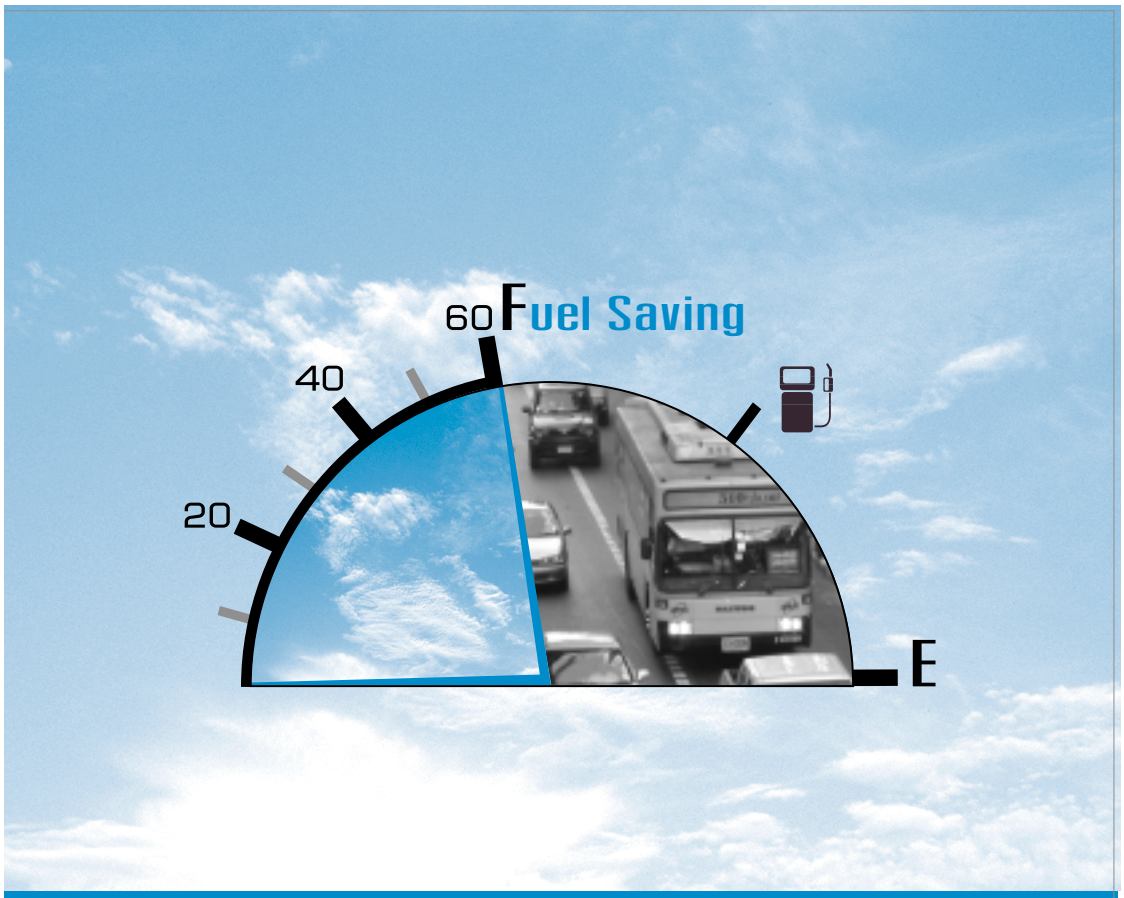
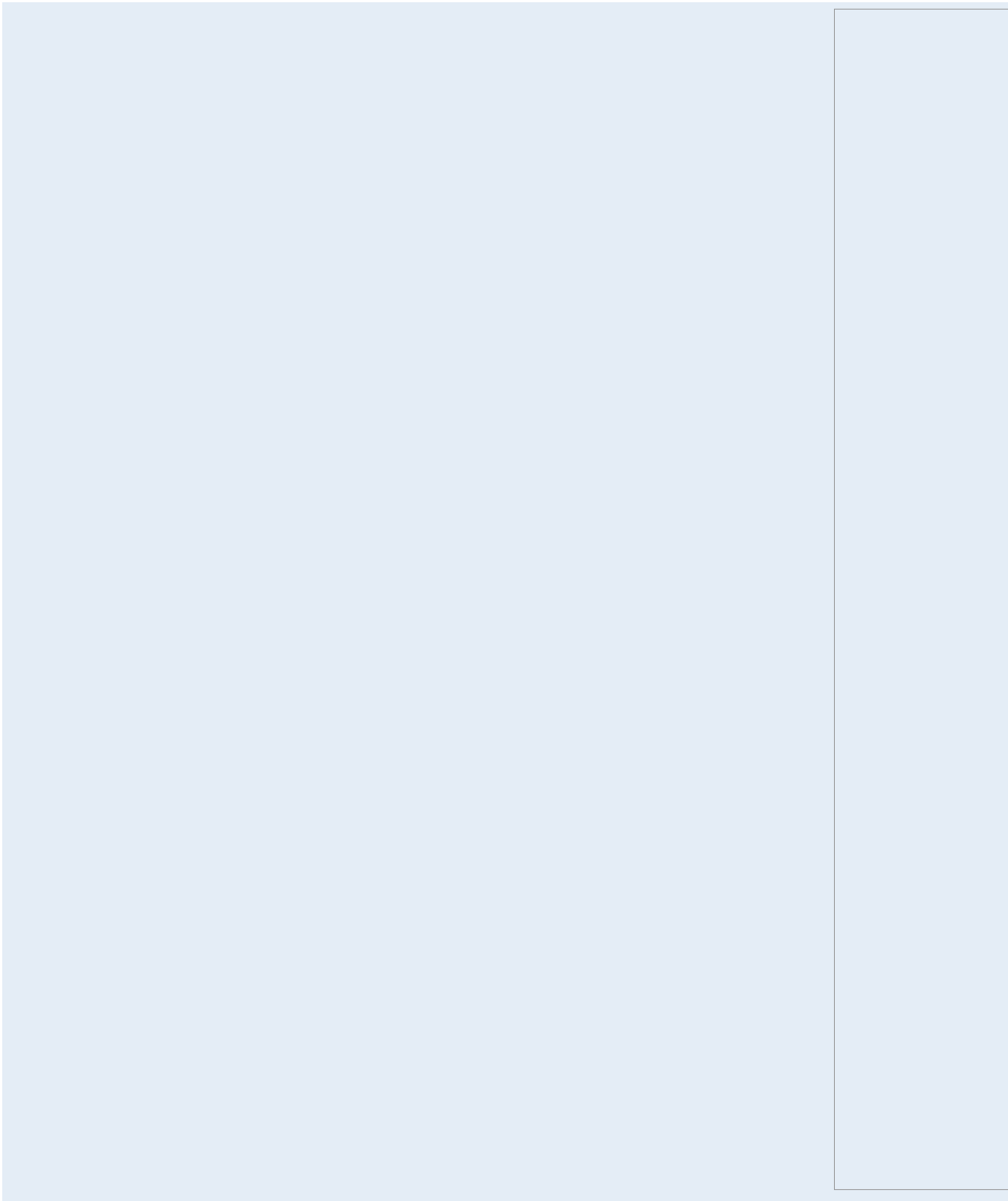


การขับขี่อย่างปลอดภัย ลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิง

ได้รับทุนอุดหนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

กรมควบคุมมลพิษ
กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติ
และสิ่งแวดล้อม



คำนำ

เอกสารการขับขี่อย่างปลอดภัย ลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิงฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการฝึกอบรมให้กับพนักงานขับรถโดยสาร ภายใต้โครงการ “ประสิทธิผลของการปรับแต่งและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ของรถโดยสารประจำทางร่วมบริการ ขสมก. เพื่อลดมลพิษและประหยัดพลังงาน” โดยได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย เพื่อให้พนักงานขับรถที่เข้ารับการอบรมเกิดความเข้าใจและได้รับความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัย ลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิงตลอดจนมาตรฐานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้ขับรถ ซึ่งจะส่งผลให้พนักงานขับรถมีทักษะ ความรู้ความชำนาญ และใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ รวมทั้งตระหนักถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพอนามัยที่ดีของประชาชน

คณะผู้จัดทำ ขอขอบคุณผู้แทนจากส่วนราชการ สถาบันการศึกษา บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ และบริษัทรถร่วมบริการเอกชน ที่ให้ความร่วมมือและให้ข้อเสนอแนะในการจัดทำเอกสารการอบรมฉบับนี้ และหากมีข้อบกพร่องประการใดทางคณะผู้จัดทำต้องขออภัยไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

กรมควบคุมมลพิษ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

กรกฎาคม 2546

«« สารบัญ »»

		หน้า
บทนำ		
บทที่ 1	การขับขี่อย่างปลอดภัย	
	1.1 ความพร้อมในการขับขี่รถของผู้ขับรถ	1-1
	1.2 สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ	1-3
	1.3 เทคนิคการขับขี่รถอย่างปลอดภัย	1-4
บทที่ 2	การขับรถอย่างไรให้ลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิง	2-1
บทที่ 3	การตรวจสอบและบำรุงรักษารถยนต์	
	3.1 การตรวจสอบรถประจำวัน	3-1
	3.2 การบำรุงรักษารถยนต์	3-3
บทที่ 4	จรรยาบรรณของผู้ขับขี่	
	4.1 หน้าที่ของผู้ขับรถที่ดี	4-1
	4.2 มารยาทในการขับรถและพฤติกรรมที่ผู้ประจำรถพึงหลีกเลี่ยง	4-11
	4.3 การสร้างมนุษย์สัมพันธ์	4-18
ภาคผนวก	เครื่องหมายควบคุมการจราจร	
	• เครื่องหมายแสดงป้ายบังคับ	
	• เครื่องหมายแสดงป้ายเตือน	
	• เครื่องหมายแสดงป้ายเตือนในงานก่อสร้าง	
	• เครื่องหมายแสดงป้ายแนะนำ	
	• เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทบังคับ	
	• เครื่องหมายจราจรบนพื้นทางประเภทเตือน	
	• อุปกรณ์จราจร	

«« สารบัญตาราง »»

ตารางที่		หน้า
3-1	ตรวจสอบอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถยนต์	3-2
3-2	การบำรุงรักษารถยนต์ในรายการที่ผู้ใช้รถควรทราบ	3-5
4-1	บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายการขนส่งทางบก พ.ศ.2522	4-3
4-2	บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ.2522	4-7

«« สารบัญรูป »»

รูปที่		หน้า
1-1	ผลของการคาดคะเนที่แตกต่างกันระหว่างการขับแบบ “อาจจะ” กับ “คงจะ”	1-3
1-2	เปรียบเทียบอาณาเขตที่ต้องใช้ความระมัดระวังระหว่างความเร็วรถที่ 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง กับ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง	1-4
1-3	ระยะทางกว่าที่รถจะหยุดสำหรับรถดีเซลขนาดใหญ่	1-9
1-4	การรับรู้สภาพต่าง ๆ ที่อยู่ข้างหน้า	1-10
1-5	การสังเกตการเคลื่อนที่ของคนกับรถคันอื่นที่อยู่ข้าง ๆ หรือข้างหน้ารถเรา	1-10
1-6	การคาดคะเนการเคลื่อนไหวของผู้ใช้ถนน	1-11
1-7	มุมอันตรายจากการมีรถจอดสองฟากถนน	1-11
1-8	มุมอันตรายจากการมีรถจอดเรียงกันหลายคัน	1-12
1-9	มุมอันตรายในกรณีของเด็กเดินข้ามถนน	1-12
1-10	มุมอันตรายจากรถด้านขวามือ	1-13
1-11	มุมอันตรายจากรถที่กำลังเลี้ยวขวา	1-13
1-12	มุมอันตรายจากการเลี้ยวรถในวงแคบ	1-14

«« สารบัญรูป »»

รูปที่		หน้า
1-13	สิ่งกีดขวางทำให้มุมอันตรายกว้างขึ้น	1-14
1-14	แสดงตัวอย่างอุบัติเหตุบนทางโค้ง	1-15
1-15	การขับรถบนทางโค้งแคบของรถที่ระยะต่าง ๆ	1-15
1-16	การเปลี่ยนมุมอันตรายเมื่อขับรถบนถนนสามแยกเมื่อชิดถนนด้านซ้ายมือกับเมื่อขับชิดเส้นกลางถนน	1-16
1-17	การเปลี่ยนมุมอันตรายเมื่อขับรถทางโค้งระหว่างเลี้ยวขวาชิดด้านซ้ายมือกับชิดเส้นกลางถนน	1-16
1-18	การเปลี่ยนมุมอันตรายเมื่อขับรถบนทางโค้งเลี้ยวซ้ายระหว่างชิดเส้นกลางถนนกับชิดด้านซ้ายมือ	1-17
1-19	เปรียบเทียบขอบเขตความกว้างมุมอันตรายของรถที่ขับชิดกับรถที่ขับห่างรถคันหน้า	1-17
1-20	การหมุนพวงมาลัยระบบดึงและดัน (Pull-Push)	1-28
2-1	ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วกับอัตราการใช้เชื้อเพลิง	2-2
2-2	ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วกับการระบายมลพิษทางอากาศ	2-2

บทนำ

รถโดยสารประจำทางสาธารณะเป็นรถที่มีการวิ่งใช้งานประจำสูง โดยเฉพาะในสภาพการจราจรที่ติดขัดในเขตเมือง ส่งผลให้เครื่องยนต์ต้องอยู่ในสภาพการทำงานหนัก หากเครื่องยนต์ไม่ได้รับความเอาใจใส่ในการปรับแต่งและบำรุงรักษาอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ รวมทั้งพนักงานขับขี่รถโดยสารมีการขับขี่อย่างไม่ถูกต้องจะทำให้เครื่องยนต์เกิดการสึกหรอเสื่อมสภาพก่อนกำหนด นอกจากนี้ยังทำให้เกิดการระบายไอเสียและอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นด้วย และหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จะส่งผลให้ผู้ประกอบกิจการต้องรับภาระด้านค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยสารประจำทางมากขึ้น

การขับขี่รถโดยสารประจำทางอย่างปลอดภัย ลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิงอย่างถูกวิธีจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง และเกิดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดผลดีทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ

บทที่ 1 การขับขี่อย่างปลอดภัย

การขับขี่รถเป็นศิลปอย่างหนึ่งที่ต้องใช้ประสาทสัมผัสทั้ง 5 เช่น การมอง การใช้สายตาขณะขับรถ การใช้มือจับพวงมาลัย การใช้เท้าเหยียบเบรก การใช้หูในการฟังสิ่งผิดปกติของเครื่องยนต์ และการใช้จมูกในการตรวจสอบการรั่วไหลของน้ำมันเชื้อเพลิง หรือการเกิดไฟไหม้ในห้องเครื่อง เป็นต้น

อย่างไรก็ตามสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ไม่ได้เกิดขึ้นได้กับคนขับขี่รถทุกคน แต่อยู่ที่การสะสมประสบการณ์ การหมั่นศึกษาหาความรู้ หรือแม้กระทั่งจิตสำนึกในการขับขี่รถให้ปลอดภัยของแต่ละบุคคล สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เองที่เป็นสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุดถึงร้อยละ 90 ซึ่งจากสภาพบุคคลหรือคนขับรถ ยังมีสิ่งที่เป็นสาเหตุประกอบ เช่น สภาพวิศวกรรมการจราจร สภาพยานพาหนะที่ใช้ และสภาพสิ่งแวดล้อม

ท่านต้องคำนึงขณะขับขี่รถเสมอว่า ท่านไม่ได้ขับขี่รถคนเดียวบนถนน ฉะนั้นกฎหมายโดยเฉพาะกฎจราจรจึงเป็นบรรทัดฐานให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไว้ปฏิบัติ การฝ่าฝืนกฎหมายก็เท่ากับว่าท่านจะเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแก่ผู้อื่น ดังนั้นท่านต้องใช้ความระมัดระวังเพิ่มมากขึ้น สมมุติว่าท่านเห็นสัญญาณไฟเป็นสีแดงแล้วขับรถฝ่าไป ย่อมไม่ปลอดภัยเท่ากับท่านขับผ่านเมื่อสัญญาณไฟเขียว เป็นต้น แต่สิ่งนี้เป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ ทางที่ดีที่สุดคือท่านต้องปฏิบัติตามกฎจราจรทุกครั้ง

สิ่งสำคัญที่ผู้ขับรถควรทราบเบื้องต้นเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัย ได้แก่ ความพร้อมในการขับขี่รถของผู้ขับรถ สาเหตุและการป้องกันอุบัติเหตุ และเทคนิคการขับขี่รถอย่างปลอดภัย โดยหากผู้ขับรถนำไปปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวอย่างจริงจัง นอกจากจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนนยังช่วยลดการสูญเสียต่าง ๆ ที่เกิดจากอุบัติเหตุตามไปด้วย

1.1 ความพร้อมในการขับขี่รถของผู้ขับรถ มี 3 ประการคือ การเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่รถ การเตรียมความพร้อมของยานพาหนะ และการเตรียมเส้นทางการขับรถ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1.1 การเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่รถ คือ

1) มีสุขภาพพลานามัย และร่างกายแข็งแรง
2) ไม่อดนอน

3) ไม่เสพสุรา ยาเสพติดต่าง ๆ
4) ไม่กินยาที่ทำให้เกิดอาการง่วงนอน หรือมีฤทธิ์ต่อประสาท
5) มีความชำนาญในการขับขี่รถ
6) มีใบอนุญาตขับขี่รถ
7) รู้กฎจราจรและบทกำหนดโทษตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก
8) มีสภาวะทางจิตใจและอารมณ์ปกติ คือ ไม่มีอารมณ์โกรธ อารมณ์ฝัน หรือวิตกหมกหมุ่นใด ๆ
9) มีสมาธิในการขับรถ โดยสามารถตัดสิ่งรบกวนทั้งภายในและภายนอกรถ เช่น เครื่องเสียง โทรศัพท์มือถือ คนเดินเท้า ป้ายโฆษณา เป็นต้น

เมื่อใดก็ตามที่ท่านรู้สึกว่าขาดความพร้อมที่จะขับรถ ขอแนะนำให้หยุดขับรถทันที ถ้าคุณพักผ่อนไม่เพียงพอ ขอแนะนำให้จอดรถเพื่อพักผ่อนก่อน กรณีที่มีสิ่งกังวลไม่สามารถตัดออกได้ ควรให้ผู้อื่นเป็นผู้ขับรถแทน

1.1.2 การเตรียมความพร้อมของยานพาหนะ คือ

1) รถที่ใช้ต้องติดแผ่นป้ายทะเบียน ป้ายแสดงการชำระภาษีประจำปี ตลอดจนมีการประกันภัยตาม พ.ร.บ. คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ปี 2535 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว
2) รถที่นำมาใช้บนถนนต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีอุปกรณ์ส่วนควบต่าง ๆ ครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด
3) มีการตรวจสอบสภาพของรถเบื้องต้นก่อนใช้งาน เช่น ตรวจปริมาณเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น น้ำหล่อเย็น แรงดันลมล้อรถ ระบบไฟ ห้ามล้อรถ (เบรก) กระจกมองข้างและหลัง ระบบบังคับเลี้ยว และสัญญาณแตร เป็นต้น
4) ก่อนออกเดินทาง ควรคำนึงถึงบทบัญญัติ 8 ประการก่อนขับรถ คือ
   - กระจกหน้าต่างรถต้องใสสะอาดทั้งด้านในและด้านนอก
   - ตรวจสอบให้แน่ใจว่าประตูทุกบานของรถปิดสนิท
   - ปรับเบาะนั่งให้สะดวกสบายในการขับ
   - กระจกส่องหลังต้องอยู่ในตำแหน่งถูกต้องและใสสะอาด
   - คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งจนเป็นอุปนิสัย
   - ก่อนสตาร์ทรถ ให้ขึ้นเบรกมือ ปลดเกียร์ว่าง เหยียบคลัทช์แล้วจึงสตาร์ทรถ

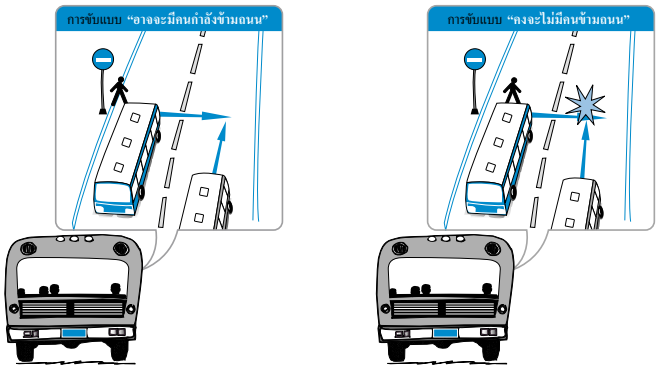
- ตรวจสอบสัญญาณไฟที่แผงหน้ารถ และระดับน้ำมัน
- เมื่อออกรถ 3-4 เมตร ทดลองเบรกรถเพื่อความมั่นใจ

1.1.3 การเตรียมเส้นทางการขับรถ คือ

ผู้ขับขี่รถที่ดีต้องมีการศึกษาและรู้เส้นทางเดินรถแต่ละสายเพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างถูกต้อง

1.2 สาเหตุ และการป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ขาดการคาดคะเนถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกเวลา จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากมาย ตัวอย่างเช่น การขับรถผ่านรถเมล์ซึ่งกำลังจอดรับผู้โดยสารอยู่ข้างหน้า ถ้าผู้ขับเพียงแต่คาดคะเนว่า “อาจจะ” มีคนกำลังจะข้ามถนนโดยที่รถเมล์บังอยู่ก็ได้อุบัติเหตุก็จะไม่เกิดขึ้น ในทางตรงกันข้ามถ้าคิดว่า “คงจะ” ไม่มีคน หรือไม่ได้คิดอะไรเลยเกี่ยวกับรถเมล์หรือคนข้ามถนน แล้วขับรถผ่านไปตามปกติก็อาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุชนผู้ที่กำลังจะข้ามถนนได้ ในกรณีเช่นนี้การตระหนักว่ามีรถเมล์อยู่ข้างหน้าและมีการคาดคะเนว่า “อาจจะ” มีคนกำลังข้ามถนน โดยที่รถเมล์บังอยู่ทำให้มองไม่เห็นนั้น เรียกว่าการขับขี่อย่างใช้สติปัญญา ดังรูปที่ 1-1



