใกล้ที่สุดเพื่อปะหรือเปลี่ยนยางและอย่าลืมล้างโฟมสเปรย์
ออกก่อนทำการปะยางด้วย เพราะหากทิ้งไว้จะทำให้หน้าหนังของล้อและยางไม่สมดุล นอกจากนี้โฟมสเปรย์บางชนิด
ยังอาจส่งผลต่อเนื้อยางได้

7) ยางระเบิด

สาเหตุของยางรถระเบิดเกิดจากหลายสาเหตุ เช่น ยางหมดอายุซึ่งสังเกตได้จากการแตกลายงา
หรือยางบวม รวมถึงยางเก่าเก็บ การขับเร็วเกินพิกัดที่กำหนด การสูบลมยางไม่ถูกต้องหรือแม้กระทั่งการขับรถชน
ขอบถนนหรือก้อนหินเข้าไปอยู่ในระหว่างแก้มยาง ก็ล้วนเป็นสาเหตุให้เกิดยางระเบิดได้ทั้งสิ้น เจ้าของรถจึงควรหมั่น

ตรวจเช็คยางรถยนต์อย่างสม่ำเสมอและควรเติมลมยางตามที่กำหนดในคู่มือรถอย่างน้อย 2 สัปดาห์/ครั้ง และใส่ใจสังเกตสภาพยางรถยนต์ทุกครั้งก่อนออกรถ

8) กระจกหน้ารถแตก

เทคนิคการขับรถในสถานการณ์ฉุกเฉินเมื่อกระจกหน้ารถแตก ถ้าเป็นกระจกนิรภัยแบบชั้นเดียวหรือแทปเปอร์เมื่อกระจกแตกจะมีลักษณะละเอียดเป็นเม็ดๆและแตกร้าวเป็นฝ้าขาวจนมองไม่เห็นเส้นทาง ควรชะลอความเร็วแล้วเบี่ยงรถเข้าไหล่ทาง หากยังมีกระจกบางส่วนติดค้างอยู่ให้ใช้ไม้หุ้มผ้าหนาๆหรือกระดาษหนังสือพิมพ์หุ้มหรือกระแทกเศษกระจกที่ยังติดอยู่ตามขอบกระจกออกให้หมด เพื่อป้องกันกระจกร่วงใส่ขณะขับรถ

หากเป็นกระจกนิรภัยแบบหลายชั้น จะมีเพียงรอยร้าวคล้ายใยแมงมุมเท่านั้นแต่จะไม่มีเศษกระจกแยกออกจากกัน จึงไม่เป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่และผู้โดยสารที่อยู่ในรถ กรณีต้องขับรถที่ไม่มีกระจกหน้าให้ปิดกระจกด้านข้างทุกบาน เพื่อป้องกันแรงลมปะทะทำให้รถเสียการทรงตัว รวมทั้งผู้ขับขี่ควรสวมแว่นกันแดดเพื่อป้องกันฝุ่นละออง และเศษกระจกที่อาจติดค้างอยู่บริเวณหน้ารถกระเด็นใส่หน้าตา

ในกรณีประสบเหตุกระจกหน้าแตก ผู้ขับขี่ควรหลีกเลี่ยงการขับรถเข้าใกล้รถที่บรรทุกวัสดุก่อสร้างไม่จอดตรงกลางแจ้งบริเวณที่ติดรถจนจัดเป็นเวลานาน ก่อนสตาร์ทรถ ควรปรับกระจกด้านข้างลงเล็กน้อย โดยไม่เปิดแอร์ในรถทันทีเพราะจะทำให้รอยแตกร้าวมีขนาดใหญ่ขึ้นได้ หากจำเป็นต้องขับรถต่อควรสวมแว่นกันแดด เพื่อป้องกันเศษกระจกกระเด็นเข้าตาและควรปิดกระจกด้านข้างทุกบาน เพื่อป้องกันกันมิให้แรงลมปะทะทำให้รถเสียการทรงตัว หากกระจกแตกและมีรอยร้าวขนาดใหญ่ ซึ่งสามารถลุกลามได้ทั้งบาน ผู้ขับขี่ควรชะลอความเร็วและนำรถจอดเข้าข้างทางบริเวณที่ปลอดภัยทันที