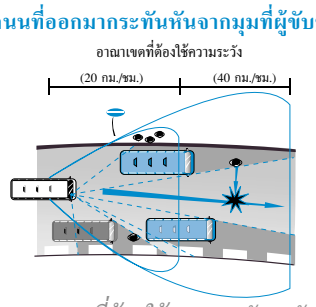
รูปที่ 1-1 ผลของการคาดคะเนที่แตกต่างกันระหว่างการขับแบบ “อาจจะ” กับ “คงจะ”

จากตัวอย่างที่กล่าวมาแล้ว ถ้าลองฟังเหตุผลของผู้ขับที่ได้ก่ออุบัติเหตุชนคนข้ามถนนจะได้ความว่า

"อยู่ดีดีก็มีคนโผล่พรวดออกมา ช่วยไม่ได้จริง ๆ" ซึ่งเป็นคำตอบที่แสดงให้เห็นว่า ยังไม่ได้ตระหนักถึงสาเหตุที่แท้จริงที่ตนขาดการคาดคะเนล่วงหน้าถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้นได้

การที่มองไม่เห็น ไม่ได้หมายความว่า ไม่มีอะไรอยู่ข้างหน้ารถที่กำลังจอดอยู่ "อาจจะ" มีคนกำลังจะข้ามถนน และถ้ามีคนออกมากระทันหันจริง ๆ แล้วก็จำเป็นต้องคิดหาวิธีป้องกันอุบัติเหตุ เช่น การลดความเร็วลง เป็นต้น

ความเร็วที่ 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้ชนคนได้ แต่ความเร็วที่ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะทำให้สามารถหยุดรถได้อย่างปลอดภัยทันท่วงที ดังรูปที่ 1-2 การคาดคะเนอันตรายที่จะเกิดขึ้น การเตรียมตัวล่วงหน้า เช่น ลดความเร็วของรถให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม เป็นต้น



รูปที่ 1-2 เปรียบเทียบอาณาเขตที่ต้องใช้ความระมัดระวังระหว่างความเร็วรถที่ 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง กับ 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง

1.3 เทคนิคการขับขี่รถอย่างปลอดภัย

1.3.1 หลักการขับขี่รถให้ปลอดภัย

1) ต้องรอบรู้

รอบรู้สิ่งที่จะเป็นสาเหตุที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จำแนกได้เป็น 4 สาเหตุ ดังนี้

- เกิดจากสภาพบุคคล
- เกิดจากสภาพยานพาหนะ
- เกิดจากสภาพวิศวกรรมการจราจร
- เกิดจากสภาพแวดล้อม

2) ต้องจำแนกปัจจัย

จำแนกสิ่งที่เป็นปัจจัยต่าง ๆ ในแต่ละสาเหตุที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือส่งผลต่อคนขับขณะขับรถได้ดังนี้

- สาเหตุอุบัติเหตุเกิดจากสภาพบุคคล (คนขับรถ) มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้
  - ขับขี่ด้วยความประมาท ปราศจากความระมัดระวัง
  - ไม่มีความรู้เกี่ยวกับรถที่ดีพอ
  - ไม่มีความรู้เรื่องกฎจราจร
  - ไม่มีความชำนาญในการขับรถ
  - ไม่มีจิตสำนึกแห่งความปลอดภัย
  - ไม่มีมารยาทในการขับรถ
  - ขับรถขณะที่ร่างกายหรือจิตไม่ปกติ
  - ขับรถในขณะมึนเมาสุรา
  - ใช้ยากระตุ้นประสาท (ยาบ้า) ขณะขับรถ เป็นต้น
- สาเหตุอุบัติเหตุเกิดจากสภาพยานพาหนะ มีปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้
  - ใช้ยานพาหนะที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง
  - สภาพช่วงล่างของรถอยู่ในสภาพไม่ดี
  - ระบบพวงมาลัยไม่ดี
  - สภาพยางและลมยาง
  - ระบบเบรกมือ (ห้ามล้อมือ) และเท้าใช้การไม่ดี
  - ระบบไฟฟ้า
  - กระจกมองหลัง แตรสัญญาณ
  - หม้อน้ำ น้ำมันหล่อลื่นต่าง ๆ เป็นต้น
- สาเหตุอุบัติเหตุเกิดจากสภาพวิศวกรรมจราจร มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้
  - สภาพถนนชำรุด เป็นหลุม เป็นร่อง เป็นคลื่น
  - ถนนลื่น ถนนมีน้ำไหลผ่าน พื้นผิวถนนเสื่อมคุณภาพค่าความฝืดต่ำ
  - สภาพถนนลาดชัน ลาดเอียง ถนนโค้งมาก
  - ถนนกำลังก่อสร้าง ซ่อมแซม เป็นต้น
- สาเหตุอุบัติเหตุเกิดจากสภาพแวดล้อม มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้
  - อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่อง ได้แก่ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับไม่มี หรือมองเห็นไม่ชัด
  - สีทาถนน สีทาขอบทาง ไฟแสงสว่าง ไฟกระพริบ ไม่มีหรือมองเห็นไม่ชัด

- ทัศนวิสัยไม่ดี ได้แก่ ฝนตก หมอกลงจัด ลูกเห็บตก น้ำท่วมทาง
- การปล่อยสัตว์เลี้ยงเกะกะกีดขวางทาง เป็นต้น

3) การตัดสินใจ

การตัดสินใจเป็นการคาดการณ์ล่วงหน้าว่า ท่านจะทำอย่างไรให้ดีที่สุด ปลอดภัยที่สุด ในสถานการณ์นั้น ๆ ว่าจะเอาวิธีการ ประสบการณ์ ความรู้ หรือข้อสังเกตต่าง ๆ มาช่วยพิจารณาประกอบการตัดสินใจก่อนที่จะปฏิบัติในการขับรถต่อไป ซึ่งการตัดสินใจจะใช้การมอง การใช้ความรู้เรื่องระยะเวลาในการหยุดรถ มุมอันตรายในตัวรถ การขับตามหลังรถอื่น มาเป็นข้อมูลในการตัดสินใจในการกระทำ เช่น เมื่อขับรถแล้วเห็นทางแยกข้างหน้า ต้องชะลอความเร็วของรถแล้วเตรียมพร้อมที่จะหยุดรถได้อย่างเร็ว และทันท่วงที หากในทางแยกข้างหน้ามีรถวิ่งตัดมา หรืออาจจะมีคนวิ่งข้ามถนนก็ได้ หรือบางครั้งอาจจะมีรถข้างหน้าวิ่งสวนมาด้วยความเร็วมาก ๆ และบางครั้งอาจจะวิ่งมากินเลนรถของเรา ควรเตรียมที่จะกระพริบไฟหน้าเตือน หรือเตรียมที่จะเบรกรถแล้วหักรถไปทางด้านซ้ายมือหรืออื่น ๆ ตามที่คิดว่าเหมาะสม เป็นต้น

4) การปฏิบัติ

จากการที่รู้ถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และจำแนกปัจจัยต่าง ๆ ในสาเหตุนั้น ๆ แล้ว ความรู้และประสบการณ์ในการขับรถเป็นสิ่งที่ช่วยในการตัดสินใจเป็นอย่างมาก เพื่อที่จะปฏิบัติตามที่ได้ตัดสินใจ หรือเตรียมพร้อมไว้แล้ว ในการที่จะแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่คาดการณ์ว่าอาจจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

การปฏิบัติ คือ การกระทำต่าง ๆ ตามที่ได้เตรียมการหรือคาดการณ์ล่วงหน้าไว้แล้วเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นในขณะที่ขับรถ

“การปฏิบัติที่ดีที่สุด คือ ต้องขับรถด้วยความไม่ประมาท ไม่คึกคะนองขับรถอย่างมีมารยาท และรักษากฎจราจรโดยเคร่งครัด”

นอกจากนี้ความชำนาญและประสบการณ์ในการขับรถก็เป็นส่วนประกอบสำคัญอีกอย่างหนึ่ง ซึ่งเมื่อเกิดปัญหา หรือเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นในขณะขับรถแล้ว จะช่วยให้ปฏิบัติได้อย่างถูกวิธีและถูกต้อง เพื่อหลีกเลี่ยงและไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

หลักปฏิบัติทั่วไปในการขับรถ มี 5 ขั้นตอน คือ

- มองข้างหน้าให้ไกลเสมอเมื่อมีโอกาส (Look Well Ahead)
- เก็บภาพโดยรอบให้กว้าง (Take a Broad View)
- กวาดสายตาในการมองอย่างสม่ำเสมอ (Keep Eye Moving)
- เผื่อทางออกฉุกเฉินไว้ด้วยเสมอ (Leave Yourself an Out)
- แน่ใจว่าผู้อื่นเห็นรถของท่าน (Make Sure other Can See You)

5) การมองขณะขับรถ

ขณะที่ขับรถต้องมองจุดที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับรถยนต์ที่เราขับอยู่ ซึ่งมีประมาณ 6 จุด ดังนี้

- รถที่วิ่งสวนมา
- รถที่อยู่ด้านหน้า
- รถที่อยู่ด้านหลัง
- รถที่เรากำลังจะแซงขึ้นไป
- รถที่กำลังแซงรถเรา
- รถที่วิ่งออกมาทางด้านซ้าย หรือขวามือของเรา

เมื่อเรามองแล้วจะต้องมีการคาดการณ์สถานการณ์ต่าง ๆ ขณะนั้นว่าอาจจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้เสมอ สิ่งหนึ่งที่ช่วยในการคาดการณ์เพื่อช่วยตัดสินใจอย่างหนึ่งคือ เครื่องหมายจราจรโดยเฉพาะป้ายเตือน ป้ายแนะนำต่าง ๆ เพราะสิ่งเหล่านี้สามารถช่วยให้ตัดสินใจได้ เช่น ป้ายเตือนข้างหน้าทางแยกซ้ายมือ เราต้องคาดการณ์ว่า อาจจะมีรถวิ่งออกมาจากแยกซ้าย และจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เราต้องตัดสินใจก่อนที่จะลงมือปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใด เมื่อถึงบริเวณนั้น เช่น ตัดสินใจลดความเร็วลง ขับรถชิดด้านขวามือเพื่อระวังรถทางซ้ายแล้วจึงลงมือปฏิบัติเมื่อถึงบริเวณนั้นต่อไป

6) การทิ้งช่วงห่างจากคันหน้าในระยะที่ปลอดภัย

การทิ้งช่วงห่างจากรถคันหน้าในระยะที่ถูกต้อง เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุมีเทคนิคดังนี้

- หลักแห่งสามัญสำนึก (Common Sense)

- การทิ้งช่วงระยะห่างจากรถคันหน้า สำหรับรถโดยสารขนาดใหญ่ สามารถคำนวณเบื้องต้นได้โดยใช้กฎระยะตาม 4 วินาทีหรือใช้สูตรคูณแม่ 12 คูณตัวหน้าของความเร็วที่อ่านได้จากหน้าปัทม์รถ เช่น ที่ความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถโดยสารประจำทางต้องทิ้งระยะห่างจากคันหน้าโดยประมาณ 4x12 เท่ากับ 48 เมตร อย่างไรก็ตาม กฎระยะตาม 4 วินาที ไม่ใช่กฎที่จะใช้ได้ตายตัวเสมอไป แต่ต้องนำมาประยุกต์ใช้ตามสถานการณ์และองค์ประกอบที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น ฝนตกถนนลื่น ผู้ขับขี่มึนเมาจะใช้ระยะตาม 4 วินาทีไม่ได้ แต่จะต้องปรับให้มากขึ้นเป็น 6 และ 8 ตามความเหมาะสม

7) การป้องกันไม่ให้รถถูกชนท้าย มีเทคนิคดังนี้

- ไม่เร่งหนีรถที่จี้ท้าย เพราะทำให้ระยะทางข้างหน้าสั้นลง
- รักษาช่องทางและตำแหน่งรถไว้ดังเดิม
- ถ้าเป็นไปได้ลดความเร็วลงแค่พอควรให้สัญญาณเปิดทางให้แซงไป
- ถ้าเขายังไม่แซงหาทางเพิ่มระยะข้างหน้าเอาไว้ให้มากขึ้น

8) ระยะหยุดรถ

สิ่งที่ต้องคำนึงถึงทุกครั้งในการเบรกเพื่อหยุดรถ คือ ระยะหยุดรถเพียงพอหรือไม่ ถ้าไม่พอก็อาจเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ผู้ขับรถควรทราบระยะหยุดรถเบื้องต้น โดยสามารถคำนวณได้จากสูตรดังต่อไปนี้

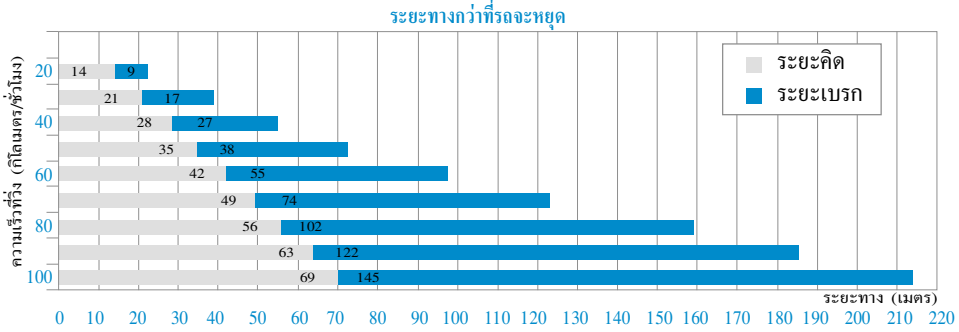
ระยะหยุดรถ = ระยะคิด + ระยะเบรก

โดยที่

ระยะคิด คือ ระยะคิดก่อนเหยียบเบรก โดยขึ้นอยู่กับความสามารถและประสิทธิภาพในขบวนการทางสมองของผู้ขับขี่ซึ่งเร็วช้าไม่เท่ากันแม้แต่คน ๆ เดียวกัน ต่างวัน ต่างเวลา ต่างเงื่อนไข ต่างอารมณ์ก็ไม่เท่ากัน

ระยะเบรก คือ ระยะที่เริ่มนับตั้งแต่เท้าเหยียบเบรกจนกระทั่งถึงจุดที่รถหยุด ซึ่งมีตัวแปรอีกหลายประการ เช่น ชนิดของรถ ระยะเบรก ยางรถ ช่วงล่าง ความเร็ว ลักษณะของถนนเป็นทางเรียบหรือลาดชัน ทัศนวิสัย และความสามารถในการเบรกของผู้ขับขี่

ระยะทางกว่าที่รถจะหยุดได้ทันที ภายใต้เงื่อนไขที่ดีที่สุดทุกประการ (Ideal Driving Condition) คือ รถดี ยางดี ถนนดี คนขับมีความพร้อมทางร่างกายเต็มที่ดังรูปที่ 1-3



รูปที่ 1-3 ระยะทางกว่าที่รถจะหยุดสำหรับรถดีเซลขนาดใหญ่

ที่มา : คู่มืออบรมหลักสูตรการขับรถอย่างปลอดภัยเชิงป้องกันอุบัติเหตุ, บริษัทเชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด

ระยะเบรกข้างต้นเป็นมาตรฐานจากการทดสอบโดยทั่วไปเท่านั้น ไม่ได้หมายรวมว่ารถทุกคันจะมีระยะตามที่กำหนด ทั้งนี้ สามารถตรวจสอบระยะเบรกของรถแต่ละคันได้จากผู้ผลิตรถยนต์

1.3.2 เทคนิคในการคาดคะเนอันตราย

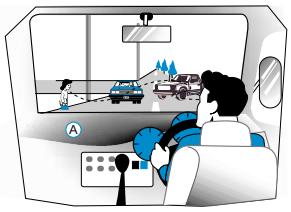
คนเราถ้าปิดตาอยู่ก็จะขับรถไม่ได้ หรือถึงแม้ลืมตาแต่จิตใจไม่อยู่กับตัวหรือมองไปยังสิ่งที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขับรถเลย ก็ไม่ถือว่าเป็นการขับรถอย่างปลอดภัย การคาดคะเนอันตราย เป็นส่วนหนึ่งของขบวนการทางสมองที่จะต้องใช้เทคนิคและการฝึกฝน รวมทั้งความพร้อมทางร่างกาย จิตใจของผู้ขับขี่ การวางตำแหน่งรถ ความเร็วรถ ซึ่งการคาดคะเนอันตรายอาจคาดการณ์จากสิ่งที่เห็นได้ด้วยตาโดยตรง และสิ่งอื่นที่เห็นได้ที่จะช่วยในการคาดการณ์ เช่น เครื่องหมายจราจร ลักษณะถนน ต้นไม้ เสาไฟ เป็นต้น สำหรับยุทธการที่นักขับรถใช้ คือ สัญญาณ การหลบหลีก การชะลอหรือเบรก โดยใช้สูตร กสป (กระจก สัญญาณ ปฏิบัติการ) หรือ MSM (Mirrors Signals Maneuver) เราจึงควรปฏิบัติดังนี้

1) การรับรู้สภาพต่าง ๆ ที่อยู่ข้างหน้าอย่างถูกต้อง

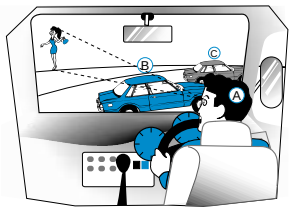
ในระหว่างการขับจะต้องระมัดระวังข้างหน้า-หลัง-ซ้าย-ขวา อยู่ตลอดเวลาและจำเป็นต้องรับรู้ให้ถูกต้องและรวดเร็วเกี่ยวกับสภาพของถนนว่า มีรถหรือคนอยู่หรือไม่ มี

การเคลื่อนไหวอย่างไร ตัวอย่าง เช่น รถ B เห็นรถ C จอดอยู่ จึงลดความเร็ว และหักรถเบี่ยงออกมา ส่วนรถ A มัวแต่มองผู้หญิงทางด้านซ้ายมือ จึงไม่รับรู้ว่ารถ B ลดความเร็วลง จึงเกิดการชนกันขึ้น ดังรูป 1-4

การมองสิ่งเคลื่อนไหวข้างหน้า



อุบัติเหตุที่เกิดจากการมองผิดที่



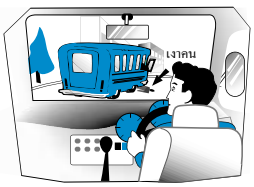
190 200 210 220

รูปที่ 1-4 การรับรู้สภาพต่าง ๆที่อยู่ข้างหน้า

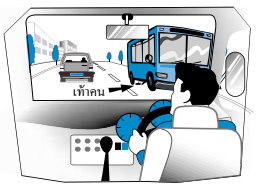
2) สังเกตให้ดีว่ามีคนหรือรถหรือไม่

การขับให้ปลอดภัยนั้น จะต้องแน่ใจว่าที่ตรงนั้นไม่มีคนหรือรถวิ่งออกมา เพราะถ้าทราบแน่ชัดว่าไม่มีคนหรือรถอยู่ที่นั่นแล้วจึงสามารถบอกได้ว่าจะมีอันตรายหรือไม่ แม้ว่าในสถานการณ์ที่มองไม่เห็น เพราะหลบมุมสายตาอยู่ แต่ถ้าใช้ความสังเกต บางสิ่งบางอย่างก็จะช่วยลดอุบัติเหตุได้ ดังรูปที่ 1-5

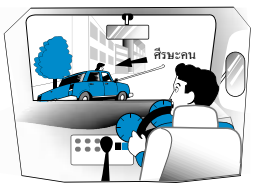
สังเกตจากพื้นข้างล่าง (ซ้ายมือ)



สังเกตจากพื้นข้างล่าง (ขวามือ)



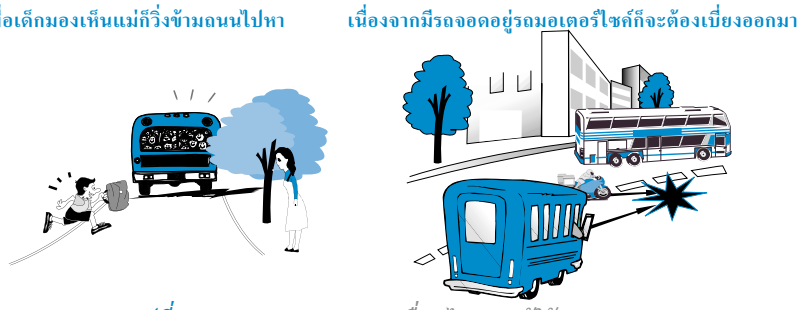
สังเกตจากหลังคา



รูปที่ 1-5 การสังเกตการเคลื่อนที่ของคนกับรถคันอื่นที่อยู่ข้าง ๆ หรือ ข้างหน้ารถเรา

3) การคาดคะเนการเคลื่อนไหวของรถคันอื่นและผู้ใช้ถนน

การเห็นเพียงว่ามีรถคันอื่น หรือคนอยู่ในบริเวณนั้นยังไม่เพียงพอ ผู้ขับรถจำเป็นจะต้องคาดคะเนได้อย่างถูกต้องว่า คนหรือรถนั้นจะเคลื่อนไหวไปอย่างไร เช่น กรณีที่เป็นคนเดินถนน ควรสังเกตจากการเคลื่อนไหวของเขาจากสายตา และมุมที่ยืนเขากำลังจะทำอะไร เขาทราบหรือไม่ว่า มีรถกำลังมาจึงจำเป็นที่จะต้องใช้ความระมัดระวัง และคาดคะเนให้ถูกต้อง ดังรูปที่ 1-6



รูปที่ 1-6 การคาดคะเนการเคลื่อนไหวของผู้ใช้ถนน

ในกรณีที่ไม่สามารถคาดคะเนการเคลื่อนไหวของสิ่งที่อยู่ข้างหน้าได้จะต้องลดความเร็วลงแม้คนหรือรถจะอยู่ในสภาพไม่ได้ระมัดระวังเลยก็ตาม ผู้ขับจำเป็นจะต้องคิดมาตรการเพื่อความปลอดภัย มาแก้ไขสถานการณ์ล่วงหน้า

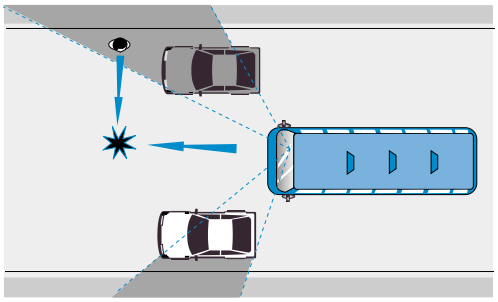
<u>ตัวอย่างลักษณะมุมอันตรายกับการคาดคะเน</u>