บทที่ 9



การบริหารจัดการความเหนื่อยล้า

ความเหนื่อยล้า คืออะไร

ความเหนื่อยล้า คือ ความอิดโรย อ่อนเพลีย ภายหลังจากการทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความรู้สึกเหนื่อย หรืออ่อนแออย่างมาก และต้องการการพักผ่อน และในบางครั้งหมายถึง การได้นอนหลับสักงีบ

การบริหารจัดการความเหนื่อยล้า คืออะไร ?

การบริหารจัดการความเหนื่อยล้า คือ การบริหารการใช้ชีวิตประจำวัน และการทำงานเพื่อจะได้ไม่ใช้งานร่างกายมากจนเกินไป จนเกิดการอ่อนเพลีย และเหนื่อยล้า

ชนิดของความเหนื่อยล้า

- 1) ความเหนื่อยล้าเฉียบพลัน (Acute Fatigue) เป็นสภาวะสั้นๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งสามารถชดเชยได้ด้วยการพักผ่อน หรือนอนหลับอย่างเพียงพอ
- 2) ความเหนื่อยล้าเรื้อรัง (Chronic Fatigue) เป็นผลมาจากความเครียด หรือเหนื่อยล้าที่เกิดขึ้นซ้ำๆ และสะสมมาเป็นระยะเวลานาน ต้องการการหยุดพักสักระยะหนึ่ง หยุดทำงานหยุดพักร้อน เป็นต้น
- 3) ความเหนื่อยล้าทางอารมณ์ (Mental Fatigue) จะถูกสะท้อนออกมาให้เห็น จากสมาธิและความพร้อมที่ขาดหายไป อาการเบื่อหน่าย ขาดแรงกระตุ้นและความสนใจ
- 4) ความเหนื่อยล้าทางร่างกาย (Physical Fatigue) จะถูกสะท้อนออกมาทางความสนใจ และต่อด้วยความเหนื่อยล้าทางอารมณ์ (เซ็ง)

สัญญาณเตือน

เราต้องทราบถึงสัญญาณเตือนเพื่อตระหนักถึงความเหนื่อยล้า เพื่อที่จะได้หลีกเลี่ยง และลดผลกระทบที่เกิดขึ้นกับเราให้น้อยที่สุดในระหว่างการขับขี่รถ และปฏิบัติงาน

สัญญาณทางร่างกายที่บ่งบอกถึงความเหนื่อยล้า

- สมรรถนะลดน้อยถอยลง
- ความอ่อนเพลียทั้งร่างกาย และจิตใจ
- หาว และรู้สึกง่วงนอน
- ต้องฝืนที่จะลืมตา ตาจะปิด (ตาปรือ)
- เคืองตา และหนักหน่วงตา (หนักตาจะปิด)
- การมองเห็นเริ่มพร่ามัว ตาลาย

- ความจำแย่ง
- หงุดหงิด กระจวนกระวาย
- ประสาทสั่งการช้าลง

ลักษณะการขับขี่ที่บ่งบอกถึงความเหนื่อยล้า

- เข้าเกียร์ผิดๆ ถูกๆ ขาดความแม่นยำ
- ทำผิดพลาดแม้ในขั้นตอน และวิธีปฏิบัติต่างๆ
- ไม่สามารถจำสิ่งต่าง ๆ ที่เพิ่งผ่านมาได้ในระยะ 2 – 3 กิโลเมตร
- ความเร็วขึ้นๆ ลงๆ ไม่สม่ำเสมอ
- หงุดหงิด ใจร้อน
- รถส่ายไปมา ไม่อยู่ในช่องทางอย่างถูกต้อง

ปัจจัยการทำงานที่มีผลต่อความเหนื่อยล้า

การทำงาน หรือ การขับรถยนต์ ไม่ยอมหยุดพักทั้งที่ร่างกายมีความต้องการ สภาพแวดล้อมในการขับรถ หรือทัศนวิสัยในการขับที่ไม่ดี เช่น ขับรถในเวลากลางคืน ฝนตก หมอกลงจัด เป็นต้น

เมื่อรู้สึกเหนื่อยล้าควรทำอะไร ?