มุมอันตรายบนท้องถนนมีอยู่มากมาย แต่ก็มีผู้ขับจำนวนไม่น้อยที่ขับรถด้วยความระมัดระวังเป็นอย่างมาก แสดงถึงว่าเขาเป็นผู้เชื่อกฎที่ว่า “การมองไม่เห็น ไม่ได้หมายความว่าไม่มี” มุมอันตรายมีลักษณะดังนี้

1. มุมอันตรายที่เกิดจากการจอดรถ

1.1 มุมอันตรายจากการมีรถจอดสองฟากถนน

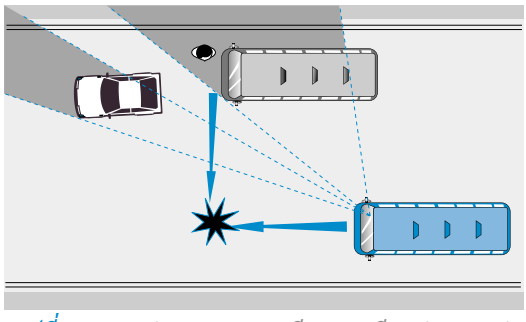
การที่มีรถจอดอยู่สองฟากถนนนั้น มุมอันตรายจะมีอยู่ทั้งสองด้านผู้ขับจะต้องระมัดระวังทั้งทางซ้ายและขวา ซึ่งผู้ขับจะสังเกตเห็นคนข้ามถนนได้ยากกว่า ถ้าเปรียบเทียบกับการที่มีรถจอดอยู่เพียงฝั่งเดียว ดังรูปที่ 1-7



รูปที่ 1-7 มุมอันตรายจากการมีรถจอดสองฟากถนน

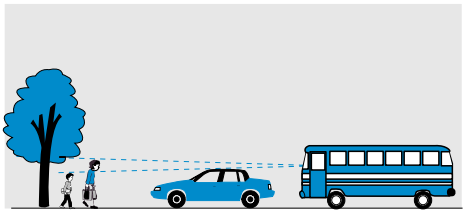
1.2 มุมอันตรายจากการมีรถจอดเรียงกันหลายคัน

การที่มีรถจอดเรียงกันหลายคัน จะทำให้ขอบเขตของมุมอันตรายกว้างขึ้นถ้าเทียบกับการที่มีรถจอดอยู่เพียงคันเดียว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรณีที่มีคนข้ามถนนมาจากฝั่งขวามือผู้ขับมีแนวโน้มว่าจะให้ความระมัดระวังคนข้ามถนนจากฝั่งขวามือนี้น้อยกว่าปกติ ดังรูปที่ 1-8

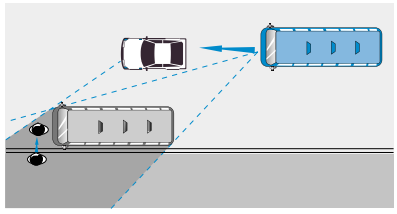


รูปที่ 1-8 มุมอันตรายจากการมีรถจอดเรียงกันหลายคัน

1.3 มุมอันตรายในกรณีของเด็ก ดังรูปที่ 1-9



เนื่องจากเด็กตัวเล็กจึงอยู่ในมุมอันตรายได้ง่ายขึ้น แม้ว่าจะเป็นรถยนต์ธรรมดาก็สามารถบังเด็กได้



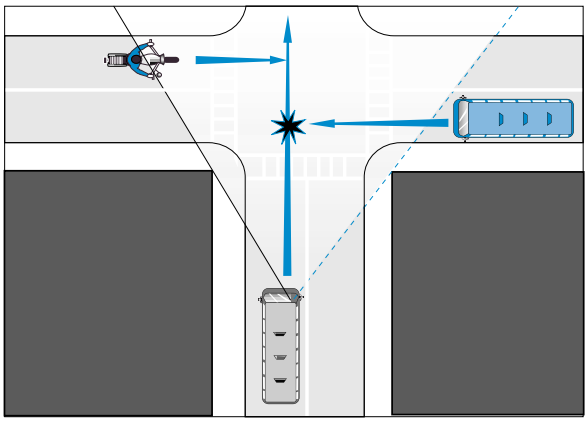
เนื่องจากเด็กเดินช้าจึงทำให้ระยะเวลาที่อยู่ในมุมอันตรายนานขึ้น

รูปที่ 1-9 มุมอันตรายในกรณีของเด็กเดินข้ามถนน

2. มุมอันตรายที่สี่แยก

2.1 มุมอันตรายจากรถด้านขวามือ

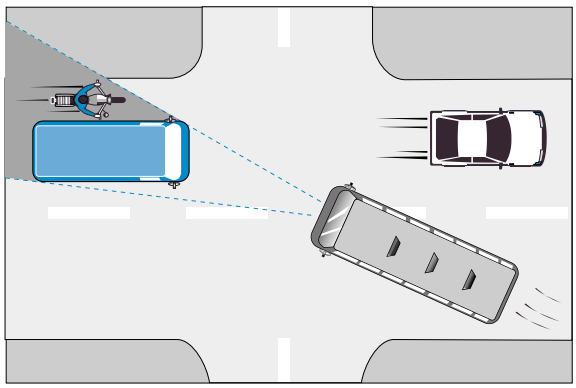
จากรูปที่ 1-10 มุมมองของผู้ขับ จะสังเกตเห็นรถมอเตอร์ไซค์ที่วิ่งมาจากทางขวามือได้ช้ากว่า กรณีที่ไม่แน่ใจว่าทางแยกข้างหน้าจะปลอดภัยหรือไม่ ควรหยุดรถชั่วขณะหรือชะลอความเร็วลง



รูปที่ 1-10 มุมอันตรายจากรถด้านขวามือ

2.2 มุมอันตรายจากรถที่กำลังเลี้ยวขวา

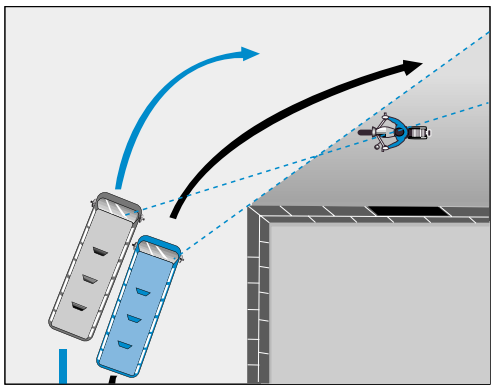
กรณีที่เลี้ยวขวาบริเวณสี่แยก จะมีมุมอันตรายอยู่บริเวณรถที่จอดอยู่ข้างหน้า ยิ่งเลี้ยวรถเข้าไปใกล้รถที่จอดอยู่มากเท่าไร ขอบเขตของมุมอันตรายก็จะมากขึ้นเท่านั้น อันตรายก็จะเพิ่มขึ้น ดังรูปที่ 1-11



รูปที่ 1-11 มุมอันตรายจากรถที่กำลังเลี้ยวขวา

2.3 มุมอันตรายจากการเลี้ยวรถในวงแคบ

กรณีที่เลี้ยวรถไปทางขวามือที่สี่แยก ยิ่งบีบมุมมากเท่าไร จะยิ่งทำให้มุมบังตา กว้างมากขึ้นเท่านั้น ทำให้มีอันตรายเพิ่มขึ้น ดังรูปที่ 1-12



มุมอันตรายที่กว้างขึ้นเนื่องจาก
การเลี้ยวรถในวงแคบ

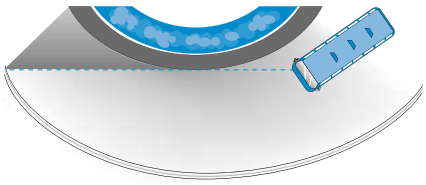
รูปที่ 1-12 มุมอันตรายจากการเลี้ยวรถในวงแคบ

3. มุมอันตรายจากทางโค้ง มีเทคนิคการเข้าโค้ง ดังนี้
   - ใช้ กสป (MSM)
   - การประเมินลักษณะของโค้ง
   - การวางแนวเข้าโค้ง
   - การใช้เกียร์และความเร็ว
   - สูตรในการเข้าโค้ง “เข้าช้า - ออกเร็ว”
   - สัญญาณ (ถ้าจำเป็น)
   - ข้อห้าม เช่น เบรก คลัตช์ การเปลี่ยนเกียร์ เป็นต้น

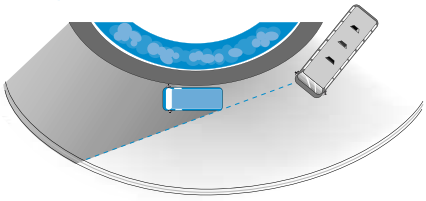
3.1 สิ่งกีดขวางที่ทำให้มุมอันตรายกว้างขึ้น

ถึงแม้จะเป็นทางโค้งเดียวกัน การมีสิ่งกีดขวางหรือไม่นั้นจะทำให้ขอบเขตของมุมอันตรายแตกต่างกันออกไป ดังรูปที่ 1-13

มุมอันตรายของทางโค้งที่ไม่มีสิ่งกีดขวาง

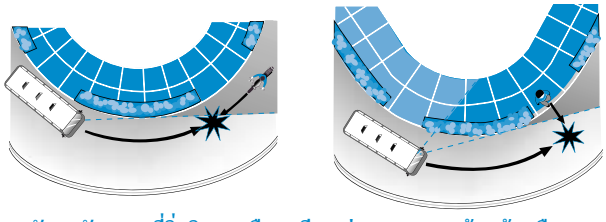


มุมอันตรายของทางโค้งที่มีสิ่งกีดขวาง

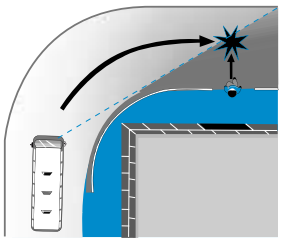


รูปที่ 1-13 สิ่งกีดขวางทำให้มุมอันตรายกว้างขึ้น

3.2 ตัวอย่างอุบัติเหตุบนทางโค้ง ดังรูปที่ 1-14



ชนกับรถจักรยานที่วิ่งชิดขวามือ มีคนพุ่งออกมาจากด้านซ้ายมือบนทางโค้งแคบ

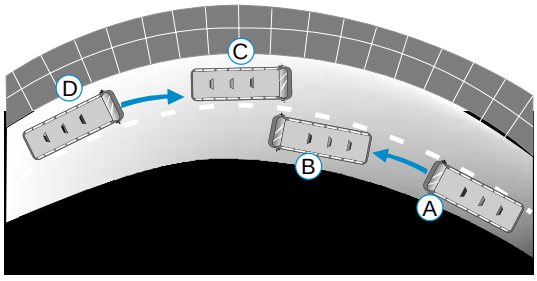


มีคนพุ่งออกมาจากด้านขวามือบนทางโค้งแคบ

รูปที่ 1-14 แสดงตัวอย่างอุบัติเหตุบนทางโค้ง

3.3 การขับรถบนทางโค้งแคบ

การขับรถบนทางโค้งแคบที่มองข้างหน้าไม่ค่อยเห็นนั้น มีโอกาสที่จะชนกับรถที่สวนมาได้ง่าย ควรพยายามวิ่งด้วยความเร็วที่สามารถจะหยุดรถได้ภายในระยะครึ่งหนึ่งของระยะทางที่สายตามองเห็นได้ การขับรถด้วยวิธีดังกล่าว ถือว่าเป็นการขับรถโดยใช้สติปัญญา เช่น ที่จุด A ระยะครึ่งหนึ่งของระยะทางที่สายตามองเห็นคือ จุด B จะต้องใช้ความเร็วที่สามารถจะหยุดรถได้จุดนี้ ในทำนองเดียวกันรถที่อยู่จุด D ก็ต้องวิ่งด้วยความเร็วที่สามารถจะหยุดรถได้ที่จุด C ดังรูปที่ 1-15

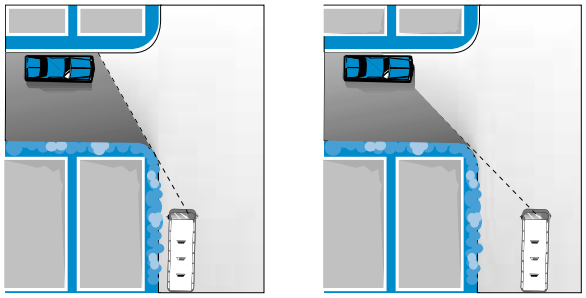


รูปที่ 1-15 การขับรถบนทางโค้งแคบของรถที่ระยะต่าง ๆ

4) ตำแหน่งที่เหมาะสมและถูกต้อง

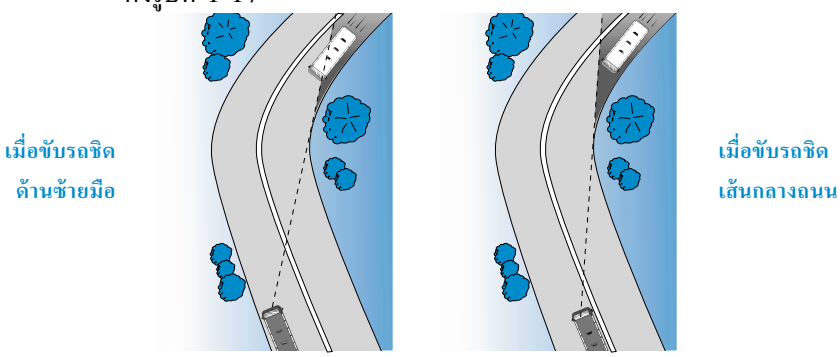
การที่จะสามารถมองเห็นคนหรือรถที่อยู่ในมุมมืดให้ได้เร็วที่สุดนั้น ควรคำนึงด้วยว่าจะต้องขับรถให้วิ่งอยู่บนตำแหน่งใดของถนนดี หรือในส่วนที่เกี่ยวกับรถคันอื่นนั้นจะขับขี่รถให้วิ่งอยู่ตรงส่วนไหนของถนนเป็นเรื่องสำคัญยิ่ง เพราะหากขับรถให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมทำให้เราสามารถมองเห็นสิ่งที่มองไม่เห็นขึ้นมาได้

- การเปลี่ยนแปลงของมุมอันตรายเนื่องจากการเปลี่ยนตำแหน่ง
  - กรณีขับรถไปบนถนนสามแยกเมื่อขับชิดถนนด้านซ้ายมือกับเมื่อขับชิดเส้นกลางถนน ดังรูปที่ 1-16



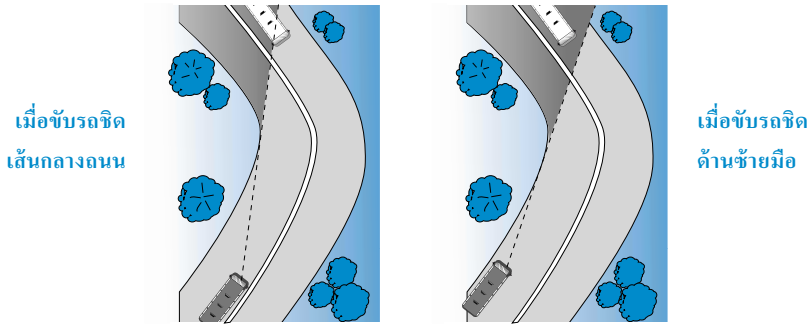
รูปที่ 1-16 การเปลี่ยนมุมอันตรายเมื่อขับรถบนถนนสามแยก เมื่อชิดถนนด้านซ้ายมือกับเมื่อขับชิดเส้นกลางถนน

  - กรณีขับรถบนทางโค้งระหว่างเลี้ยวขวาชิดด้านซ้ายกับชิดเส้นกลางถนน ดังรูปที่ 1-17



รูปที่ 1-17 การเปลี่ยนมุมอันตรายเมื่อขับรถทางโค้งระหว่างเลี้ยวขวาชิดด้านซ้ายมือกับชิดเส้นกลางถนน

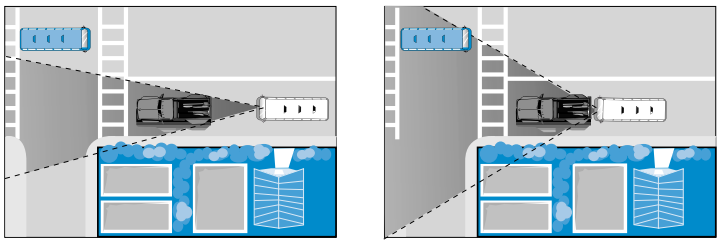
- กรณีขับรถบนทางโค้งระหว่างเลี้ยวซ้ายระหว่างชิดเส้นกลางถนนกับชิดด้านซ้ายมือ ดังรูปที่ 1-18



รูปที่ 1-18 การเปลี่ยนมุมอันตรายเมื่อขับรถบนทางโค้งเลี้ยวซ้าย ระหว่างชิดเส้นกลางถนนกับชิดด้านซ้ายมือ

- การเว้นระยะห่างจากรถคันหน้า

การขับรถชิดรถคันหน้ามากเกินไปนั้น นอกจากจะทำให้เกิดอุบัติเหตุชนกันง่ายแล้ว ยังทำให้มุมอันตรายมีขอบเขตกว้างมากขึ้นด้วย ดังรูปที่ 1-19



รูปที่ 1-19 เปรียบเทียบขอบเขตความกว้างมุมอันตรายของรถที่ขับชิดกับรถที่ขับห่างรถคันหน้า

1.3.3 เทคนิควิธีการขับรถในสถานการณ์ต่าง ๆ

1) เทคนิควิธีการขับรถตอนกลางคืน

คนขับรถต้องมีสภาพทั้งด้านร่างกาย จิตใจ และสายตาพร้อมอยู่เสมอ พักผ่อนให้เพียงพอ สายตาต้องสู้ไฟและคุ้นกับแสงไฟสามารถมองเห็นทัศนวิสัยได้รวดเร็วเมื่อมีรถส่องไฟสวนมา **ถ้ารู้สึกตาพร่ามัวหรือต้องจ้องมองนานกว่าจะเห็น ควรงดเว้นการขับรถในเวลากลางคืนโดยเด็ดขาด**

ควรขับรถโดยใช้ความเร็วต่ำกว่าปกติ และขณะขับรถ บางคนจะมองจุดแบ่งบนถนนที่เป็นจุดๆ ไปตลอด ทำให้เกิดอาการง่วงซึม จึงควรหลีกเลี่ยงโดยใช้สายตากวาดไปมาแบบเรดาร์ จะทำให้อาการเหล่านี้หายไป

ขณะขับรถตามคันอื่น ไม่ควรขับตามหลังกระชั้นกระชิดรถคันข้างหน้า โดยต้องแน่ใจว่าจะหยุดได้ภายในแสงไฟหน้าที่เห็นและไม่ควรใช้ไฟใหญ่ส่องไป เพราะไฟจะสาดเข้าไปในรถคันหน้าจะทำให้รถคันหน้าขับได้ลำบาก โดยเฉพาะเงาของรถคันหน้าจะตกทอดไปยังด้านหน้าทำให้บริเวณนั้นกลายเป็นจุดบอดก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

รถที่สวนทางในเวลากลางคืน เป็นปัจจัยสำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะรถที่สวนมานั้นจะสาดไฟเข้าใส่เรา ทำให้สายตาพร่ามองไม่เห็น ต้องหลีกเลี่ยง ไม่มองตรงแสงไฟที่สาดเข้ามาให้พยายามหลบสายตาและเล็งไปที่ขอบทางด้านซ้าย รักษาขอบทางไปเรื่อยๆ จนรถสวนมานั้นผ่านไปแต่ก่อนที่จะเข้าจุดสวนทางให้เราสาดไฟสูงสำรวจข้างทางไปล่วงหน้าก่อนสังเกตว่ามีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างทางหรือไม่ ถ้าพบว่ามีก็ให้ระวังไว้แต่ถ้าพบว่าไม่มีอะไรพอพ้นจุดสวนทางเราก็ไปได้โดยไม่ต้องระแวง

อันตรายอีกอย่างคือการ **“หลับใน”** ของฝ่ายที่ขับรถสวนทางมา เราควรจะสาดไฟใหญ่สูงและต่ำสลับกันไป เพื่อสอบถามว่าจะตอบสนองด้วยแสงไฟหรือไม่ ถ้าเราสลับไฟแล้วฝ่ายสวนทางยังเปิดไฟสูงจ้ามาหรือไฟต่ำที่เข้ามาโดยไม่ตอบสนองใดๆ ให้สันนิษฐานว่าฝ่ายนั้นกำลังสลึมสลือถึงขั้นหลับใน เราต้องลดความเร็วลงให้มากและขับรถชิดซ้ายสุด พร้อมที่จะหลบลงนอกทางด้านซ้ายโดยทันที ถึงแม้จะเสียหายหรือเจ็บก็ยังน้อยกว่าปล่อยให้ประสานงากันแน่ ถ้าขับรถในทางคดเคี้ยวเวลากลางคืนให้สังเกตรถสวนในทางโค้งจากแสงไฟของรถสวนที่สาดมาและห้ามใช้แตรสัญญาณในเวลากลางคืนโดยเด็ดขาด เพราะผิดกฎหมายด้วย

กฎหมายได้บังคับให้รถทุกคัน ใช้ไฟหน้าเมื่อพระอาทิตย์ตก และเมื่อมีเหตุจำเป็นที่ไม่สามารถมองเห็นข้างหน้าในระยะ 150 เมตร จึงใช้ไฟหน้าได้ ถ้าจะสามารถช่วยให้ขับรถดีกว่าปกติไม่ว่ากลางวัน หรือกลางคืน อย่าขับรถในเวลากลางคืน โดยเปิดไฟหรี่ไว้เท่านั้น นอกจากนี้การใช้ไฟสูงให้ใช้เฉพาะนอกเขตเทศบาลเท่านั้น และใช้เมื่อไม่มีรถอื่นสวนมาใกล้ ถ้าขับรถตามหลังผู้อื่นหรือสวนกันอย่าใช้ไฟสูงเมื่อมีรถที่มีแสงไฟข้างเดียวสวนมาให้ขับรถชิดซ้าย เพราะอาจเป็นรถจักรยานยนต์ หรือรถยนต์ที่มีไฟข้างเดียว นอกจากนี้อย่าใส่แว่นตากันแดด เมื่อขับรถในเวลากลางคืน

2) ฝนตกถนนลื่น

เมื่อฝนตกถนนลื่นมากจะกลายเป็นฟิล์มรองรับระหว่างยางกับพื้นถนน บางครั้งแถมมีโคลนติดตามล้อมา เพิ่มความหล่อลื่นขึ้นไปอีก จึงจำเป็นจะต้องตรวจสอบยางว่ามีดอกคงสภาพสมบูรณ์ดีหรือไม่ เมื่อขับรถฝ่าสายฝนต้องลดความเร็วลงให้มากกว่าปกติ ควรใช้เกียร์ต่ำกว่าปกติ 1 เกียร์ จะทำให้รถเกาะจับถนนได้ดียิ่งขึ้น

ขณะขับให้เปิดไฟหรี่หรือไฟใหญ่ไว้ตามแต่กรณี การเปิดไฟนั้นไม่ได้ช่วยให้เราเห็นทางดีขึ้นกลางสายฝนแต่ "ช่วยให้ผู้อื่นมองเห็นเรา" ไม่เข้ามาหาเรา หลีกเลี่ยงการเบรกกลางสายฝนอย่างรุนแรงและกระทันหันเพราะจะทำให้รถลื่นไถลถึงหมุนได้

ถ้ารถเริ่มเสียหลัก หรือเสียการเกาะจับถนนเนื่องจากลอยอยู่บนน้ำอย่าตกใจ ให้ยกเท้าจากคันเร่งโดยทันที อย่าเบรก อย่าหักพวงมาลัยอย่างฉับพลันเพราะอาจทำให้รถปัดหรือหมุนได้ จับพวงมาลัยให้คงที่และแน่น เมื่อรถลดความเร็วลงหรือผ่านแอ่งน้ำไปแล้ว รถก็จะเริ่มจับเกาะถนนไม่สามารถควบคุมได้ เมื่อผ่านถนนที่มีน้ำขัง ควรลองเบรกว่าอยู่หรือไม่ โดยเหยียบเบรกหลายๆ ครั้ง เพื่อไล่น้ำจนมั่นใจว่าเบรกใช้การได้ปกติ ทางที่ดีควรขับช้าๆ ไว้และทิ้งระยะห่างจากคันหน้าให้มากขึ้นจะได้ไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้น

3) การขับรถลุยน้ำ

ในกรณีที่รู้ตัวก่อนว่าจะต้องขับรถลุยน้ำท่วมให้เตรียมตัว ดังนี้

ใช้กระสอบแข็งๆ หรือที่ดีที่สุดก็คือยางปูพื้นกันฝุ่น ซึ่งมีอยู่แล้วในรถแทบทุกคันผูกกันไว้ที่กระจังหน้ารถเพื่อกันน้ำเวลาวิ่งลุยน้ำไป น้ำจะได้ไม่ไหลบ่าเข้าห้องเครื่อง กระเซ็นเข้าจานจ่ายและหม้อกรองอากาศ ซึ่งอาจทำให้เครื่องยนต์ดับอยู่กลางน้ำ หากเครื่องยนต์ดับขณะขับให้ทำการดับสวิตซ์และให้ปลดเกียร์ว่าง

สำหรับท่อไอเสียก็นับว่ามีความสำคัญมาก เพราะถ้าท่อไอเสียจมอยู่ใต้น้ำ รถก็หายใจไม่ได้ในที่สุดก็สำลักน้ำ ทำให้เครื่องดับ ดังนั้น ควรหาท่อหรือสายยางโตๆ มาครอบปลายท่อไอเสียและยกขึ้นให้เหนือน้ำเพื่อให้หายใจ และรถก็สามารถวิ่งลุยน้ำไปได้

การขับรถที่ถูกวิธีโดยทั่วๆ ไปแล้ว มีข้อห้ามอยู่ข้อหนึ่ง คือนักขับรถที่ดีจะต้องไม่เลี้ยงคลัทช์ แต่มียกเว้นในการขับรถลุยน้ำ เนื่องจากจำเป็นจะต้องเลี้ยงคลัทช์ไว้และเร่งเครื่องยนต์เดินสูงกว่าปกติเล็กน้อยเพื่อกันไม่ให้เครื่องยนต์ดับ เพราะบางครั้งเครื่องยนต์แช่น้ำนานๆ เครื่องยนต์อาจจะเย็นเกินไปหรือน้ำอาจจะกระเซ็นเข้าจานจ่ายบ้าง

จานจ่ายอาจจะชื้น การเหยียบคลัทซ์ไว้และเร่งเครื่องมากกว่าปกติเล็กน้อยจะทำให้เครื่องยนต์ไม่ดับ และความเร็วของรถยนต์ก็จะไม่เร็วไปตามเครื่องยนต์ที่เราเร่ง เพราะเราได้เลี้ยงคลัทช์เอาไว้ ทั้งนี้ เพราะถ้าปล่อยให้รถยนต์วิ่งไปเร็ว ๆ ตามความเร็วของเครื่อง น้ำอาจจะบ่าเข้าท่วมห้องเครื่องและความเร็วรถอาจจะกระแทก ทำให้น้ำกระเซ็นกระจายถูกผู้ร่วมใช้ทางอื่น ๆ เสียหายได้ อาจจะเป็นชนวนให้เกิดเหตุวิวาทได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม การเลี้ยงคลัทช์บ่อย ๆ น้ำจะเข้าคลัทช์และคลัทช์จะลื่นได้ จึงควรเลี้ยงคลัทช์เมื่อจำเป็นจริง ๆ เท่านั้น

นอกจากนี้ การขับรถผ่านบริเวณที่มีน้ำท่วมสูง จะทำให้เบรกเปียกน้ำ ส่งผลให้ระยะทางในการเบรกมากขึ้น และอาจเกิดอาการเบรกปัดข้างใดข้างหนึ่ง ดังนั้นหลังจากขับรถผ่านน้ำท่วม ให้เหยียบเบรกเบา ๆ หากไม่รู้สึกว่าความเร็วรถชะลอลง แสดงว่าผ้าเบรกอาจเปียกชื้น การทำให้ผ้าเบรกแห้ง โดยการขับรถด้วยความเร็วต่ำอย่างระมัดระวัง พร้อมกับเหยียบเบรกเบา ๆ ไปตลอดเวลา เพื่อให้ผ้าเบรกร้อนจนกระทั่งเบรกกลับคืนสู่สภาพปกติ แต่หากทำงานไม่ปกติควรจอดรถข้างทางทันที และตรวจสอบแก้ไขต่อไป

4) การขับรถฝ่าหมอก

เวลาที่หมอกจัดมาก ๆ นักขับรถส่วนใหญ่ มักจะจำกัดความเร็วของตนเองไม่ถูก มีหลาย ๆ วิธีที่เป็นหลักสำคัญสามารถนำไปปฏิบัติเมื่อขับรถฝ่าหมอก

ไฟ ให้เปิดไฟทันทีเมื่อทัศนวิสัยแย่ลง เปิดไฟใหญ่ต่ำ ไม่ใช้ไฟหรี่ ทั้งนี้เพื่อให้คนอื่นมองเห็นเรา หากมีไฟตัดหมอก ให้เปิดทั้งไฟหน้าและไฟหลัง เพื่อผู้ใช้ถนนหนทางร่วมกับเราจะได้เห็นเราในระยะไกลขึ้นกว่าธรรมดา หากขับฝ่าหมอกในระยะไกลต้องหมั่นทำความสะอาดกระจกโคมไฟด้วย

ความเร็ว ลดความเร็วลง ให้เหมาะสมกับสภาวะในขณะนั้น ทั้งนี้มีหลักง่าย ๆ สำหรับความเร็วที่เหมาะสมว่า จะต้องสามารถหยุดรถได้ทันในระยะที่มองเห็น ไม่ควรจะขับเร็วเกินกว่า 10 กิโลเมตร/ชั่วโมง และให้อยู่ในระยะที่สามารถมองเห็นไฟของรถคันหน้าได้ โดยรักษาระยะห่างที่ปลอดภัยให้พอเหมาะ

การเลี้ยวรถ การเลี้ยวขวาในขณะขับรถฝ่าหมอก นับว่าเป็นการปฏิบัติที่อันตรายมากหากหลีกเลี่ยงได้ควรหลีกเลี่ยง แต่หากหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้เพิ่มความระมัดระวังเป็นอย่างมาก ให้สัญญาณล่วงหน้าอย่างชัดเจนและเหมาะสม ควรเปิดหน้าต่างรถ

เพื่อใช้หูช่วยฟังเสียงสิ่งแวดล้อม และเพื่อช่วย “ตา” อีกทางหนึ่ง การเปิดหน้าต่างนั้นจะช่วยลดละอองฝ้าที่จับบนกระจกรอบ ๆ รถ ทำให้ผู้ขับรถยนต์สามารถมองเห็นทางและสิ่งแวดล้อม ลดอันตรายลง เปิดไฟแว้บหน้าหรือบีบแตรให้มากกว่าปกติที่เคยสักเล็กน้อย เพื่อให้รถที่อยู่ข้างหน้าหรือสวนทางได้มองเห็นเรา

การหยุดรถกลางหมอกควัน ถือว่าเป็นอันตรายอย่างใหญ่หลวงทีเดียวเพราะรถที่ตามมาหรือสวนทางจะมองไม่เห็นรถเราที่จอดขวางทางเขาอยู่ ดังนั้นจึงต้องจอดให้พ้นทางเดินรถให้มากที่สุด หากจำเป็นและหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้สร้างเครื่องกีดขวาง หรือสัญญาณเตือนผู้ร่วมใช้ถนนอื่น ๆ ให้รู้ตัวล่วงหน้าในระยะห่างที่ปลอดภัย และถ้ามีไฟสัญญาณเตือนฉุกเฉินให้เปิดไว้ตลอดเวลา หากมีเครื่องหมายแบบสากล คือสามเหลี่ยมสะท้อนแสงสีแดง ให้ตั้งห่างจากรถที่จำเป็นต้องจอดอยู่กลางหมอกประมาณ 100-150 ฟุต และต้องจอดโดยทันที หากหมอกควันหนาทึบมาก และต้องปฏิบัติตามกฎดังกล่าวแล้ว ในบางครั้งก็จะต้องจอดเป็นระยะ ๆ เช็ดกระจกหน้าและไฟหน้า ไฟท้ายให้สะอาด ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและข้อสุดท้ายควรคำนึงถึงสายตาของบางท่านที่มีผลกระทบต่อภาพลวงตาที่เกิดขึ้นในการขับรถฝ่าหมอกไปนาน ๆ ด้วย

การขับรถในหมอกนาน ๆ ท่านจะรู้สึกอ่อนเพลียมากกว่าปกติ ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขับมากขึ้น ทำให้เกร็งจนเกิดอาการเครียด ดังนั้น หัวใจและชีพจรอาจจะเต้นแรงขึ้นเกิดอาการเหงื่อแตก

ท่านที่เป็นนักซิ่ง นักแซง ที่ชอบไปแซงหัวคิว เพราะขี้เกียจขับตามหลังคันอื่น สำหรับกรณีนี้ควรงดแซงโดยเด็ดขาด

นักขับรถฝ่าหมอกบางท่านมีจิตใต้สำนึกกลัวรถที่วิ่งตามหลังจะเข้ามาชนท้าย เลยรีบเหยียบคันเร่งขึ้น เพื่อให้หนีห่างโดยนึกเอาเองว่าข้างหน้าน่าจะปลอดภัยกว่า ผลคือความเร็วรถสูงเกินไป เมื่อพบเหตุการณ์วิกฤติเกิดขึ้น จึงแก้ไขเหตุการณ์ไม่ได้

เวลาที่หมอกจัดมาก ๆ นักขับส่วนใหญ่มักจะจำกัดความเร็วของตนเองไม่ถูกว่าควรวิ่งด้วยความเร็วสักเท่าใดและวัดระยะห่างจากรถที่วิ่งอยู่ข้างหน้าไม่ถูก เพราะมักจะหลอกตาว่าห่างมากกว่าความเป็นจริง แม้กระทั่งเสียงความเร็วของเครื่องยนต์ก็จะฟังเพี้ยนไปเพราะความหนาแน่นของหมอก จึงควรที่จะมีมาตรวัดความเร็วของรถ และมาตรวัดความเร็วรอบเครื่องยนต์จะถูกต้องที่สุด ดังนั้น เพื่อความปลอดภัยไม่ให้ชนท้ายคันหน้า ท่านควรขับตามคันหน้าเว้นระยะห่างให้เหมาะสม เพื่อให้สามารถหยุดรถได้ทัน

5) เบรกแตกหรือเสีย

อาการเบรกแตกคือ เมื่อเหยียบเบรกแล้วคันเหยียบเบรกจมหายไป รถไม่หยุด วิธีแก้คือ ให้ย้ำเบรกแรงๆ บ่อยๆ อาจทำให้เบรกมีกำลังดีขึ้น ถ้าเบรกเสียและข้างหน้าไม่มีรถขวาง ให้ลดความเร็วโดยใช้เกียร์เข้าช่วย และใช้เบรกมือช่วย พร้อมประคองพวงมาลัยรถให้อยู่ในบังคับควรลดเกียร์จากเกียร์ 4 มาเกียร์ 3 เกียร์ 2 และเกียร์ 1 ตามลำดับ

6) รถเสียหลักลื่นไหล

การเลี้ยวรถแรงๆ หรือห้ามล้อแรง ทำให้รถเสียการทรงตัวได้ โดยเฉพาะบนถนนที่เปียกน้ำ เมื่อรู้สึกว่ารถลื่นไหล ให้ถอนคันเร่ง และหักพวงมาลัยไปในทิศทางเดียวกับรถที่ไถล เมื่อรถตั้งลำได้แล้วค่อยบังคับพวงมาลัยคืนให้ตรงอย่าเหยียบเบรกในระหว่างที่รถกำลังลื่นไถล

7) คันเร่งค้าง

เมื่อคันเร่งค้างอย่าตกใจ ให้ใช้ปลายเท้าเขี่ยขึ้น ถ้าทำไม่ได้ ให้ดับเครื่องยนต์เหยียบเบรกรถให้หยุด หรือถ้ารถใช้เพาเวอร์เบรก ต้องระวัง หากดับเครื่องจะต้องใช้แรงเหยียบเบรกมากกว่าเดิม

8) ไฟหน้าดับ

ให้ถือพวงมาลัยให้ตรง แล้วหยุดรถให้เร็วที่สุด แล้วนำรถเข้าข้างทาง เมื่อหยุดรถแล้ว ให้สัญญาณเตือนรถอื่นด้วย สาเหตุอาจจะเกิดจากขั้วแบตเตอรี่หลุด หรือฟิวส์ไฟขาดถ้าวงจรครบแสดงว่าหลอดไฟขาด

9) ยางแตกหรือระเบิด

อาการของยางแตก เพราะถูกตะปู หรือรั่วด้วยสาเหตุใดสาเหตุหนึ่ง ยางจะค่อยๆ แบนลง พวงมาลัยรถจะหนัก ถ้ายางหน้าแตกรถจะเอียงไปข้างที่แตก ถ้ายางหลังแตกจะรู้สึกสะเทือน อย่าเหยียบเบรกกระทันหัน ค่อยๆ เบรก แล้วนำรถเข้าข้างทางเพื่อรอเปลี่ยนยางต่อไป ในกรณีที่ยางระเบิดจะเริ่มเสียหลักในทันทีที่เสียงระเบิดของยางและรถจะมีอาการทรุดลงและอาจจะแฉลบหรือปัดเฉออกนอกแนวทางที่กำลังวิ่งอยู่

ท่านต้องคุมสติให้อยู่อย่าเหยียบเบรกทันที เพราะรถอาจคว่ำได้ ให้พยายามบังคับพวงมาลัยไม่ให้รถเฉออกแนววิ่ง รีบปล่อยคันเร่งพร้อมเปลี่ยนเกียร์มาใช้เกียร์ต่ำลดลงเรื่อย ๆ เพื่อชะลอให้ช้าลง แล้วจึงค่อยเหยียบเบรกแล้วแอบเข้าข้างทางเพื่อเปลี่ยนยางต่อไป

10) ฝากระโปรงเปิดขณะขับรถ

ค่อย ๆ ลดความเร็วลงแล้วจอดรถชิดขอบทาง ควรตรวจฝากระโปรงรถให้ปิดสนิททุกครั้งที่พักรถให้เป็นนิสัย

11) ไฟไหม้รถ

รถที่ไฟไหม้มักเกิดจากไฟลัดวงจรให้หาทางงัดขั้วแบตเตอรี่ออก การดับไฟให้ใช้ผ้าผืนใหญ่ ๆ หนา ๆ ถ้าดับไฟไม่ได้ให้ออกห่างรถมากที่สุด ก่อนถังน้ำมันรถจะระเบิด หรือขอยืมเครื่องมือดับเพลิงจากผู้อื่นมาดับ

12) รถตกน้ำ

เมื่อรถตกลงไปในน้ำให้ออกทางหน้าต่างรถ หรือออกทางกระจกหน้าหลังในขณะที่รถยังลอยอยู่ โดยใช้เท้าถีบหรือวัตถุทุบกระจก อย่าพยายามออกทางประตู เพราะแรงดันน้ำจะทำให้ประตูเปิดไม่ออก จนกว่าน้ำจะเข้ามาเต็มภายในรถ

13) เมื่อมีรถวิ่งมาชน

หากรถดังกล่าววิ่งสวนทางมาจะชนให้ใช้ห้ามล้อทันที เพื่อลดแรงชน พยายามหักหลบไปทางซ้าย อย่าหักหลบมาทางขวา ให้สัญญาณไฟเตือนหรือแตรเตือน อย่าลืมว่าการนำรถข้างทางนั้นยังมีโอกาสรอดมากกว่าถูกชนซึ่งหน้า

14) เครื่องยนต์ร้อนจัด

เมื่อเครื่องยนต์ร้อนจัดเครื่องจะดับหรือเร่งไม่ออกหรือมีควันไอน้ำพุ่งจากหน้ารถ ให้ขับรถเข้าจอดข้างทางเพื่อซ่อม อย่าเปิดฝาหม้อน้ำเป็นอันขาด รอจนกว่าเครื่องจะเย็นลงจึงจะขับไปร้านบริการที่ใกล้ที่สุด

15) กระจกหน้าแตก

เมื่อกระจกหน้าแตกอย่าตกใจ ให้ชิดขอบทางทันที ในรถรุ่นใหม่กระจกจะค่อย ๆ แตกออกเป็นเม็ด ๆ ให้ทุบกระจกทิ้ง ก่อนขับรถต่อไป เก็บเศษกระจกที่แตกทิ้งขยะอย่าทิ้งไปข้างถนน เพราะนอกจากจะทำให้ถนนสกปรกแล้ว อาจทำให้ยางรถผู้อื่นแตกหรือรั่วได้

16) เพลาคันส่งหลุด

การที่เพลาคันส่งหลุดขณะขับรถ จะก่อให้เกิดอันตรายมากที่สุด เพลาคันส่งคือท่อทรงกระบอกอยู่ใต้ท้องรถที่ต่อจากห้องเครื่องยนต์อยู่ข้างหน้าและขับเคลื่อนล้อหลังเท่านั้น ถ้าเพลาคันส่งหลุดโดยเฉพาะที่เกิดจากข้อต่อเพลาหน้าหลุด จะทำให้รถถูกดึด เนื่องจากหัวเพลางัดกับพื้นดินทำให้รถบังคับไม่ได้ เมื่อทราบว่าคันส่งหลุดให้ชะลอรถก่อนขับเคลื่อนที่ เมื่อเกิดอาการดังกล่าวให้ไปซ่อมทันที

17) การขับรถขึ้นเขา ขึ้นเนินสูงและการขับรถลงเขา หรือขึ้นสะพาน

ขับรถขึ้นเขาหรือขึ้นเนินสูงหรือขึ้นสะพาน รถจะหนักเครื่องยนต์ทำงานหนัก เพราะความสูงของถนนที่ลาดชัน จะทำให้รถไหลลง ควรใช้เกียร์ต่ำและไม่ควรขับแซงรถคันข้างหน้าเพราะมองไม่เห็นรถที่สวนมา

18) การขับรถลงเขา ลงเนินสูง และลงสะพานสูง ๆ

ความเร็วของรถจะเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ มากกว่าปกติอาจเกิดอันตรายได้ง่าย ฉะนั้น การขับรถลงจากเขาหรือเนินสูง ๆ หรือลงสะพานสูง ๆ ต้องลดเกียร์มาใช้เกียร์ต่ำ หากเครื่องยนต์ดับให้เหยียบเบรกให้รถหยุดและดึงเบรกมือ หรือใช้ไม้รองล้อทุกล้อไว้ เพื่อป้องกันรถไหลลงและไม่ควรขับแซงรถคันข้างหน้า เพราะมองไม่เห็นรถที่สวนมา

19) เมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรือรถเสีย

ให้นำรถจอดแอบเข้าข้างทางหรือเข็นไปจอดในที่ที่มีแสงสว่าง ที่จะให้รถผ่านไปมาเห็นได้ชัด และจะต้องเปิดสัญญานไฟฉุกเฉินหรือไฟเหลืองกะพริบเตือนให้รถอื่นเห็น หากไฟฉุกเฉินเสียให้ใช้ไฟฉาย หรือจุดโคมไฟ หรือถ้าจำเป็นให้ใช้กิ่งไม้กองไว้ให้ห่างจากด้านหน้า และด้านหลังรถพอสมควร เพื่อเตือนให้รถที่วิ่งผ่านไปมาได้เห็นจะได้ระมัดระวัง

(ถ้าเป็นกลางคืนอาจใช้กิ่งไม้ก่อเป็นกองไฟไว้ให้ห่างจากหน้ารถหลังรถพอสมควร(ถ้าจำเป็น) แต่ระวังเรื่องควันไฟจากการก่อกองไฟด้วย)

20) เมื่อรถเกิดอุบัติเหตุชนกันอยู่กลางถนนไม่สามารถเข็นเข้าข้างทางได้

ผู้ประสบเหตุหรือประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงไม่ควรไปมุงดูอยู่บริเวณที่เกิดเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งเวลากลางคืนเพราะอาจเกิดอันตรายจากรถที่วิ่งสวนไปมาได้ง่าย บางครั้งรถอื่นอาจพุ่งเข้าไปใส่ฝูงชนจะทำให้ตายและบาดเจ็บมาก