- ใช้ระบบการถ่ายเทอากาศในรถเพื่ออุณหภูมิที่เหมาะสม
- หยุดพักระยะๆ เป็นระยะๆ ทุกๆ 2- 3 ชั่วโมง
- ดันตัว ยืดเส้นยืดสาย และกล้ามเนื้อเสมอ
- เดินตรวจสอบรอบรถทุกๆ ครั้ง เมื่อมีการหยุดพัก
- พยายามลดความเครียด หรือ ให้เกิดความเครียดน้อยที่สุด
- ประเมินความพร้อมของตัวเองตลอดเวลา

การป้องกันความเหนื่อยล้า

- นอนหลับให้เพียงพออย่างมีคุณภาพ
- อย่าก่อให้เกิดการรบกวนในการนอน
- พยายามจัดการ และการใช้ยาที่ถูกต้องตามกฎหมายให้น้อยที่สุด
- หลีกเลี่ยงการใช้ยาประเภทอื่นๆ
- ดูแล และรักษาสุขภาพ รวมถึงความพร้อมของตัวเองให้ดี
- ออกกำลังกายอย่างสม่ำเสมอ
- มีสภาพร่างกายสมบูรณ์ตามข้อกำหนดทางด้านการแพทย์ และไม่มีอาการอื่นๆ ที่มีผลกระทบกับการนอน

บทที่ 10



การปฏิบัติการรถพยาบาล

10.1 ประเภทของรถพยาบาล

รถพยาบาลหรือรถปฏิบัติการฉุกเฉิน สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินได้แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการฉุกเฉินระดับสูง (ALS)
2. รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการฉุกเฉินระดับกลาง (ILS)
3. รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการฉุกเฉินระดับต้น (BLS)
4. รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการฉุกเฉินขั้นพื้นฐาน (FR)

เครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ของรถพยาบาลแต่ละระดับ

ลำดับ	ครุภัณฑ์/ อุปกรณ์ทางการแพทย์	ALS	ILS	BLS	FR
1.	ประเภทรถพยาบาล พร้อมสัญญาณแสง - เสียง มาตรฐาน	ตู้ / Pic-up ตัดแปลง			
2.	เตียงนอนผู้ป่วยแบบมีล้อเข็น (Stretcher)	✓	✓	✓	✓
3.	แผ่นกระดานรองหลัง (Long spinal board)	✓	✓	✓	✓
4.	ที่ยึดตรึงศีรษะ (Head Immobilizer)	✓	✓	✓	✓
5.	สายรัดตรึง (Belt 3 จุด) -ที่ยึดตรึงศีรษะ	✓	✓	✓	✓
6.	เฝือกคอชนิดแข็ง (Hard collar) ไม่น้อยกว่า 3 ขนาด	✓	✓	✓	✓
7.	เฝือกตาม แขน ขา/ มี Vacuum Splint	✓	✓	✓	✓
8.	อุปกรณ์เพื่อการตรวจ : ปรอทวัดไข้	✓	✓	✓	✓
9.	อุปกรณ์เพื่อการตรวจ : เครื่องวัด BP อัตโนมัติ /Manual	✓	✓	✓	±
10.	อุปกรณ์เพื่อการตรวจ : หูฟัง	✓	✓	-	-
11.	อุปกรณ์ปฐมพยาบาลและทำแผล พื้นฐาน	✓	✓	✓	✓
12.	อุปกรณ์ล้างตา	✓	✓	✓	✓
13.	ที่ช่วยหายใจใช้ปากเป่า (Pocket mask)	-	-	✓	✓
14.	ที่ช่วยหายใจมือบีบ Ambu bag ผู้ใหญ่ เด็ก เด็กแรกเกิด	✓	✓	-	-
15.	เครื่องช่วยหายใจชนิดเคลื่อนที่ (Portable respirator)	✓	-	-	-
16.	เครื่องช่วยหายใจชนิดควบคุมปริมาตร Volume Respirator	✓	-	-	-
17.	ท่อบรรจุออกซิเจนขนาด 2 ลิตร พร้อมอุปกรณ์ประกอบ	✓	✓	±	-