ข้อควรปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

- หากตกลงกันไม่ได้ว่า ใครผิด ใครถูก ห้ามเคลื่อนย้ายรถ ต้องเปิดไฟฉุกเฉินให้รถคันอื่นทราบว่ารถท่านเกิดอุบัติเหตุ
- แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- ถ้ามีประกันภัย ให้แจ้งบริษัทประกันภัยก่อนเคลื่อนย้ายรถ
- จดรายละเอียดต่าง ๆ ของรถคู่กรณีไว้ เช่น หมายเลขทะเบียนรถ สี และรถยี่ห้ออะไร ตลอดจนชื่อ นามสกุล ของผู้ขับรถคู่กรณีด้วย
- หากมีผู้บาดเจ็บ ให้รีบนำส่งโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด

21) คำแนะนำการขับรถทางไกล

ข้อควรปฏิบัติก่อนเดินทางไกล ควรมีการตรวจสภาพ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีและปลอดภัย ดังนี้

- ตรวจช่วงล่าง คันส่งคันชักพวงมาลัย ตรวจน๊อตล้อทุกล้อ ขันแน่น
- ตรวจยางทุกเส้นและยางอะไหล่ด้วย ยางไม่มีดอกควรเปลี่ยน วัดลมยางทุกล้อให้ได้ขนาด และเหมาะสมกับขนาดของรถและน้ำหนักรถบรรทุก และควรมีที่วัดลมยางไปด้วย ถ้าไม่มีที่วัดลมเมื่อเติมลมแล้ว ยางแนบสัมผัสกับพื้นประมาณ 6 นิ้ว
- เตรียมแม่แรงประจำรถเหล็กขันแม่แรงและกุญแจขับแม่แรงตรวจสอบว่าแม่แรงใช้การได้หรือไม่
- ตรวจเบรกมือใช้การได้ดีหรือไม่

- ตรวจระบบเครื่องยนต์สตาร์ทติดเครื่องยนต์เดินเครื่องสม่ำเสมอ (ประมาณ 500-600 รอบ โดยดูจากหน้าปัดวัดรอบ หรือตามที่ผู้ผลิตกำหนด) หรือให้ช่างเครื่องยนต์ตั้งไฟและน้ำมัน ตรวจดูสายพานเครื่องยนต์ชำรุดหรือหย่อนจนไฟไม่ชาร์จหรือไม่ ถ้าเครื่องเดินไม่เรียบอาจต้องเปลี่ยนหัวเทียนและทองขาว ถ้าเครื่องเดินปกติเมื่อเร่งเครื่องไฟจะชาร์จเข้าแบตเตอรี่ ถ้าไฟไม่ชาร์จเมื่อวิ่งไปเรื่อยๆ ไฟจะหมดหม้อแบตเตอรี่เครื่องยนต์จะดับหรือสตาร์ทไม่ติด ไฟหน้าไม่สว่าง แตรไม่ดัง การสังเกตว่าไฟชาร์จหรือไม่ให้ดูที่หน้าปัดรถจะมีเข็มหรือไฟแดงที่หน้าปัดบอกไฟชาร์จจะแดงขึ้น
- ตรวจดวงไฟหน้าทั้ง 2 ดวงไฟท้าย ไฟเบรก ไฟเลี้ยว ไฟฉุกเฉินทุกดวง ต้องสว่างเพียงพอและใช้การได้ดีทุกดวง ปรับไฟสูงไฟต่ำให้ได้ขนาดตามที่กำหนดไว้ ถ้าหลอดขาดหรือฟิวส์ขาดให้เปลี่ยน

22) คำแนะนำการแซงรถ

สิ่งที่ต้องคำนึงถึงก่อนแซง คือ ความจำเป็นที่ต้องแซง สภาพถนนดี ประเมินสมรรถนะกำลังเครื่องยนต์ของเรา ประเมินสถานการณ์รถคันที่จะถูกแซงรวมทั้งรถคันอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ระยะทางและเวลาในการแซง เพื่อความปลอดภัย สำหรับเทคนิคการแซง มีดังนี้

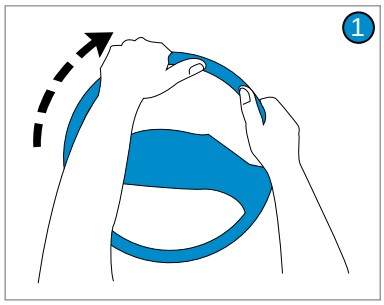
- รู้เขา - รู้เรา เช่น สมรรถนะ ความเร็วรถเขา ความเร็วรถเรา
- ทัศนวิสัยข้างหน้าโล่ง ปลอดภัย และต้องไม่ผิดกฎหมาย
- ดูกระจกมองหลังและตรวจจุดบอด
- ให้สัญญาณแซง
- เลือกความเร็วและเกียร์
- จังหวะ ระยะห่าง และสำรองเผื่อเหตุการณ์ฉุกเฉินไว้ด้วย
- ไม่อยู่ในจุดบอดของผู้อื่นนานเกินไป
- ไม่แซงแบบหน้ากระดานหรือผ่าหมาก
- ยกเลิกสัญญาณแซง
- ดูกระจกมองหลัง

- ให้สัญญาณกลับเข้าเลน
- กลับเข้าทาง เมื่อเห็นรถคันที่แซงมาอยู่ในกระจกมองหลังเต็มคัน
- ปรับความเร็ว
- อย่าลืมปิดสัญญาณ

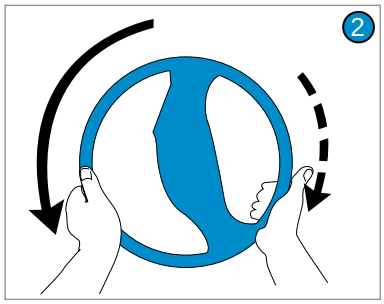
23) คำแนะนำเกี่ยวกับพวงมาลัยรถ

พวงมาลัยรถ คือ หัวใจของการบังคับรถ และแก้ไขสถานการณ์เหตุฉุกเฉิน ความแม่นยำการควบคุม และหลบหลีกได้อย่างทันการ เป็นเทคนิคที่เกิดขึ้นได้เนื่องมาจากการฝึกฝน การจับพวงมาลัยที่เหมาะสม เพื่อบังคับรถ และแก้ไขสถานการณ์ได้ทันท่วงที จะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการจับพวงมาลัยที่ถูกต้องควรจับด้วยมือทั้งสองข้างตลอดเวลาที่ขับรถ(เว้นแต่เมื่อมีเหตุจำเป็นต้องใช้มืออีกข้างหนึ่ง) จับให้แน่นพอควรอย่างเป็นธรรมชาติ (เว้นแต่ในกรณีที่ขับในภาวะไม่ปกติหรือรถขนาดใหญ่) จับ ณ ตำแหน่ง 9 โมงเช้าและบ่าย 3 โมงเย็น เพราะถ้าจับในตำแหน่ง 10 โมงเช้าและบ่าย 2 โมงเย็น จะทำให้แผ่นหลังและไหล่ของผู้ขับรถอยู่ห่างจากเบาะนั่ง ทำให้นั่งไม่สบายและเกิดอาการปวดหลังได้ และควรให้หัวแม่มือแนบริมขอบนอกของพวงมาลัย ห้ามสอดเข้าไปในวงพวงมาลัย และห้ามใช้มือขวาวางพาดบนขอบประตูด้านคนขับ เพราะจะทำให้การควบคุมพวงมาลัยทำได้ลำบาก และไม่คล่องตัว

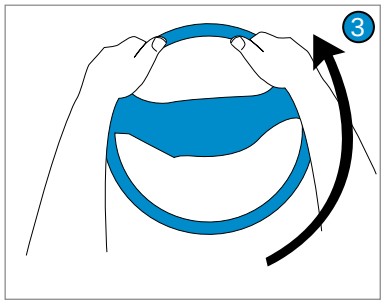
นอกจากการจับพวงมาลัยที่เหมาะสมแล้ว การหมุนพวงมาลัยที่ถูกต้องก็มีความจำเป็นสำหรับการขับรถอย่างปลอดภัย โดยเทคนิคการหมุนพวงมาลัยที่ยอมรับว่าดีที่สุด คือการหมุนพวงมาลัยระบบ “ดึงและดัน” (Pull-Push Maneuvering System) เพราะอยู่ในตำแหน่งที่พร้อมแก้ไขสถานการณ์สามารถเลี้ยวและเข้าโค้งได้นิ่มนวลที่สุด ขั้นตอนการหมุนพวงมาลัย คือ ขณะหมุนพวงมาลัย มือทั้งสองข้างต้องอยู่กับพวงมาลัย มือแต่ละข้างต้องไม่ล้ำหรือเกินตำแหน่งเที่ยงวัน และ 6 โมงเย็น มือซ้ายและขวาผลัดกันดึงและดัน รับและส่ง ขึ้นลงขนานได้สมดุลย์กันในแนวดิ่งตลอดเวลาที่หมุน สำหรับการคืนพวงมาลัยกลับให้ทำลักษณะเดียวกันกับการหมุนตอนแรก เพียงแต่กลับกัน เช่น เลี้ยวขวา มือขวาดึง มือซ้ายดันจนได้ทิศทางที่ต้องการ เมื่อคืนพวงมาลัยก็เปลี่ยนเป็นมือขวาดัน มือซ้ายดึงเท่านั้น ดังรูปที่ 1-20



เลื่อนมือซ้ายจับพวงมาลัยที่ตำแหน่งสูงสุดของพวงมาลัย แต่ต้องไม่เลยตำแหน่ง 12 นาฬิกา



ใช้มือซ้ายดึงพวงมาลัยลงมา และให้เลื่อนมือขวาลง ปล่อยให้ขอบพวงมาลัยผ่านนิ้วมือข้างขวา พยายามให้มือข้างขวาอยู่ในระดับเดียวกับมือซ้ายจนกระทั่งใกล้ตำแหน่งล่างสุดของพวงมาลัย



หากต้องการเลี้ยวรถทางซ้ายมากขึ้น ให้ใช้มือขวาดันพวงมาลัยขึ้น ในขณะเดียวกันให้มือซ้ายเลื่อนขึ้นให้ได้ระดับเดียวกันกับมือขวา ทำตามขั้นตอนดังกล่าวซ้ำจนกระทั่งเลี้ยวรถเสร็จ ดึงพวงมาลัยให้ตรง หลังจากเลี้ยวรถเสร็จ โดยใช้มือสาวพวงมาลัยในทิศทางตรงกันข้ามกับขณะเลี้ยว โดยอย่าปล่อยให้พวงมาลัยหมุนกลับเอง

รูปที่ 1-20 การหมุนพวงมาลัยระบบดึงและดัน (Pull-Push)

บทที่ 2 การขับรถอย่างไรให้ลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิง

ปัจจุบันยานพาหนะเป็นปัจจัยที่สำคัญในชีวิตประจำวันของมนุษย์ ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่สร้างความสะดวกสบายในการเดินทาง และการสร้างรายได้ในด้านการพาณิชย์ การขนส่งและก่อให้เกิดผลกำไรทางเศรษฐกิจขึ้น อัตราการเพิ่มของจำนวนรถยนต์บนท้องถนนมีจำนวนสูงขึ้น จึงเป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การจราจรคับคั่งติดขัด โดยเฉพาะในเขตเมือง เกิดการเคลื่อนที่ของยานพาหนะด้วยความเร็วที่ไม่สม่ำเสมอ มีช่วงเร่งและหยุด (Start and Stop) มาก ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ตะกั่ว ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน ก๊าซโอโซน ก๊าซไฮโดรคาร์บอน ฝุ่นรวมและฝุ่นขนาดเล็กที่เกิดจากยานพาหนะ เช่น ควันดำ และควันขาว ตลอดจนเสียงรบกวนที่เกิดจากยานพาหนะมากขึ้น

ราคาน้ำมันในท้องตลาดปัจจุบันมีราคาสูงขึ้น ทำให้ค่าขนส่งสินค้าสูงขึ้น ส่งผลถึงสินค้ามีราคาสูงขึ้นตามไปด้วย การขับขี่รถให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้เชื้อเพลิงเป็นทางออกทางหนึ่งในการประหยัดน้ำมัน และช่วยลดมลพิษให้กับสภาพแวดล้อม การขับรถให้ประหยัดน้ำมันและลดมลพิษมีรายละเอียด ดังนี้

» 1. ไม่ควรเร่งเครื่องยนต์ก่อนออกรถหรือออกรถกระชาก

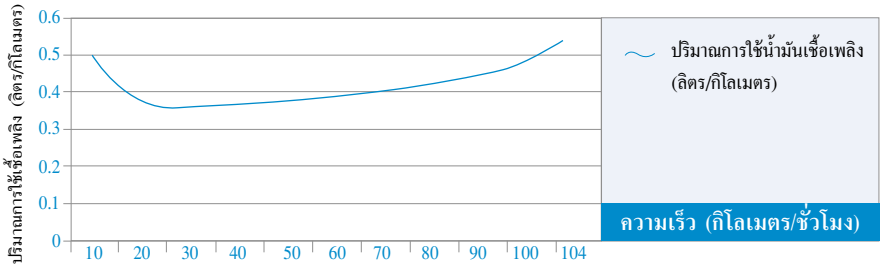
การออกรถอย่างรวดเร็วและรุนแรง หรือการเร่งเครื่องให้มีความเร็วรอบสูงก่อนออกรถทำให้อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น และยังทำให้ชิ้นส่วนต่าง ๆ สึกหรอมากขึ้นด้วย เมื่อเครื่องยนต์มีความเร็วรอบสูง อัตราความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงจะสูงตามด้วย เมื่อออกรถไม่จำเป็นต้องเร่งเครื่องยนต์เกินความจำเป็น โดยทั่วไปความเร็วรอบของเครื่องยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ที่เหมาะสมสำหรับการออกรถประมาณ 1,250-1,500 รอบต่อนาที หรือตามที่ผู้ผลิตกำหนด

» 2. ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดรถคอย

ควรดับเครื่องยนต์หากต้องจอดรถคอยเป็นเวลานาน เพราะจะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเปล่าประโยชน์และก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศจากรถยนต์เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

3. ขับรถที่ความเร็วประหยัด

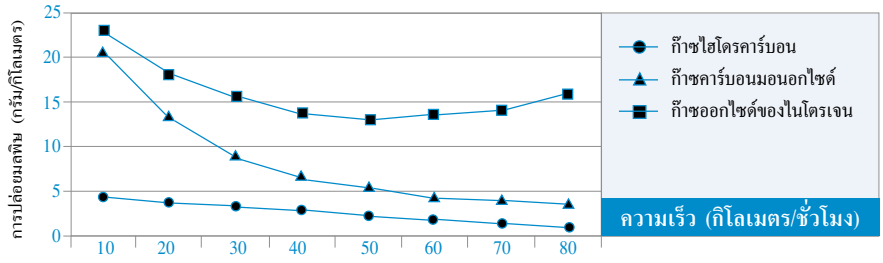
ไม่ควรขับรถที่ความเร็วสูงมากจนเกินไป เพราะจะสิ้นเปลืองน้ำมัน ระดับความเร็วที่จะช่วยให้ประหยัดน้ำมันได้มากที่สุดสำหรับรถดีเซลขนาดใหญ่ คือ 20-50 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดังรูป 2-1 การขับรถที่ความเร็วปานกลางอย่างคงที่จะประหยัดน้ำมันได้มากที่สุด การขับแบบเร็วบ้างช้าบ้างเป็นการวิ่งที่สูญเปล่า การขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด (กฎหมายกำหนดให้ความเร็วสูงสุดในการขับขี่รถยนต์บนถนนทั่วไปไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง) จะทำให้สูญเสียน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 สำหรับความเร็วทุก ๆ 1.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมงที่เพิ่มขึ้น



รูปที่ 2-1 ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วกับอัตราการใช้เชื้อเพลิง

4. การขับรถด้วยความเร็วที่ช่วยลดมลพิษ

การระบายก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และก๊าซไฮโดรคาร์บอน จะต่ำสุดเมื่อวิ่งที่ความเร็ว 70-80 กิโลเมตร/ชั่วโมง ส่วนการระบายก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนจะต่ำสุดเมื่อวิ่งที่ความเร็ว 50-60 กิโลเมตร/ชั่วโมง และจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อความเร็วมากกว่า 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ดังรูปที่ 2-2



รูปที่ 2-2 ความสัมพันธ์ระหว่างความเร็วกับการระบายมลพิษทางอากาศ
ที่มา : Mobile Thai version 1.1

5. ความเร็วที่เหมาะสม เพื่อลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิง

ความเร็วที่เหมาะสมสำหรับรถยนต์ดีเซลขนาดใหญ่ เพื่อลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิงจะอยู่ในช่วง 40 - 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

6. การใช้เกียร์และความเร็วรอบของเครื่องยนต์

ไม่ควรขับรถลากเกียร์ต่ำนาน ๆ เพราะจะทำให้เกียร์ทำงานหนักและสึกหรอเร็ว นอกจากนั้น การลากเกียร์ต่ำนาน ๆ จะทำให้เครื่องยนต์หมุนด้วยความเร็วรอบสูงเกินไป กินน้ำมันมาก เครื่องยนต์ร้อนจัดและพังเร็วกว่ากำหนด ควรใช้เกียร์ 1 ในการออกรถทุกครั้งและควรเข้าเกียร์ให้เหมาะสมกับช่วงความเร็วรอบของเครื่องยนต์ โดยไม่ควรใช้เกียร์ต่ำ (เกียร์ 1 และ 2) ที่ความเร็วรอบของเครื่องยนต์สูงหรือใช้เกียร์สูง (เกียร์ 3, 4 และ 5) ที่ความเร็วรอบเครื่องยนต์ต่ำ เพราะจะมีผลให้กำลังเครื่องตกและจะสิ้นเปลืองน้ำมันมากกว่าปกติ

การเลือกใช้เกียร์ควรใช้ให้เหมาะสมกับความเร็วในการขับขี่ เกียร์ 1 และ 2 เหมาะกับความเร็วต่ำ เกียร์ 3, 4 และ 5 เหมาะกับความเร็วสูง นอกจากนั้น ควรใช้เกียร์ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยใช้เกียร์สูงที่สุดเท่าที่เป็นไปได้โดยให้เหมาะสมกับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ จะช่วยลดการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงและลดการระบายมลพิษ

หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนเกียร์ที่บ่อยเกินไปและควรขับขี่ด้วยความเร็วรอบเครื่องยนต์ที่ไม่สูงจนเกินไป เพราะการเปลี่ยนเกียร์และการขับรถที่ความเร็วรอบของเครื่องยนต์มากเกินไป จะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันและการระบายมลพิษเพิ่มมาก

การถอนคันเร่งจะช่วยหน่วงเครื่องยนต์ให้ลดความเร็วลง ทำให้ไม่สิ้นเปลืองน้ำมัน สำหรับเกียร์อัตโนมัติขณะขับรถในเมือง ไม่ต้องเหยียบคันเร่งลึก ยกเว้นหากต้องการอัตราเร่งมากกว่าปกติ พอพ้นช่วงนั้นให้รีบถอนคันเร่งเพื่อให้ระบบอัตโนมัติเปลี่ยนไปสู่เกียร์สูงถัดไป เมื่อเห็นรถคันหน้าลดความเร็วลงให้รีบถอนคันเร่งจะช่วยประหยัดน้ำมันได้มาก

7. ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับรถ

การเลี้ยงคลัตช์หรือเอาเท้าแช่ไว้ที่คลัตช์ระหว่างขับจะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมัน นอกจากนั้น การเลี้ยงคลัตช์ตลอดเวลาของการขับจะทำให้คลัตช์สึกหรอเร็วและสิ้นเปลืองน้ำมันทุกครั้ง ที่ชลอความเร็วไม่จำเป็นต้องเหยียบคลัตช์ ให้ใช้วิธีผ่อนความเร็วก่อนแล้วจึงค่อยเหยียบคลัตช์เมื่อรถใกล้หยุด ซึ่งวิธีนี้จะช่วยยืดอายุคลัตช์ให้ยาวนานขึ้นและประหยัดเชื้อเพลิง

8. ไม่พักเท้าที่คลัตช์หรือเบรก

การพักเท้าที่คลัตช์หรือเบรก จะทำให้คลัตช์และเบรกสึกหรอโดยไม่จำเป็นและสิ้นเปลืองน้ำมันเพิ่มขึ้น

9. หลีกเลี่ยงการเร่งเครื่องอย่างรุนแรงหรือเร็วเกินไป

การระบายมลพิษจะเกิดมากที่สุดในระหว่างการเร่งเครื่อง หากขับขี่อย่างรุนแรงและเร่งเครื่องมากเกินไปจะทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงและระบายมลพิษเพิ่มขึ้น จากผลศึกษาการขับขี่แบบต่างๆ ที่มีผลต่ออัตราการใช้เชื้อเพลิงและมลพิษในรถยนต์ดีเซลขนาดเล็ก พบว่าในแต่ละครั้งที่เดินทางหากอัตราเร่งเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 80 และความเร็วรอบของเครื่องยนต์เฉลี่ยเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20 จะทำให้อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 34 และการระบายมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น ดังนี้

- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เพิ่มขึ้นประมาณ 7.5 เท่า
- ก๊าซไฮโดรคาร์บอนเพิ่มขึ้นประมาณ 2.8 เท่า
- ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 91
- ฝุ่นละอองเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 69

นอกจากนี้ มีการศึกษาลักษณะการขับขี่และการระบายมลพิษจากรถที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลเพิ่มเติม พบว่า ในแต่ละครั้งการเดินทาง หากลดอัตราเร่งในการขับขี่ลงได้ร้อยละ 18 และความเร็วรอบของเครื่องยนต์ลดลงร้อยละ 24 จะช่วยลดการระบายมลพิษทางอากาศ ดังนี้

- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ลดลงประมาณร้อยละ 37
- ก๊าซไฮโดรคาร์บอนลดลงประมาณร้อยละ 24
- ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจนลดลงประมาณร้อยละ 29
- ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงประมาณร้อยละ 22
- ฝุ่นละอองลดลงประมาณร้อยละ 31

10. หลีกเลี่ยงการเร่งเครื่องตอนเกียร์ว่าง

การที่รถไม่วิ่งแต่เหยียบคันเร่งให้มีความเร็วรอบสูง หรือที่เรียกว่า “เบิ้ลเครื่องยนต์” นั้น นอกจากจะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเพิ่มขึ้นแล้ว ยังทำให้เครื่องยนต์สึกหรอเร็วกว่ากำหนดอีกด้วย