ลำดับ	ครุภัณฑ์/ อุปกรณ์ทางการแพทย์	ALS	ILS	BLS	FR
18.	เครื่องกระตุกหัวใจด้วยไฟฟ้า (Defibrillation)	√	-	-	-
19.	ที่ดูด / เครื่องดูดเสมหะชนิดมือบีบ	√	√	√	√
20.	อุปกรณ์สำหรับทำคลอด	√	√	±	-
21.	ที่หนีบสายสะดือ	√	√	√	√
22.	เครื่องดูดของเหลว (Suction Pump)	√	√	±	-
23.	อุปกรณ์ช่วยเปิดทางเดินหายใจ (Air way) เด็ก-ผู้ใหญ่	√	-	-	-
24.	Oro pharyngeal airway	√	√	√	√
25.	ท่อช่วยหายใจ (Endotracheal tube)	√	-	-	-
26.	เครื่องตรวจระดับน้ำตาลในเลือด (Gluco-meter)	√	√	±	±
27.	เครื่องวัดความเข้มของออกซิเจนในเลือด(Pulse Oximeter)	√	√	±	±
28.	อุปกรณ์ส่องทางเดินหายใจ (Laryngoscope)	√	-	-	-
29.	กระเป่าช่วยชีวิตฉุกเฉิน สำหรับผู้ป่วยหนัก	√	-	-	-
30.	เก้าอี้เคลื่อนย้ายผู้ป่วยชนิดเข็น - พับเก็บได้ (Stair chair)	√	√	±	±
31.	อุปกรณ์ตามหลังชนิดสั้น (Kendrick Extrication Device)	√	√	±	-
32.	ท่อออกซิเจน ขนาด G พร้อมอุปกรณ์ประกอบ	√	√	±	±
33.	ต้องผ่านการตรวจรับรองจากสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน/สสจ.	√	√	√	√

หมายเหตุ เครื่องหมาย ± = มี หรือไม่มี ก็ได้

ความเหมาะสมของรถพยาบาลต่อการให้บริการผู้ป่วยแต่ละระดับ

1) รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการขั้นสูง (ALS) เป็นพาหนะที่พาชุดปฏิบัติการฉุกเฉินระดับสูง ประกอบด้วย แพทย์/ พยาบาล/ นักปฏิบัติการฉุกเฉินการแพทย์ และเจ้าพนักงานฉุกเฉินการแพทย์ และ/หรือพนักงานฉุกเฉินการแพทย์ และ/หรืออาสาสมัครฉุกเฉินการแพทย์ ออกให้บริการผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤติหรือผู้ป่วยสีแดง (ผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บหรือมีอาการป่วยกระทันหันซึ่งมีภาวะคุกคามต่อชีวิต หากไม่ได้รับการปฏิบัติการแพทย์ทันทีเพื่อแก้ไขระบบการหายใจ ระบบไหลเวียนเลือดหรือระบบประสาทแล้ว ผู้ป่วยมีโอกาสเสียชีวิตได้สูง หรือทำให้การบาดเจ็บ หรืออาการป่วยของผู้ป่วยฉุกเฉินนั้นรุนแรงขึ้นหรือเกิดภาวะแทรกซ้อนขึ้นได้อย่างฉับไว) และ/หรือออกให้บริการ ผู้ป่วยฉุกเฉินเร่งด่วนที่ใช้สัญญาณลักษณะสีเหลือง (บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือมีอาการป่วยซึ่งมีภาวะเฉียบพลันมากหรือเจ็บปวดรุนแรงอันจำเป็นต้องได้รับการปฏิบัติการแพทย์อย่างรีบด่วน มิฉะนั้นจะทำให้การบาดเจ็บหรืออาการป่วยของผู้ป่วยฉุกเฉินรุนแรงขึ้นหรือเกิดภาวะแทรกซ้อนขึ้น ซึ่งส่งผลให้เสียชีวิตหรือพิการในระยะต่อมาได้)

2) รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการระดับกลาง (ILS) เป็นพาหนะที่พาชุดปฏิบัติการฉุกเฉินระดับกลาง ประกอบด้วย เจ้าพนักงานฉุกเฉินการแพทย์ และพนักงานฉุกเฉินการแพทย์ และ/หรืออาสาสมัครฉุกเฉินการแพทย์ ออกให้การช่วยเหลือผู้ป่วย ซึ่งสามารถให้บริการผู้ป่วยสีแดงและ/หรือสีเหลือง ในขั้นต้น เพื่อให้ชุดปฏิบัติการฉุกเฉินระดับสูง (ALS) มาให้การช่วยเหลือต่อไป (Dual System)

3) รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการระดับต้น (BLS) เป็นพาหนะที่พาชุดปฏิบัติการระดับต้น ประกอบด้วย พนักงานการแพทย์ฉุกเฉินและหรืออาสาสมัครฉุกเฉินการแพทย์ ออกให้บริการผู้ป่วยสีแดง และ/หรือสีเหลือง ในขั้นต้น เพื่อชุดปฏิบัติการฉุกเฉินระดับสูง (ALS) หรือชุดปฏิบัติการฉุกเฉินระดับกลาง (ILS) มาให้การช่วยเหลือต่อไป (Dual System) หรือให้บริการผู้ป่วยสีเขียว

4) รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการขั้นเบื้องต้น (FR) เป็นพาหนะที่พาชุดปฏิบัติการฉุกเฉินเบื้องต้น ประกอบด้วยอาสาสมัครฉุกเฉินการแพทย์ ออกให้บริการผู้ป่วยสีแดง และ/หรือสีเหลือง ในขั้นต้น เพื่อให้ ชุดปฏิบัติการฉุกเฉินระดับสูงกว่ามาให้การช่วยเหลือต่อไป (Dual System) หรือให้บริการผู้ป่วยสีเขียว

10.2 รหัสการออกปฏิบัติการของรถพยาบาล

การยกระดับมาตรฐานของพนักงานขับรถพยาบาล เพื่อให้มีทักษะเฉพาะในการปฏิบัติงานโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของบุคลากรที่ปฏิบัติงานเป็นหลัก ซึ่งในการออกปฏิบัติการพนักงานขับรถต้องมีความพร้อมในการปฏิบัติงาน รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการฉุกเฉิน ที่กำหนดไว้ในประกาศของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ต้องติดตั้งสัญญาณไฟวับวาบ สีแดง-น้ำเงิน โดยการดำเนินการขออนุญาตติดตั้งอย่างถูกต้องตามประกาศและข้อกำหนดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง การกำหนดเงื่อนไขของการใช้สัญญาณวับวาบ ซึ่งแสงสว่างภายนอกรถพยาบาล ประกอบด้วยไฟสัญญาณวับวาบ (ไฟสัญญาณสีแดง-น้ำเงิน) ติดตั้งเหนือห้องพนักงานขับรถ การใช้ไฟสัญญาณรถพยาบาลเมื่อออกปฏิบัติการ จะต้องเปิดสัญญาณแสง และสัญญาณเสียง (เสียงไซเรน) ตามมาตรฐานที่กำหนด

เมื่อได้รับการสั่งการจากศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ ซึ่งได้ทำการ คัดกรองข้อมูลที่ได้รับจากผู้ป่วยหรือผู้บาดเจ็บฉุกเฉิน ซึ่งสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ได้กำหนดมาตรฐานในการขับขีรถพยาบาล เพื่อการออกปฏิบัติการเป็นรหัสไว้ ดังนี้