11. ลดความถี่ในการเบรก

ในระหว่างการขับรถให้สังเกตสภาพการจราจรข้างหน้าหรือสัญญาณไฟแดงและคิดก่อนล่วงหน้า (looking and thinking ahead) เพื่อเตรียมตัวหยุดรถโดยไม่ต้องเบรกเต็มแรง และไม่ต้องเหยียบคันเร่งมากเกินความจำเป็น ตลอดจนไม่ควรขับรถจี้ติดคันข้างหน้า เนื่องจากการเหยียบเบรกบ่อย ทำให้เกิดการสิ้นเปลืองและก่อให้เกิดมลพิษ ดังนั้น หากสามารถลดความถี่ในการเบรกลงได้ ไม่เพียงแต่ช่วยประหยัดน้ำมันและลดการระบายมลพิษ ยังช่วยยืดอายุการใช้งานและลดการสึกหรอของยาง เบรก และผ้าเบรกได้ด้วย

ไม่ควรเข้าเกียร์ว่างหรือเบรกเพื่อชลอ เพราะอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ควรจะแตะเบรกในขณะที่เข้าเกียร์อยู่ เมื่อใกล้จะหยุดจึงเหยียบคลัตช์หรือปลดเกียร์ว่าง

12. หมั่นตรวจสอบความดันลมยางเสมอ

ควรตรวจวัดลมยางอยู่เสมอและปรับลมยางให้เหมาะสมตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตรถยนต์แนะนำในคู่มือรถ เพราะถ้าลมยางอ่อนเกินไปจะทำให้หน้ายางมีความเสียดทานมากขึ้น ส่งผลให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงมากยิ่งขึ้น เช่น ความดันลมยางต่ำกว่ามาตรฐานทุก ๆ 1 ปอนด์/ตารางนิ้ว จะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงและการระบายก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ดังนั้น ควรเติมลมยางทุก 2-3 สัปดาห์ หากเติมลมยางตอนยางยังอุ่นหรือร้อน ให้เพิ่มค่าความดันลมยางที่กำหนดไว้อีก 1-2 ปอนด์ อย่างไรก็ตาม ถ้าเติมลมยางแข็งเกินไปจะเป็นอันตรายต่อการขับขี่ คือ จะทำให้หน้ายางเสียดสีกับพื้นถนนน้อยเกินไปทำให้ไม่เกาะถนน หรืออาจทำให้ยางเกิดระเบิดได้

13. การตรวจตั้งศูนย์ล้อตามกำหนด

ควรตรวจตั้งศูนย์ล้อตามกำหนดให้ถูกต้องและสม่ำเสมอ ระวังอย่าให้ชนหรือกระทบกระเทือนจนศูนย์ล้อหน้าเสีย เพราะจะทำให้ยางสึกหรอเร็วกว่าปกติและเป็นการเพิ่มภาระให้กับเครื่องยนต์ทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงโดยเปล่าประโยชน์

14. การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและการลดการระบายก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

การขับรถที่ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลงได้ร้อยละเท่าไร ก็จะช่วยลดการระบายก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซที่ก่อให้เกิดปรากฏการณ์เรือนกระจกได้มากเท่านั้น

“การขับขี่ที่ประหยัดน้ำมัน 1 ลิตร จะช่วยลดการระบายก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่บรรยากาศได้ 2.7 กิโลกรัม”

15. หลีกเลี่ยงการติดตั้งอุปกรณ์เสริมหรือตกแต่งรถยนต์

เนื่องจากจะเพิ่มภาระให้เครื่องยนต์ทำงานหนักขึ้น ทำให้เกิดการต้านลมขณะเดินทาง หรือทำให้เครื่องยนต์ไม่สามารถถ่ายเทความร้อนได้ เช่น แตรลม

16. ไม่บรรทุกสิ่งของที่ไม่จำเป็น

การบรรทุกของที่ไม่จำเป็นจะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น และเครื่องยนต์สึกหรอเร็วกว่าที่ควรด้วย

17. เลือกใช้น้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันต่ำ

การเลือกใช้น้ำมันดีเซลที่มีปริมาณกำมะถันต่ำ จะทำให้ช่วยลดปัญหามลพิษอากาศ โดยเฉพาะฝุ่นละอองและก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์

18. บำรุงรักษาเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอ

การบำรุงรักษาเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอ ได้แก่ ทำความสะอาดไส้กรองอากาศ เปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่องและเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง เมื่อถึงเวลาที่กำหนด ควรเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องที่มีคุณภาพสูง สำหรับรถวิ่งใช้งานในเมืองให้เปลี่ยนถ่ายทุก 5,000 กิโลเมตร และสำหรับรถวิ่งทางไกลต่างจังหวัดให้เปลี่ยนถ่ายทุก 10,000 กิโลเมตร หรือตามที่ผู้ผลิตกำหนด ตลอดจนควรตรวจสอบรอยรั่วในระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งการดูแลบำรุงรักษาเครื่องยนต์อย่างสม่ำเสมอจะช่วยให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้ประมาณร้อยละ 3-9

19. หลีกเลี่ยงเส้นทางสภาพถนนที่ไม่ดี

หากสามารถหลีกเลี่ยงได้ ควรหลีกเลี่ยงสภาพถนนที่ไม่ดี เพราะสภาพถนนที่ไม่ดีจะทำให้เกิดการสูญเสียน้ำมันโดยไม่จำเป็น

บทที่ 3 การตรวจสอบและบำรุงรักษารถยนต์

การตรวจสอบและบำรุงรักษารถยนต์เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้รถสูงสุด เป็นการยืดอายุการใช้งานของรถให้ยาวนานขึ้น เกิดความปลอดภัยบนท้องถนน ลดอุบัติเหตุ ลดมลพิษจากไอเสียและเสียงดัง เจ้าของรถหรือผู้ใช้รถควรจะต้องตรวจสอบประจำวันและการบำรุงรักษารถยนต์อย่างสม่ำเสมอ ในบทนี้จะกล่าวถึงการตรวจสอบประจำวันและการบำรุงรักษาที่พนักงานขับรถควรดำเนินการเบื้องต้นดังนี้

3.1 การตรวจสอบรถประจำวัน

เพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ ก่อนนำรถออกไปใช้งานในแต่ละวัน หมั่นตรวจสอบสภาพทั่วไปของรถตามรายการ ดังนี้

3.1.1 การตรวจสอบภายนอกรถ

1) ตรวจการชำรุดของยางทุกเส้น ความหลวมนัตล้อ และความดันลมยาง
2) ตรวจการทำงานของไฟต่าง ๆ เช่น ไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟสัญญาณฉุกเฉิน เป็นต้น
3) ตรวจการรั่วของน้ำหล่อเย็น น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นต่าง ๆ โดยสังเกตการรั่วซึมหรือร่องรอยที่ปรากฏอยู่บนพื้นตามตำแหน่งของอุปกรณ์รถ

3.1.2 การตรวจสอบภายในห้องเครื่องยนต์

1) ตรวจระดับของน้ำหล่อเย็นในถังพักน้ำ (ถังสำรองของหม้อน้ำ) ก่อนสตาร์ทเครื่องยนต์ในแต่ละวัน ระดับน้ำควรอยู่ระหว่างเส้น MAX และ MIN
2) ตรวจระดับน้ำมันเครื่องในขณะดับเครื่องและจอดรถบนพื้นราบ
3) ตรวจระดับน้ำล้างกระจก

3.1.3 การตรวจสอบภายในรถ

1) ปรับระยะเบาะและพนักพิงคนขับให้อยู่ในตำแหน่งที่ขับสบายที่สุด
2) ตรวจการทำงานของแตร

3) ตรวจการทำงานของมาตรวัดบนแผงหน้าปัดหน้าคนขับและตรวจระดับน้ำมันเชื้อเพลิงในถัง โดยดูจากเข็มวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิง

4) ปรับกระจกมองหลังและข้าง

5) ตรวจการทำงานของที่ล็อคประตูรถ

3.1.4 การตรวจสอบความสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถยนต์

การหาค่าเฉลี่ยระยะทางที่รถวิ่งได้ต่อปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง 1 ลิตร เป็นวิธีวัดความสิ้นเปลืองคร่าว ๆ ของรถยนต์ซึ่งอาจมีส่วนช่วยในการสังเกตความผิดปกติของเครื่องยนต์ ในกรณีที่พบว่ารถยนต์กินน้ำมันมากขึ้นผิดปกติ

วิธีการบันทึกอย่างง่าย คือ เติมน้ำมันเต็มถังในครั้งแรกพร้อมบันทึกเลขระยะทางที่วิ่งได้ ทำเช่นนี้ทุกครั้งที่เติมน้ำมัน โดยบันทึกไปสักระยะหนึ่งแล้วคำนวณอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันโดยให้รวมปริมาณน้ำมันที่เติมทั้งหมด (ยกเว้นการเติมครั้งแรก) และระยะทางทั้งหมดที่รถวิ่งได้ในช่วงบันทึกเลขระยะทางที่มาตรวัดในขณะนั้น เมื่อเติมน้ำมันครั้งต่อไปให้เติมเต็มถัง จากนั้นบันทึกจำนวนลิตรของน้ำมันที่เติมพร้อม แล้วนำไปคำนวณหาค่าเฉลี่ยของระยะทางที่รถวิ่งได้ต่อปริมาณน้ำมัน 1 ลิตรตามสูตรที่แสดงไว้ดังตารางบันทึก การคำนวณจะใกล้เคียงกับสภาพการสิ้นเปลืองน้ำมันจริง ถ้าเป็นการใช้รถในสถานการณ์ปกติ เช่น ใช้รถอยู่ในกรุงเทพมหานคร โดยไม่มีการเดินทางไปต่างจังหวัดในระหว่างบันทึกระยะทาง เป็นต้น ดังตารางที่ 3-1

***ตารางที่ 3-1** ตรวจสอบอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถยนต์*

เลขระยะทางที่มาตรวัด	ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมต่อครั้ง
(หน่วย: กิโลเมตรหรือไมล์)	(หน่วย : ลิตร)
1	(เติมเต็มถัง)
2	
3	
4	
5	
6	

ตารางที่ 3-1 ตรวจสอบอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถยนต์ (ต่อ)

เลขระยะทางที่มาตรวัด (หน่วย: กิโลเมตรหรือไมล์)	ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมต่อครั้ง (หน่วย : ลิตร)
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	

การหาค่าเฉลี่ยระยะทางต่อปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง 1 ลิตร

$$\text{สูตรคำนวณ} = \frac{\text{เลขระยะทางครั้งสุดท้าย - เลขระยะทางครั้งแรก}}{\text{ผลรวมของปริมาณน้ำมันที่เติมทั้งหมด (ยกเว้นการเติมครั้งแรก)}}$$

3.2 การบำรุงรักษารถยนต์

การบำรุงรักษารถยนต์เบื้องต้น มีดังนี้

3.2.1 ไส้กรอง

เปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่อง ไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงและไส้กรองอากาศอย่างสม่ำเสมอ (อย่างน้อยทุก 5,000 กิโลเมตร) หรือตามที่บริษัทผู้ผลิตกำหนด เพื่อให้การเผาไหม้ในเครื่องยนต์มีความสมบูรณ์ การทำงานของเครื่องยนต์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และไม่สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง

การเปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่องและไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง โดยคลายจุกถ่ายและปล่อยให้น้ำมันเครื่องหรือน้ำมันเชื้อเพลิงไหลออกจนหมด จากนั้นคลายโบลท์ยึดเสื้อกรองออก แล้วทำความสะอาดชิ้นส่วนทั้งหมด (ยกเว้นไส้กรอง) จากนั้นเปลี่ยนไส้กรองและแหวนยาง (O-Ring) แล้วใส่ชิ้นส่วนกลับเข้าที่ให้ถูกต้องโดยต้องมั่นใจว่าแหวนยางไม่บิดตัว หลังจากนั้นให้ติดเครื่อง 2-3 นาที และตรวจหารอยรั่วและดูระดับน้ำมันเครื่องหลังจากดับเครื่อง

การถอดเปลี่ยนไส้กรองอากาศ ควรทำความสะอาดบริเวณตัวเรือนก่อน จากนั้นจึงใส่ไส้กรองให้เข้าที่ ไส้กรองอากาศที่สกปรกจะมีฝุ่นละอองอุดตัน จะทำให้รถยนต์กินน้ำมันเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10 จึงควรทำความสะอาดไส้กรองด้วยการเป่าไส้กรองทุก 2 สัปดาห์

3.2.2 น้ำมันเครื่อง

การเปลี่ยนน้ำมันเครื่องควรเปลี่ยนอย่างน้อยทุก 5,000 กิโลเมตร หรือตามที่บริษัทผู้ผลิตกำหนดโดยภายหลังจากการอุ่นเครื่องประมาณ 2-3 นาที แล้วดับเครื่อง เปิดฝาเติมน้ำมันเครื่องออก คลายจุกถ่ายน้ำมันเครื่อง ปล่อยให้น้ำมันไหลออกให้หมด จากนั้นปิดจุกถ่าย แล้วเติมน้ำมันเครื่องแล้วปิดฝาเติมน้ำมันเครื่อง จากนั้นติดเครื่องและตรวจสอบรอยรั่วที่กรองน้ำมันเครื่องหรือจุกถ่าย แล้วตรวจระดับน้ำมันเครื่องโดยใช้เหล็กวัดหลังจากดับเครื่องเพื่อดูว่าน้ำมันเครื่องไม่ได้รั่ว

3.2.3 วาล์วน้ำ

วาล์วน้ำหรือเทอร์โมสตัทจะคอยควบคุมอุณหภูมิการทำงานของเครื่องยนต์ให้คงที่และเหมาะสม การถอดวาล์วน้ำออกจะทำให้เครื่องยนต์ทำงานที่อุณหภูมิต่ำเกินไป ซึ่งทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงมากขึ้น

3.2.4 ลมยาง

ลมยางมีผลต่อการขับขี่และความสิ้นเปลืองโดยตรง ดังนี้

- ลมยางอ่อนจะทำให้พวงมาลัยหนัก และสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงมากขึ้นถึง 5%
- ลมยางแข็งเกินไป การทรงตัวของรถจะไม่ดี อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- ลมยางที่อ่อนเกินไปอาจทำให้รถยนต์กินน้ำมันเพิ่มขึ้นถึง 5%

การตรวจสอบลมยางสามารถดูด้วยสายตาหรือใช้เกจ์วัด ขณะที่ตรวจสอบความดันลมยาง ยางต้องสัมผัสกับพื้น เช็คเมื่อยางอยู่ในสภาพเย็นเท่านั้น หลังจากตรวจสอบลมยางแล้วต้องปิดฝาจุ๊บยางให้สนิททุกครั้ง ถ้าความดันลมยางมีไม่เพียงพอ ให้เติมความดันลมยางตามค่าที่โรงงานกำหนด

สำหรับการตรวจรอยแตกร้าว และความเสียหายของยาง ควรตรวจสอบหน้ายางและแก้มยางว่ามีรอยแตกร้าวหรือเสียหายหรือไม่ ถ้าพบข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นกับยาง ให้ทำการซ่อมหรือเปลี่ยนยางใหม่ ส่วนร่องลึกของดอกยาง หากมีร่องลึกดอกยางบางมีระยะ 1.6 มิลลิเมตร (0.063 นิ้ว) และมีเครื่องหมาย (△) ปรากฏ แสดงว่ายางชำรุด ให้เปลี่ยนยางใหม่

3.2.5 ปรับแต่งเดินเบา

ควรปรับแต่งรอบเครื่องยนต์ไม่เกิน 500 - 600 รอบ/นาที หรือตามที่ผู้ผลิตกำหนดสำหรับรถยนต์ดีเซลขนาดใหญ่เพราะรอบเดินเบาสูงจะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมัน สำหรับผู้ขับรถยนต์ ควรทราบรายการบำรุงรักษารถยนต์ เพื่อใช้ประกอบการซ่อมและตรวจสอบบำรุงรักษารถยนต์ โดยช่างผู้ที่มีความชำนาญ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิง ดังตารางที่ 3-2

***ตารางที่ 3-2** การบำรุงรักษารถยนต์ในรายการที่ผู้ใช้รถควรทราบ*

รายการตรวจสอบ	บันทึกการตรวจสอบ
เครื่องยนต์ ตรวจรอบหมุนเดินเบาและการเร่งเครื่อง	
ตรวจทำความสะอาดไส้กรองอากาศ	
เปลี่ยนน้ำมันเครื่องใหม่	
ตรวจการรั่วและความสกปรกของน้ำมันเครื่อง	
เปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเครื่อง	
ตรวจการรั่วของน้ำมันเชื้อเพลิง	
เปลี่ยนไส้กรองน้ำมันเชื้อเพลิงใหม่	
ตรวจการรั่วของน้ำหล่อเย็นเครื่องยนต์	
ตรวจความตึงและความเสียหายของสายพานเครื่องยนต์	
ตรวจความเสียหายหรือความหลวมของท่อไอเสีย	
เปลี่ยนน้ำในระบบหล่อเย็นเครื่องยนต์	
คลัตช์ ตรวจ-เติมน้ำมันคลัตช์	
ตรวจการทำงานของคลัตช์	
ตรวจระยะฟรีและความสูงของคันเหยียบคลัตช์	
เกียร์ ตรวจการรั่วของน้ำมันเกียร์	
ตรวจความหลวมของกลไกเข้าเกียร์	
เพลากลาง ตรวจความหลวมของข้อต่อต่าง ๆ อัดจารบีลูกปืน	
อัดจารบีลูกปืนกากบาดเพลากลางและปลอกเลื่อน	

ตารางที่ 3-2 การบำรุงรักษารถยนต์ในรายการที่ผู้ใช้รถควรทราบ (ต่อ)

รายการตรวจสอบ	บันทึกการตรวจสอบ
เฟืองท้าย ตรวจการรั่วของน้ำมันเฟืองท้าย	
เปลี่ยนน้ำมันเฟืองท้าย	
ตรวจความเสียหายของเพลาท้าย	
ระบบบังคับเลี้ยว ตรวจความหลวมหรือความเสียหายของชิ้นส่วนในระบบบังคับเลี้ยว	
ตรวจระยะฟรีและการทำงานของพวงมาลัย	
ตรวจเลี้ยวซ้าย-ขวา	
ตรวจศูนย์ล้อ	
เบรก เปลี่ยนน้ำมันเบรกใหม่	
ตรวจการทำงานของเบรกมือและเบรกเท้า	
ตรวจการสึกของผ้าเบรก	
ระบบรองรับ ตรวจการรั่วของน้ำมันโช้คอัพ	
ตรวจความเสียหายของลูกยางต่าง ๆ ในระบบรองรับ	
ล้อ ขันนอตล้อและตรวจความเสียหายของกระทะล้อ	
เปลี่ยนจาระบีลูกปืนล้อ-ดุมล้อใหม่	
ตรวจความหลวมของดุมล้อหน้า-หลัง	
ตรวจความดันลมและความเสียหายของยาง	
สลับยาง	

หมายเหตุ : โปรดศึกษาคู่มือการบำรุงรักษารถยนต์ประจำรถของท่านประกอบการพิจารณาการตรวจเช็คตามตารางข้างต้น

บทที่ 4 จรรยาบรรณของผู้ขับขี่

4.1 หน้าที่ของผู้ขับรถที่ดี

4.1.1 หน้าที่ปฏิบัติตามกฎหมายการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยย่อดังนี้

1) ขับรถที่มีสภาพมั่นคงแข็งแรง รวมทั้งมีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
2) ขับรถที่ได้มีการจดทะเบียนและเสียภาษีประจำปีถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด
3) มีใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถถูกต้องตามประเภทและชนิดที่กฎหมายกำหนด
4) ทำหน้าที่ขับเฉพาะที่ตนเองมีสิทธิ หรือได้รับสิทธิเท่านั้น
5) แต่งกายให้สุภาพ เรียบร้อย สะอาดตามกฎหมายกำหนด
6) มีกิริยา มารยาท สุภาพ เรียบร้อย
7) ไม่เสพหรือเมาสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น รวมทั้งไม่เสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ยาบ้า)
8) ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในกฎกระทรวง
9) ไม่ขับรถในเวลาที่ร่างกายหย่อนความสามารถทั้งร่างกายและจิตใจ
10) ไม่บรรทุกบุคคลที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่น่ารังเกียจปะปนไปกับผู้โดยสารอื่น
11) ไม่บรรทุกศพ สัตว์ หรือสิ่งของที่อาจเกิดอันตราย หรือเป็นที่พึงรังเกียจไปกับผู้โดยสาร
12) ไม่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ระเบิด หรือวัตถุอันตรายอย่างอื่นรวมกับผู้โดยสาร
13) หยุด จอดรถ ณ สถานที่ หรือที่ที่ทางราชการกำหนดไว้
14) ปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับการเข้าจอด หยุด ในสถานที่ให้ถูกต้อง
15) ไม่ไล่ หรือกระทำการใดๆ ให้ผู้โดยสารซึ่งได้ชำระค่าโดยสารถูกต้องแล้วต้องลงจากรถก่อนถึงจุดหมายปลายทาง
16) หยุดรถเพื่อรับ - ส่ง ผู้โดยสารตามความต้องการของผู้โดยสาร ณ ที่ๆ มีเครื่องหมายให้รถหยุด
17) ไม่ละทิ้งหน้าที่ผู้ขับรถโดยไม่มีเหตุอันสมควร
18) ไม่ขับรถขณะที่ถูกพัก หรือเพิกถอนใบอนุญาต

19) ไม่ฝ่าฝืนคำสั่งผู้ตรวจการหรือนายทะเบียน
20) ไม่ฝ่าฝืนการไปรายงานตัวเมื่อได้รับใบสั่งจากผู้ตรวจการ
21) ไม่ฝ่าฝืนหน้าที่ซึ่งได้บัญญัติไว้ในกฎหมายรถยนต์ และกฎหมายจราจรทางบก
22) มีใบอนุญาตมาแล้วเกินกว่า 3 ปี และมีประวัติเรียบร้อยจึงจะมีสิทธิ์ในการขับรถโรงเรียนได้
23) ชำระค่าบริการให้แก่สถานีขนส่งผู้โดยสารตามอัตราที่ทางราชการกำหนด
24) ให้ความร่วมมือต่อราชการในการแก้ไขปัญหาวิกฤตการณ์ในทางการขนส่ง
25) ขับรถที่มีความสูงถูกต้องตามอัตรา (ความกว้างไม่เกิน 2.30 เมตร สูงได้ไม่เกิน 3.00 เมตรและความกว้างไม่เกิน 2.50 เมตร สูงได้ไม่เกิน 3.80 เมตรวัดจากพื้นทาง)

4.1.2 หน้าที่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยย่อดังนี้

1) ปฏิบัติตามเครื่องหมายสัญญาณต่างๆ ด้วยความระมัดระวังและเคร่งครัด
2) ระมัดระวังคนเดินเท้า และคนพิการ
3) ขับรถในทิศทางที่ถูกต้องตามช่องทางที่กำหนด และอื่นๆ
4) ขับรถชิดซ้าย หรือปฏิบัติอื่นๆ ตามคำสั่งเจ้าพนักงาน
5) ขณะสวนทางกันในที่แคบๆ รถใหญ่จะต้องหยุดให้รถเล็กผ่านไปก่อน
6) เว้นระยะช่วงห่างให้ถูกต้องและปลอดภัย เมื่อติดตามกันหรือจอด
7) ขณะขับรถขึ้นทางเนินต้องระมัดระวังไม่ให้รถเคลื่อนไหลไปโดนรถคันอื่น
8) มีสุขภาพสมบูรณ์ ไม่ง่วงนอน ไม่มึนเมาสิ่งเสพติด สุรา หรืออื่นๆ
9) ขับรถโดยไม่ประมาท หวาดเสียว กีดขวางการจราจร หรือผิดปกติวิสัยคนธรรมดาขับ
10) ไม่ขับรถทับหรือคร่อมเส้น ผิดช่องทางซึ่งกำหนดไว้
11) ขับรถด้วยความปลอดภัย
12) ให้สัญญาณให้ถูกต้อง เมื่อจะหยุด จอด เลี้ยว และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
13) ให้สัญญาณให้ถูกต้องขณะจะแซงขึ้นหน้ารถอื่น
14) หยุด จอดรถ ณ ที่ที่กำหนด
15) ไม่ขับรถเกินอัตราที่ทางราชการกำหนด

16) ลดความเร็ว และหยุดรถให้ถูกต้องก่อนผ่านทางรถไฟ
17) ระมัดระวัง และลดความเร็วของรถขณะเข้าใกล้โรงเรียน หรือบริเวณโรงเรียน
18) ไม่ใช้ความเร็วรถเกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาล 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง (สำหรับรถโดยสารเกิน 7 คน หรือรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่า 1,200 กิโลกรัม)
19) ลดความเร็วของรถ ขณะเข้าใกล้ทางร่วม ทางแยก ทางข้าม วงเวียน
20) ผ่อนยอมให้รถในทาง หรือทางขวามือ ผ่านไปก่อนเสมอ
21) ปฏิบัติให้ถูกต้องขณะขับรถฉุกเฉิน
22) ไม่ก่อความรำคาญ เดือดร้อนต่อผู้อื่น
23) ไม่ปฏิเสธในการรับผู้โดยสารเมื่อปฏิบัติหน้าที่
24) หยุด หรือดับเครื่องยนต์และให้ผู้โดยสารลงขณะเติมเชื้อเพลิงชนิดไวไฟ
25) ไม่ขับรถผ่านเข้าไปในเขตปลอดภัยโดยไม่ได้รับอนุญาต
26) ไม่ถอยหลังรถ ในลักษณะกีดขวาง และไม่ปลอดภัยต่อผู้อื่น
27) ไม่ขับรถด้วยเกียร์ว่าง หรือเหยียบคลัทช์ขณะลงทางเนินสูง
28) ไม่แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต

สำหรับบทกำหนดโทษที่ควรรู้เกี่ยวกับผู้ขับรถ ผู้โดยสาร การประกอบการขนส่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 4-1 และ ตารางที่ 4-2

***ตารางที่ 4-1** บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522*

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
	ผู้ขับรถ[1]	
1	ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน	ปรับไม่เกิน 40,000 บาท
	หากผู้ฝ่าฝืนปฏิบัติหน้าที่ผู้ขับรถ	จำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ

ตารางที่ 4-1 บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ต่อ)

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
2	ขณะปฏิบัติหน้าที่ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นประจำรถ ไม่มี (ไม่พก) ใบอนุญาตอยู่กับตัว ไม่แสดงต่อนายทะเบียน หรือผู้ตรวจการขนส่ง	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
3	ผู้ประจำรถขณะปฏิบัติหน้าที่ ต้องไม่ปฏิบัติ หรือกระทำดังนี้ ▶ แต่งกายไม่สะอาดเรียบร้อย ตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
	▶ แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก รบกวน หรือหยาบหยาม ผู้ใดหรือแสดงกิริยาวาจา หรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใด ในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
	▶ เสพ หรือเมาสุรา หรือของมึนเมาอย่างอื่น	ปรับไม่เกิน 10,000 บาท
	▶ ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
	▶ ขับรถในเวลาที่ร่างกายหรือจิตใจหย่อนความสามารถ	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
4	ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถฝ่าฝืนปฏิบัติหน้าที่ระหว่างที่ ▶ ถูกพักใช้/เพิกถอนใบอนุญาต หรือ	จำคุกไม่เกิน 2 ปี และปรับไม่เกิน 40,000 บาท
	▶ ถูกยึดใบอนุญาตขับรถตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก (ม.152)	จำคุกไม่เกิน 2 ปี และปรับไม่เกิน 40,000 บาท
5	ฝ่าฝืนบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ของผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสารและนายตรวจ	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
6	ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการ พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจในการตรวจ/ทดสอบ/การเสพสุรา หรือยาเสพติดอื่น ๆ	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

***ตารางที่ 4-1** บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ต่อ)*

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
7	ไม่หยุดหรือจอดรถ ณ สถานีขนส่ง หรือไม่ปฏิบัติตามระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
8	กระทำการใด ๆ ให้ผู้โดยสารจำต้องลงจากรถก่อนที่จะได้โดยสารถึงจุดหมายปลายทาง โดยที่ได้ชำระค่าโดยสารถูกต้องตามอัตรที่กำหนดแล้ว	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
9	ละเว้นการหยุดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร ณ ที่ที่มีเครื่องหมายให้รถนั้นหยุด ในเมื่อปรากฏว่ามีผู้โดยสารต้องการให้หยุดรถเพื่อรับหรือส่ง	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
10	ละทิ้งหน้าที่การเป็นผู้ขับรถ โดยไม่มีเหตุอันควร	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
11	บรรทุกผู้โดยสารเกินจำนวนหนึ่งที่นั่งที่กำหนดไว้ในใบอนุญาต	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
ผู้โดยสาร[2]		
1	ไม่ชำระค่าโดยสาร หรือเจตนาชำระค่าโดยสารไม่ครบถ้วน	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
2	ผู้โดยสารไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยตามที่กำหนดในกฎกระทรวงตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสาร	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
การประกอบการขนส่ง		
1	ทำการประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือการขนส่งส่วนบุคคล โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียน	จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
2	ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใช้รถผิดประเภทตามที่ได้รับอนุญาต ยกเว้นกรณีที่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเป็นครั้งคราว	จำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือ ปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ตารางที่ 4-1 บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ต่อ)

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
3	ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เพิ่มลดหรือยกเว้นค่าขนส่ง หรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ยกเว้นจะได้อนุญาตจากคณะกรรมการฯ	ปรับไม่เกิน 50,000 บาท
4	ผู้ที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง ไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หรือส่วนบุคคลใช้หรือยอมให้บุคคลอื่นใช้รถที่ได้รับอนุญาตทำการขนส่งนอกเส้นทาง หรือนอกท้องที่ที่ได้รับอนุญาตแล้วแต่กรณี ยกเว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนหรือผู้ซึ่งนายทะเบียนมอบหมาย	ปรับไม่เกิน 5,000 บาทต่อวันต่อคัน จนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง
การรับจัดการขนส่ง		
1	ประกอบการรับจัดการขนส่ง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนกลาง	จำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือ ปรับตั้งแต่ 20,000 บาท ถึง 100,000 บาท หรือ ทั้งจำทั้งปรับ
2	ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการรับจัดการขนส่งไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาต	ปรับไม่เกิน 50,000 บาท
รถ		
1	ผู้ใดใช้รถในการขนส่ง ▶ สภาพไม่มั่นคงแข็งแรง ▶ มีอุปกรณ์และส่วนควบไม่ถูกต้องตามกฎกระทรวง ▶ ไม่จดทะเบียน ▶ ไม่ชำระภาษีประจำปี	ปรับไม่เกิน 50,000 บาท
2	ไม่แจ้งการโอนรถต่อนายทะเบียนภายใน 15 วัน นับแต่วันโอน	ปรับไม่เกิน 5,000 บาท
3	ฝ่าฝืนคำสั่งผู้ตรวจการขนส่ง หรือนายทะเบียนในกรณีต่อไปนี้ ▶ ระงับใช้รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรือมีเครื่องอุปกรณ์ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง	ปรับไม่เกิน 50,000 บาท

ตารางที่ 4-1 บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 (ต่อ)

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
	▶ จัดส่งรถนั้นไปตรวจสภาพ ▶ ไม่งดใช้รถ จนกว่าจะมีคำสั่งให้ใช้ได้	
4	เจ้าของรถไม่ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน และเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีที่นายทะเบียนออกให้ไว้กับตัวรถ	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
5	แผ่นป้ายและทะเบียน หรือเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีสูญหาย ถูกทำลาย ชำรุด หรือลบเลือนในสาระสำคัญ เจ้าของรถไม่ยื่นคำขอรับเครื่องหมายต่างๆ ดังกล่าวใหม่ จากนายทะเบียน ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลาย ชำรุด หรือลบเลือน	ปรับไม่เกิน 2,000 บาท
เครื่องหมาย		
1	เปลี่ยนแปลง ย้าย ทำลาย หรือกระทำให้เสียหายด้วยประการใดๆ แก่เครื่องหมาย หรือสิ่งอื่นใดที่ทางราชการได้ทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง	ปรับไม่เกิน 10,000 บาท

หมายเหตุ : 1 ผู้ขับรถ คือ บุคคลที่มีหน้าที่ขับรถ ควบคุมดูแลให้ถึงที่หมายโดยสวัสดิภาพ
2 ผู้โดยสารคือ ผู้ที่อาศัยไปกับรถยนต์ที่ใช้ทำการขนส่งและรวมถึงผู้โดยสารที่ไม่ชำระค่าขนส่งและค่าบริการขนส่งกับผู้โดยสารที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องชำระค่าขนส่งด้วย

ตารางที่ 4-2 บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
1	นำรถที่ไม่มั่นคงแข็งแรงอาจเกิดอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยมาใช้ในทางเดินรถ	ปรับไม่เกิน 500 บาท
2	นำรถที่ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียนรถมาใช้ในทางเดินรถ	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

ตารางที่ 4-2 บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ต่อ)

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
3	นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่นควันละอองเคมีเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดมาใช้ในทางเดินรถ	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
4	นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดเสียงเกินเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนดมาใช้ในทางเดินรถ	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
5	ขับรถในทางไม่เปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะ 150 เมตร	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
6	ใช้สัญญาณไฟวับวาบผิดเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด	ปรับไม่เกิน 500 บาท
7	ขับรถไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุก ตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน	ปรับไม่เกิน 500 บาท
8	ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทางหรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
9	ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
10	ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเมื่อมีสัญญาณไฟแดง	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
11	ขับรถไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏด้วยมือ	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
12	ไม่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด หรือหยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่น้อยกว่าสามเมตร	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
13	ทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่อธิบดีกำหนดในทางเดินรถโดยไม่มีอำนาจ	จำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 2,000 บาท
14	ไม่ขับรถที่มีความเร็วช้าให้ใกล้ขอบทางด้านซ้ายในทางเดินรถที่มีสวนกันได้	ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท

ตารางที่ 4-2 บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ต่อ)

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
15	ไม่ขับรถบรรทุกคนโดยสารที่มีความเร็วช้าในช่องเดินรถซ้ายสุด ในทางเดินรถที่แบ่งช่องเดินรถไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
16	เลี้ยวรถหรือเปลี่ยนช่องเดินรถโดยไม่ให้สัญญาณ	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
17	ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น	ปรับไม่เกิน 500 บาท
18	แข่งรถในทางโดยไม่ได้รับอนุญาต	จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
19	ขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
20	ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นทางด้านซ้ายมือโดยไม่มีเหตุอันสมควร	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
21	ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นขณะขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง ซึ่งไม่มีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
22	ขับรถแซงขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางแยก	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
23	ขับรถออกจากที่จอดเมื่อมีรถจอดหรือสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้าโดยไม่ให้สัญญาณมือ หรือแขน หรือสัญญาณไฟ	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
24	กลับรถในทางเดินรถกีดขวางการจราจร	ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท
25	กลับรถในระยะ 100 เมตรจากเชิงสะพาน	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
26	กลับรถที่ทางร่วมทางแยก (เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถได้)	ปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท
27	หยุดรถหรือจอดรถในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรที่อธิบดีกำหนดในทางเดินรถโดยไม่มีอำนาจ	ปรับไม่เกิน 500 บาท
28	ไม่จอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ	ปรับไม่เกิน 500 บาท
29	จอดรถไม่ขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างเกินกว่า 25 ซม.	ปรับไม่เกิน 500 บาท

ตารางที่ 4-2 บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ต่อ)

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
30	หยุดรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุผลสมควร	ปรับไม่เกิน 500 บาท
31	หยุดรถตรงปากทางเข้าออกของอาคาร หรือทางเดินรถโดยไม่มีเหตุผลสมควร	ปรับไม่เกิน 500 บาท
32	จอดรถบนทางเท้า	ปรับไม่เกิน 500 บาท
33	จอดรถบนสะพานหรือในอุโมงค์	ปรับไม่เกิน 500 บาท
34	จอดรถในทางร่วมทางแยก หรือภายในระยะ 10 เมตรจากทางร่วมทางแยก	ปรับไม่เกิน 500 บาท
35	จอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามจอด	ปรับไม่เกิน 500 บาท
36	จอดรถภายในระยะ 15 เมตร ก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีก 3 เมตร	ปรับไม่เกิน 500 บาท
37	จอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	ปรับไม่เกิน 500 บาท
38	ทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถ มิให้เคลื่อนย้าย	จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 5,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
39	จอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟหรือใช้แสงสว่างเพียงพอ ที่จะเห็นรถที่จอดนั้นได้ชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร	ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท
40	ขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด	ปรับตั้งแต่ 200-500 บาท
41	ไม่ยอมให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อนเมื่อขับรถถึงทางร่วมทางแยกทีหลัง	ปรับไม่เกิน 500 บาท
42	ขับรถในทางก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น แล้วไม่หยุดช่วยเหลือแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที	จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000-10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ
43	เป็นผู้ขับรถโดยสารประจำทาง ยินยอมให้ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถยนต์ในขณะที่รถหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟ หรือหยุดเพราะติดการจราจร	ปรับไม่เกิน 500 บาท
44	ขับรถตามหลังรถฉุกเฉินซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะไม่ถึง 50 เมตร	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

ตารางที่ 4-2 บทกำหนดโทษที่ควรรู้ตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ต่อ)

ลำดับที่	ฐานความผิด/ข้อหาการกระทำผิด	อัตราโทษ
45	กระทำด้วยประการใด ๆ บนทางอันเป็นการกีดขวางของการจราจร	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท
46	ฝ่าฝืนคำสั่งข้อบังคับหรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งหรือประกาศ ห้าม หยุด หรือ จอด	ปรับไม่เกิน 1,000 บาท

4.2 มารยาทในการขับรถและพฤติกรรมที่ผู้ประจำรถพึงหลีกเลี่ยง

ผู้ขับรถที่ดีจะต้องมีความรอบรู้ในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญและจำเป็นต่อการขับรถคือ หลัก “5 ร. สำหรับผู้ขับรถ” ดังนี้

1) รอบรู้เรื่องรถ คือ
   - การบำรุงรักษา
   - การตรวจความพร้อมของรถ
   - การซ่อมแซม
2) รอบรู้เรื่องทาง
3) รอบรู้เรื่องวิธีการขับรถ ใช้หลักการขับรถอย่างปลอดภัย (Defensive Driving)
4) รอบรู้เรื่องกฎจราจร คือ กฎแห่งความปลอดภัย
5) รอบรู้เรื่องมารยาทในการขับรถ

4.2.1 มารยาทในการขับรถ

มารยาทในการขับรถมิได้ถูกตราไว้เป็นตัวบทกฎหมายจึงไม่สามารถควบคุมบังคับกันได้ แต่เป็นความรู้สึกนึกคิด เป็นจิตสำนึกและคุณธรรมของแต่ละบุคคลที่ถูกสั่งสมอบรมมาจากบิดามารดา และครูอาจารย์ หากได้รับการหล่อหลอมอบรมมาเป็นอย่างดีบุคคลเหล่านี้ก็จะเป็นผู้ที่มีมารยาทและมีคุณธรรมทุกขณะจิต แต่ในสภาพการณ์ปัจจุบันเป็นยุคของโลกาภิวัฒน์ที่ต้องมีการปฏิบัติภารกิจต่าง ๆ แข่งขันกับเวลา ความมีมารยาทและมีน้ำใจจึงเหือดหายไปในการขับรถ โดยเฉพาะในกรุงเทพมหานคร ผู้ไร้มารยาทขาดน้ำใจ และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มักเป็นผู้ที่มีโอกาสดีกว่าผู้ที่ขับรถดีมีมารยาท มีน้ำใจและปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดซึ่งจะต้องเสียเวลารถติดอยู่บนท้องถนนเป็นเวลานาน จึงทำให้คนดีเหล่านี้เกิดความท้อแท้ไม่อยากเป็นคนดีมีน้ำใจในการขับรถอีกต่อไป

จึงทำให้สภาพจราจรในปัจจุบันวิกฤตขึ้นทุกวัน ดังสำนวนที่ว่า "สังคมแย่ เพราะคนดีท้อแท้" จึงใคร่ขอให้ผู้ขับรถทุกคนช่วยกันปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถให้ดีขึ้นเพื่อช่วยกันแก้ไขปัญหาวิกฤติในการจราจรทางบกให้ดีขึ้น และสำรวจตนเองว่ามีพฤติกรรมในการขับรถที่มีลักษณะของการขาดมารยาท ขาดน้ำใจและขาดคุณธรรมอันดีงามหรือไม่ หากพบว่าตนเองยังมีพฤติกรรมในการขับรถที่ไม่ดีที่บุคคลอื่นไม่พึงประสงค์และเป็นการเอารัดเอาเปรียบผู้อื่นให้เกิดความเดือดร้อน เสียเวลา ก็ขอให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับรถที่ไม่ดีนั้นเสีย เพื่อช่วยพยุงให้สภาพสังคมสงบสุขน่าอยู่ยิ่งขึ้นก็จะเป็นกุศลผลบุญต่อตนเองและผู้อื่นเป็นอย่างยิ่งอีกด้วย

ในการสอนมารยาทในการขับรถนั้นควรสอนควบคู่กันไปกับการสอนกฎหมายจราจร เพราะพฤติกรรมในการขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรก็จะเป็นมารยาทที่ไม่ควรปฏิบัติในขณะขับรถด้วย เช่น

1) การขับรถจี้ติดท้ายรถคันหน้าอย่างกระชั้นชิด และกดแตรไล่ด้วยเสียงดังตลอดเวลา เป็นมารยาทที่ไม่ควรปฏิบัติในการขับรถและเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งกำหนดไว้ว่าการขับรถตามหลังรถคันอื่นให้เว้นระยะห่างพอสมควรที่จะสามารถหยุดรถได้ทันทีเมื่อจำเป็นต้องหยุด และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุควรใช้เสียงสัญญาณเมื่อจำเป็นและไม่ควรใช้เสียงสัญญาณที่ดังและยาวนานด้วย การใช้สัญญาณแตรไล่รถคันหน้าจึงเป็นมารยาทที่ไม่ดี ผู้ขับรถไม่ควรกระทำเพราะจะทำให้ผู้ได้ยินเกิดอารมณ์หงุดหงิดและเกิดการทะเลาะวิวาทกันได้

2) การขับรถปาดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด เป็นมารยาทที่ไม่ควรปฏิบัติเป็นอย่างยิ่ง และเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับรถในลักษณะหวาดเสียว อันอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลอื่นได้ด้วย ดังนั้นการขับรถแซงคันอื่นที่ถูกต้อง ต้องแซงด้วยความระมัดระวังและให้สัญญาณก่อนแซงโดยมีหลักปฏิบัติดังนี้

- ให้สัญญาณเสียงแตรรถสำหรับกลางวัน
- ให้สัญญาณไฟเลี้ยวขวา หรือสัญญาณมือเลี้ยวขวา
- ให้สัญญาณไฟหน้ารถสูง-ต่ำ
- ทำการแซงรถโดยใช้ช่องทางเดินรถด้านขวามือ สำหรับการแซงด้านซ้ายจะสามารถทำได้ในกรณีที่รถที่ขับมาคันหน้ากำลังเลี้ยวขวา หรือทางเดินรถนั้นจัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป

- ห้ามแซงรถคันอื่นในกรณีเมื่อขับรถขึ้นทางชันหรือขึ้นสะพาน เมื่อขับรถอยู่ในทางโค้ง เมื่อขับรถอยู่ภายในบริเวณระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้ามทางรถไฟ ทางร่วม ทางแยกหรือวงเวียน เมื่อมีหมอกควัน ฝน ฝุ่น จะทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร เมื่ออยู่ในที่คับขัน มีการจราจรพลุกพล่านห้ามขับแซงโดยใช้บริเวณที่แสดงสัญญาณเขตปลอดภัย

3) การไม่หยุดรถให้คนข้ามถนนในบริเวณที่มีทางคนข้ามหรือไม่หยุดรถช่วยเหลือผู้ที่รถเสียอยู่ข้างหน้า ซ้ำยังกดแตรไล่หรือใช้ถ้อยคำต่อว่าที่ไม่เหมาะสมเป็นพฤติกรรมที่ไม่ควรปฏิบัติเป็นอย่างยิ่ง นอกจากเป็นการขาดมารยาทแล้วยังเป็นการขาดน้ำใจและขาดมนุษยสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมจราจรด้วย ดังนั้นควรหยุดรถให้คนข้ามถนน เช่น การเลี้ยวซ้ายที่ทางร่วมแยกก่อนทำการเลี้ยวต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางไปก่อนแล้วผู้ขับจึงเลี้ยวได้