รหัส 2 คือ ผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤติ ใช้สัญญาณลักษณะ สีแดง

ผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤติ ได้แก่ ผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บหรือมีอาการป่วยกะทันหันซึ่งมีภาวะคุกคามต่อชีวิต หากไม่ได้รับการปฏิบัติการแพทย์ทันทีเพื่อแก้ไขระบบการหายใจ ระบบไหลเวียนเลือดหรือระบบประสาทแล้ว ผู้ป่วยมีโอกาสเสียชีวิตได้สูง หรือทำให้การบาดเจ็บ หรืออาการป่วยของผู้ป่วยฉุกเฉินนั้นรุนแรงขึ้นหรือเกิดภาวะแทรกซ้อนขึ้นได้อย่างฉับไว ซึ่งต้องตอบสนองด้วยปฏิบัติการฉุกเฉินขั้นต้น ภายในเวลา 4 นาที หลังรับแจ้งเหตุ และการแพทย์ฉุกเฉินขั้นสูงภายใน 8 นาที

รวมถึง ผู้ป่วยฉุกเฉินเร่งด่วน ที่ใช้สัญญาณลักษณะ สีเหลือง ได้แก่ บุคคลที่ได้รับบาดเจ็บหรือมีอาการป่วยซึ่งมีภาวะเฉียบพลันมากหรือเจ็บปวดรุนแรงอันจำเป็นต้องได้รับการปฏิบัติการแพทย์อย่างรีบด่วน มิฉะนั้นจะทำให้การบาดเจ็บหรืออาการป่วยของผู้ป่วยฉุกเฉินรุนแรงขึ้นหรือเกิดภาวะแทรกซ้อนขึ้น ซึ่งส่งผลให้เสียชีวิตหรือพิการในระยะต่อมาได้ ซึ่งต้องตอบสนองด้วยปฏิบัติการฉุกเฉินขั้นต้น ภายในเวลา 8 นาที หลังรับแจ้งเหตุ และการแพทย์ฉุกเฉินขั้นสูงภายใน 15 นาที

เมื่อศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ สั่งให้ รหัส 2 หมายถึง ให้รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการฉุกเฉิน ต้องใช้สัญญาณแสงวับวาบและสัญญาณเสียง ตลอดระยะเวลาที่ไปรับ และนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 105 กม./ ชม. ด้วยความระมัดระวัง Speed limit ไม่เกิน 15 กม./ ชม.

รหัส 1 ใช้สัญญาณลักษณะ สีเขียว

ผู้ป่วยฉุกเฉินไม่รุนแรง ได้แก่ บุคคลซึ่งได้รับบาดเจ็บหรือมีอาการป่วยซึ่งมีภาวะเฉียบพลันไม่รุนแรง อาจรอรับปฏิบัติการแพทย์ได้ในช่วงระยะเวลาหนึ่งหรือเดินทางไปรับบริการสาธารณสุขด้วยตนเองได้ แต่จำเป็นต้องใช้ทรัพยากรและหากปล่อยไว้เกินเวลาอันสมควรแล้วจะทำให้การบาดเจ็บหรืออาการป่วยของผู้ป่วยฉุกเฉินนั้นรุนแรงขึ้นหรือเกิดภาวะแทรกซ้อนขึ้นได้ซึ่งต้องตอบสนองด้วยปฏิบัติการฉุกเฉินขั้นต้น เพียงอย่างเดียว

เมื่อศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ สั่งให้ รหัส 1 หมายถึง ให้รถพยาบาล/ รถปฏิบัติการฉุกเฉิน ใช้สัญญาณแสงวิบวาบ ตลอดระยะเวลาที่ไปรับ และนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล ใช้ความเร็วปกติ ไม่เกิน 90 กม./ ชม. ด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

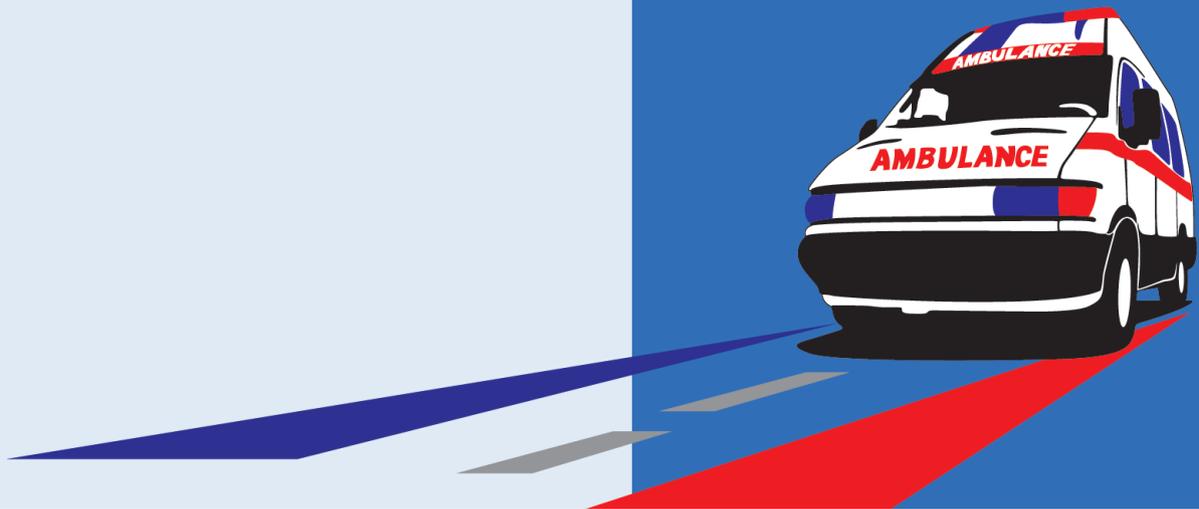
รหัส 0 ใช้สัญลักษณ์ สีขาว

ผู้ป่วยทั่วไป ได้แก่ บุคคลที่เจ็บป่วยแต่ไม่ใช่ผู้ป่วยฉุกเฉิน ซึ่งอาจรอรับหรือเลือกสรรการบริการสาธารณสุขในเวลาทำการตามปกติได้ โดยไม่ก่อให้เกิดอาการที่รุนแรงขึ้นหรือภาวะแทรกซ้อนตามมา และ ใช้สัญลักษณ์ สีดำ ผู้รับบริการสาธารณสุขอื่น ได้แก่ บุคคลซึ่งมารับบริการสาธารณสุขหรือบริการเพื่อผู้อื่นโดยไม่จำเป็นต้องใช้ทรัพยากร

เมื่อศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ สั่งให้ รหัส 0 หมายถึง ให้รถพยาบาล / รถปฏิบัติการฉุกเฉิน **ไม่ใช่** ทั้งสัญญาณแสงวิบวาบ และสัญญาณเสียง ตลอดระยะเวลาที่ไปรับ และนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล ใช้ความเร็วปกติ ไม่เกิน 90 กม./ ชม. ด้วยความระมัดระวัง (การให้บริการผู้ป่วยสีขาว-สีดำ เป็นการให้บริการตามนโยบายผู้บริหารท้องถิ่น หน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินจะไม่ได้รับเงินชดเชยบริการ (เบิกเงินค่าออกเหตุไม่ได้)

เมื่อพนักงานขับรถพยาบาล/ รถปฏิบัติการฉุกเฉิน ปฏิบัติการตามมาตรฐานเดียวกัน จะทำให้เกิดความเข้าใจในระดับประชาชนผู้ใช้เส้นทางร่วม ส่งผลให้มีการหลีกเลี่ยงให้แก่รถพยาบาล เมื่อรถพยาบาลใช้สัญญาณไฟวิบวาบและสัญญาณเสียงไซเรน เป็นผลดีในการลดระยะเวลาในการเดินทางเพื่อเข้าช่วยเหลือผู้ป่วย/ผู้บาดเจ็บฉุกเฉิน

Thai Emergency Ambulance Driving Course



ภายใต้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