4) การขับรถช้าอยู่ในช่องทางเดินรถทางขวาในขณะที่ทางเดินรถข้างหน้าว่างสามารถจะเร่งความเร็วได้แต่ก็ขับช้าโดยไม่สนใจว่าจะกีดขวางรถคันที่แล่นตามหลังมาหรือไม่ แม้รถคันหลังจะกระพริบไฟหรือให้เสียงสัญญาณเพื่อขอทาง เป็นอีกพฤติกรรมหนึ่งที่ไม่ควรปฏิบัติและเป็นพฤติกรรมที่พบบ่อยบนท้องถนน

5) ไม่ให้ทางแก่รถคันอื่นทั้งที่รถของตนไปไม่ได้ มักพบบ่อย ๆ บริเวณทางแยกที่ไม่มีเส้นทะแยง เช่น ทางแยกตามซอย หรือหมู่บ้านที่ไม่มีสัญญาณไฟ ไม่มีเจ้าหน้าที่จราจร มักจะพบผู้ที่ไม่มีน้ำใจและขาดมารยาทที่ดีในการขับรถลักษณะนี้เสมอ ๆ ทำให้การจราจรติดขัดและเกิดอุบัติเหตุได้

6) การขับรถมาถึงวงเวียนที่ไม่ได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร รถที่กำลังจะขับเข้าวงเวียนต้องหยุดให้ทางรถที่อยู่ในวงเวียนที่ขับมาทางด้านขวาผ่านไปก่อน

7) การขับรถลัดคิวรถคันอื่นที่จอดต่อแถว เพื่อรอสัญญาณเลี้ยวหรือกลับรถเป็นพฤติกรรมในการขับรถที่ขาดมารยาทเป็นอย่างยิ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความเห็นแก่ตัว และขาดน้ำใจของผู้ขับรถนั้น รวมทั้งเป็นการขับรถในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้อีกด้วย เพราะต้องขับรถไปแทรกรถคันอื่นที่ต่อแถวตามช่องทางอยู่อาจเกิดการเฉี่ยวชนได้ ดังนั้นผู้ขับรถจึงไม่ควรขับรถในลักษณะดังกล่าว

8) การขับรถโดยไม่ยอมให้รถคันอื่นแซงและเร่งความเร็วแข่งกับรถคันที่ขอแซง เป็นพฤติกรรมการขับรถที่ขาดมารยาท ขาดน้ำใจ และฝ่าฝืนกฎจราจรในเรื่องของการ

แซงด้วย ซึ่งมักจะพบบ่อย ๆ บนท้องถนนและเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเสมอ ดังนั้นในขณะขับรถ ถ้ารถคันหลังขอแซง ผู้ขับรถควรมีมารยาทและปฏิบัติตามกฎจราจร คือให้สัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายตอบหรือให้สัญญาณมือเลี้ยวซ้ายว่าแซงได้ พร้อมกับลดความเร็วลงและขับรถชิดซ้ายทางเดินรถให้มากที่สุดเพื่อให้เขาแซงขึ้นหน้าไปโดยปลอดภัย

9) การหยุดรถบนเส้นทะแยงสำหรับทางแยกทำให้ขวางรถในช่องทางอื่นที่จะสามารถขับรถผ่านไปได้ เป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ห้ามหยุดรถทุกชนิดบนเส้นทะแยงนั้น และยังแสดงให้เห็นถึงการขาดมารยาทและน้ำใจของผู้ขับรถนั้น รวมทั้งเป็นเหตุให้การจราจรติดขัดด้วย

10) การขับรถโดยเปิดไฟสูงตลอดเวลาเพื่อให้ตนเองมองเห็นทางและสิ่งที่อยู่ข้างทางได้ชัดเจน โดยไม่สนใจว่ารถที่สวนทางมาจะได้รับความเดือดร้อนหรือจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ แม้รถที่สวนทางมาจะได้กระพริบไฟ เพื่อเตือนหรือบอกให้ลดไฟให้ต่ำลงแต่ก็ยังคงเปิดไฟสูงเหมือนเดิม

11) การจอดรถในที่ห้ามจอด หรือจอดรถกีดขวางรถคันอื่น หน้าบ้าน หรืออาคาร หรือจอดรถขวางช่องทางเข้าออก การจอดรถในที่มีเครื่องหมายห้ามจอดเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจงใจ ซึ่งจะพบได้ตลอดเวลาและทุกสถานที่ รวมทั้งการจอดรถกีดขวางรถคันอื่น หรือขวางหน้าบ้าน หน้าอาคารของผู้อื่นโดยไม่ปลดเกียร์ว่างหรือเบรกมือเป็นพฤติกรรมไม่ควรปฏิบัติ เพราะเป็นการสร้างความเดือดร้อนให้แก่ผู้อื่น ดังนั้นผู้ขับรถควรมีจิตสำนึกอยู่เสมอว่าที่ที่จะจอดรถนั้นฝ่าฝืนกฎจราจรหรือไม่ หากเป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรและเป็นการกีดขวางทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนก็ไม่ควรจอดบริเวณนั้น อย่าจอดรถเพื่อความสะดวกสบายของตนเองโดยไม่สนใจถึงความเดือนร้อนของผู้อื่น

12) การหยุดหรือจอดรถกีดขวางโดยไม่สนใจว่าจะทำให้รถคันอื่นติดขัดไปด้วย เป็นพฤติกรรมที่ผู้ขับรถไม่ควรปฏิบัติเป็นอย่างยิ่ง ผู้ขับรถทุกคนต้องเคารพกฎจราจรต้องรู้ว่าที่ใดจอดได้ที่ใดจอดไม่ได้ ต้องมีมารยาทและมีระเบียบวินัย เมื่อหยุดหรือจอดรถรับส่งผู้โดยสารต้องจอดทางด้านซ้ายของทางเดินรถและชิดขอบทางด้านซ้ายในแนวขนานกับขอบทางให้มากที่สุดโดยห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร และเมื่อรถจะออกจากที่จอดถ้ามีรถจอดอยู่ หรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้าผู้ขับต้องให้สัญญาณ (สัญญาณมือ หรือสัญญาณไฟ) และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น สำหรับกฎหมายได้กำหนดจุดที่ห้ามหยุดและจอดรถ ดังนี้

- ห้ามหยุดรถหรือจอดรถบนทางเท้า
- ห้ามหยุดรถหรือจอดรถบนสะพานหรือในอุโมงค์
- ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก
- ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในเขตปลอดภัย
- ห้ามหยุดรถหรือจอดรถขวางปากทางเข้าออกอาคารหรือปากซอย
- ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในเขตที่มีเครื่องหมายห้ามหยุดรถหรือจอดรถแสดงอยู่
- ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมแยกหรือในบริเวณระยะ 10 เมตรจากทางร่วมแยก
- ห้ามหยุดรถหรือจอดรถกีดขวางทางจราจร
- ห้ามจอดรถในบริเวณรัศมี 3 เมตรจากทางม้าลาย ท่อดับเพลิง หรือตู้ไปรษณีย์
- ห้ามจอดรถในบริเวณรัศมี 15 เมตรจากทางรถไฟ
- ห้ามจอดรถในบริเวณรัศมี 15 เมตรก่อนถึงป้ายรถประจำทางและเลยไปข้างหน้าอีก 3 เมตร
- ห้ามจอดรถในที่คับขัน

13) การลงจากรถมาต่อว่า ทะเลาะวิวาท หรือทำร้ายร่างกายกัน กรณีเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกัน ซึ่งบางครั้งก่อให้เกิดเหตุวิวาทที่รุนแรงถึงขั้นทำร้ายร่างกายบาดเจ็บสาหัสหรือถึงตายได้ เพราะอารมณ์โกรธของทั้งสองฝ่าย ดังนั้นหากเกิดการเฉี่ยวชนกันควรประนีประนอม หรือให้ผู้ประกันดำเนินการต่อไป ไม่ควรลงมาต่อว่าหรือทะเลาะวิวาทกัน

14) การหยุดรถคุยกันกลางถนน มักจะพบได้บ่อย ๆ ในถนนตามหมู่บ้านหรือตามซอยต่าง ๆ เป็นการขาดมารยาทเป็นอย่างยิ่ง เพราะรู้อยู่แล้วว่าตนเองจอดรถกีดขวางผู้อื่นอยู่ แต่ก็ไม่สนใจความเดือดร้อนของผู้อื่น สนใจแต่ความต้องการและความสะดวกของตนเองเท่านั้น

15) การขับรถด้วยความเร็วสูงในที่มีการจราจรพลุกพล่าน พร้อมทั้งกดแตรไล่ผู้คนเดินไปมาบนถนน เป็นการขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรที่กำหนดให้ลดความเร็วในที่คับขัน ซึ่งอาจเกิดเฉี่ยวชนผู้อื่นได้ ทั้งยังเป็นการขาดมารยาทในการกดแตรไล่ผู้คนที่เดินหรือขับขี่รถอยู่ในทางเดินรถนั้นด้วย

16) การขับรถเร็วขณะฝนตกหรือบริเวณที่มีน้ำขัง ทำให้น้ำกระเซ็นถูกผู้ที่เดินข้างทางหรือรถอื่น ในบางครั้งผู้ขับรถไม่ได้ตั้งใจหรือคิดไม่ถึงว่าการขับรถของตนจะทำให้น้ำกระเซ็นถูกผู้อื่น แต่เมื่อรู้ว่าตนเองทำให้ผู้อื่นเดือดร้อน ก็ควรมีมารยาทโดยการขอโทษด้วยการกล่าวคำว่าขอโทษ หรือแสดงอากัปกิริยาให้เขารู้ว่าเป็นการขอโทษ

17) การตะโกนด่าผู้ร่วมจราจรขณะขับรถ กรณีที่มีผู้ร่วมจราจรอื่นขับรถในลักษณะที่ทำให้เกิดความรำคาญก็จะเกิดอารมณ์โกรธและด่าว่าผู้อื่นด้วยถ้อยคำที่หยาบคายเป็นมารยาทที่ไม่ควรกระทำ

18) การเปิดกระจกรถเพื่อสูบบุหรี่และเขี่ยหรือทิ้งก้นบุหรี่ลงบนถนนในขณะขับรถเป็นพฤติกรรมที่ไม่ควรปฏิบัติเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งมักจะพบบ่อย ๆ บนท้องถนนเป็นการกระทำที่ขาดจิตสำนึกและขาดความรับผิดชอบและเป็นตัวอย่างที่ไม่ดีต่อเด็กและเยาวชนอีกด้วย

19) ทิ้งขยะลงบนถนน มักจะพบบ่อย ๆ ที่ผู้ขับรถเปิดกระจกแล้วทิ้งขยะลงบนถนนเป็นการกระทำที่ขาดระเบียบวินัยและไร้วัฒนธรรมเป็นอย่างยิ่ง ผู้ขับรถทุกคนจึงควรมีถุงหรือถังสำหรับใส่ขยะในรถหรือนำไปทิ้งถังขยะเมื่อจอดรถ

20) การจอดรถขวางรถผู้อื่นโดยใส่เกียร์และเบรกมือไว้จะด้วยตั้งใจหรือเผลอเรอก็เป็นสิ่งที่ไม่ควรทำเพราะทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนต้องเสียเวลารอและอาจถูกทำลายรถด้วยความโกรธที่ถูกจอดขวางทำให้ทรัพย์สินเสียหายได้ ดังนั้นจะทำสิ่งใดควรเอาใจเขามาใส่ใจเราและมีสติรอบคอบทุกขณะด้วย

21) การถ่มถุยน้ำลายหรือเสมหะลงบนถนนเป็นสิ่งที่น่ารังเกียจมาก ผู้ขับรถไม่ควรปฏิบัติอย่างยิ่ง นอกจากจะเป็นผู้ขาดระเบียบวินัยไร้มารยาทและวัฒนธรรมแล้วยังเป็นการแพร่เชื้อโรคและทำให้บ้านเมืองสกปรกอีกด้วย

22) การไม่ให้ความช่วยเหลือรถคันอื่นที่จอดเสียขอบทางอยู่และยังต่อว่าหาว่าเขากีดขวางการจราจร มักมีเกิดขึ้นบนท้องถนนที่มีรถเสียจอดกีดขวางการจราจรอยู่และถูกผู้ร่วมจราจรต่อว่าว่ารถเสียทำไมไม่จอดให้ชิดขอบทาง บางครั้งก็หาคนมีน้ำใจลงไปช่วยเหลือยากมากเพราะทุกคนต่างเร่งรีบไปไม่อยากเสียเวลา

นอกจากตัวอย่างในการขับรถที่เป็นการฝ่าฝืนกฎจราจรและเป็นมารยาทที่ไม่ควรประพฤติปฏิบัติดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีอีกหลายกรณีที่มักพบเห็นบนท้องถนน ดังนั้นผู้ขับรถทุกคนควรมีความรู้เกี่ยวกับการมีมนุษยสัมพันธ์ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในขณะขับได้ดังนี้

1) ทฤษฎีในการสร้างมนุษยสัมพันธ์ของไฮเดอร์ ทฤษฎีในการสร้างมนุษยสัมพันธ์ของไฮเดอร์ ใช้หลักง่าย ๆ 2 ข้อ คือ ค้นหาว่าผู้ที่อยู่รอบข้างตัวเราชอบหรือพึงพอใจกับสิ่งใดก็กระทำสิ่งนั้นกับเขา กับค้นหาว่าผู้ที่อยู่รอบข้างตัวเราไม่ชอบหรือเฉยเมยต่อสิ่งใดก็ไม่กระทำสิ่งนั้นต่อเขา

ทฤษฎีนี้สามารถนำมาใช้ในการขับรถได้เป็นอย่างดี คือ ในขณะขับรถให้ระลึกอยู่เสมอว่าพฤติกรรมในการขับรถที่ดีมีมารยาท และมีน้ำใจเป็นสิ่งที่ดี เราชอบเราพึงพอใจ บุคคลอื่นก็ชอบและพึงพอใจเช่นกัน เราก็ควรทำในสิ่งนั้นเพื่อให้ผู้อื่นพึงพอใจก็จะเกิดความสงบสุข ไม่เกิดอุบัติเหตุ ไม่เกิดการทะเลาะวิวาทหรือฟ้องร้องกัน

ในขณะเดียวกันพฤติกรรมในการขับรถที่ฝ่าฝืนกฎจราจรขาดมารยาทและขาดน้ำใจเป็นพฤติกรรมที่เราไม่ชอบทำให้เราโกรธ คนอื่นก็ไม่ชอบและโกรธเช่นกัน เราจึงไม่ควรใช้พฤติกรรมที่ไม่ดีนั้นต่อผู้อื่น

2) ทฤษฎีลิงสามตัวของขงจื้อ คือ

- ลิงปิดหู คือ ให้ควบคุมการฟัง อย่าเชื่อทุกอย่างที่ได้ยิน ควรหาเหตุผลก่อนเชื่อสิ่งที่ได้ยิน และในบางครั้งต้องทำเป็นไม่ได้ยินบ้าง เพื่อมิให้เกิดความขุ่นข้องหมองใจ ดังสำนวนที่ว่า “เอาหูไปนาเอาตาไปไร่”
- ลิงปิดตา คือ ให้ควบคุมการมองอย่าใส่ใจในทุกสิ่งทุกอย่างที่มองเห็น แกล้งทำมองไม่เห็นบ้าง ถ้าสิ่งนั้นจะทำให้เราเป็นทุกข์หรือขุ่นข้องหมองใจ
- ลิงปิดปาก คือ ให้ควบคุมการพูด คือก่อนพูด ควรพูดในสิ่งที่ดีมีสาระประโยชน์ ก่อให้เกิดความสามัคคีและความสงบสุขในขณะขับรถ

ในขณะขับรถสามารถนำทฤษฎีลิงสามตัวของขงจื้อมาใช้ได้คือ ขณะขับรถหากมีผู้อื่นมาด่าเราก็ทำเหมือนว่าไม่ได้ยิน (ปิดหู) หรือมองไม่เห็นว่าเขาด่าเราหรือทำท่าทางที่ไม่ดีกับเรา (ปิดตา) และก็ปิดปากไว้ไม่โต้ตอบ ไม่ด่าว่าเขากลับไป ก็จะไม่ก่อให้เกิดการทะเลาะวิวาทกัน เราก็สงบสุข สบายใจ สังคมก็จะสงบเรียบร้อยด้วย

ดังนั้น ในการขับรถ ผู้ขับรถทุกคนนอกจากจะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดแล้ว ยังต้องมีมารยาทในการขับรถและมีมนุษยสัมพันธ์ต่อผู้ร่วมจราจรด้วย จะช่วยสร้างสรรค์ให้สภาพสังคมสงบสุขน่าอยู่ สภาพการจราจรไม่วุ่นวายติดขัดอย่างเช่นปัจจุบันนี้

4.2.2 พฤติกรรมที่ผู้ประจำรถพึงหลีกเลี่ยง

1) แต่งกายสุภาพไม่ควรใช้น้ำมันหรือน้ำหอมที่มีกลิ่นฉุน
2) ไม่ล้วง แคะ แกะ เกา หวีผม ส่องกระจกบ่อย ๆ ขณะขับรถ
3) ไม่พูดจาลวนลาม หรือใช้คำไม่สุภาพ
4) ไม่ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับรถ
5) ไม่บ้วนน้ำลาย หรือทิ้งสิ่งของลงบนถนน
6) ไม่หยุดรถคุยกันกลางถนน
7) ไม่ควรขับรถออกนอกเส้นทางและทิ้งผู้โดยสารไว้ระหว่างทาง
8) ไม่เสพสารเสพติด

4.3 การสร้างมนุษย์สัมพันธ์

หัวใจของการให้บริการที่ดี ผู้ให้บริการต้องระลึกไว้เสมอว่า “ผู้ใช้บริการ คือ นายของเรา” การสร้างมนุษยสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการ คือ มอบสิ่งที่ผู้ใช้บริการต้องการให้มากที่สุดเท่าที่จะได้ ซึ่งความต้องการของผู้ใช้บริการและข้อปฏิบัติสำหรับผู้ให้บริการที่ดีตลอดจนการสร้างมนุษยสัมพันธ์กับผู้ที่เกี่ยวข้องทางการขนส่งมีดังนี้

4.3.1 ความต้องการของผู้ใช้บริการ

1) ความตรงต่อเวลาของรถบริการด้านการขนส่ง
2) ความเหมาะสมของจำนวนผู้โดยสารหรือสิ่งของต่าง ๆ
3) ความสะอาด เรียบร้อยของรถ
4) ความครบถ้วนของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ
5) ความมีมารยาทดี มีคุณธรรมของผู้ประจำรถ
6) ความมีน้ำใจ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ของผู้ประจำรถ
7) ความสงบ เรียบร้อยในการเดินทาง
8) ความปลอดภัยในการเดินทาง
9) ความมั่นคงและความรับผิดชอบต่อผู้รับบริการ
10) ความซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรมของผู้ประจำรถ
11) ความสำเร็จเมื่อเสร็จสิ้นในการบริการด้วยความสวัสดิภาพ
12) ความถูกต้องครบถ้วนของสิ่งของอื่น ๆ นอกเหนือการบริการ

4.3.2 ข้อปฏิบัติของผู้ให้บริการที่ดี

1) ความนุ่มนวลในการขับรถ
2) ความปลอดภัยในการเดินทาง
3) ความสะดวกสบายในการเดินทาง
4) ความสะอาดเรียบร้อยของตัวรถ
5) ความสงบเรียบร้อยในการเดินทาง
6) ความตรงต่อเวลา
7) ความรับผิดชอบในภาระหน้าที่
8) ความมีมารยาทและคุณธรรมในการขับรถ
9) ความสะอาด เรียบร้อย และมีวินัยของผู้ขับรถ
10) แสดงความขอบคุณต่อผู้ใช้บริการให้เป็นนิสัย

4.3.3 การสร้างมนุษยสัมพันธ์ต่อเจ้าหน้าที่การจราจร เจ้าหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

1) ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ อย่างเคร่งครัดและสม่ำเสมอ
2) ยอมรับผิดเมื่อกระทำผิด และปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่อย่างเต็มใจ
3) เมื่อเจ้าหน้าที่ตักเตือนควรเคารพและเชื่อฟังด้วยความสงบ
4) ไม่แสดงความอาฆาตมาดร้ายต่อเจ้าหน้าที่เมื่อได้รับคำสั่งหรือกล่าวโทษ
5) การซักถามข้อสงสัย ข้อขัดข้อง หรือขอความเมตตา เห็นใจจากเจ้าหน้าที่ควรกระทำด้วยความสุภาพเรียบร้อย และมีเหตุผลที่เหมาะสม
6) ให้เกียรติเจ้าหน้าที่ ไม่เย่อหยิ่งยโส อวดรู้ ดูหมิ่นดูแคลนเจ้าหน้าที่
7) อดทน อดกลั้น สงบจิตใจ เมื่อไม่ได้รับความเป็นธรรม หรือได้รับความคับแค้นใจ

4.3.4 การสร้างมนุษยสัมพันธ์กับผู้ใช้การจราจรร่วมกัน

1) มีเมตตาต่อผู้ใช้การจราจรร่วมกันให้เป็นนิสัย
2) อดทน อดกลั้นต่อสถานการณ์ไม่ปกติขณะปฏิบัติหน้าที่
3) ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด
4) รู้จักการให้อภัยแก่ผู้ใช้การจราจรร่วมกัน
5) ไม่กลั่นแกล้ง อาฆาตพยาบาท ผู้ใช้การจราจรร่วมกัน
6) ปฏิบัติต่อผู้ใช้การจราจรร่วมกันอย่างเอาใจเขามาใส่ใจเรา
7) มองโลกในแง่ดี ยิ้มแย้มแจ่มใส อยู่เสมอ

ภาคผนวก

เครื่องหมายควบคุมการจราจร

เครื่องหมายแสดงป้ายบังคับ

ป.๑ ป.๒ ป.๓ ป.๔ ป.๕ ป.๖ ป.๗ ป.๘ ป.๙

ป.๑๐ ป.๑๑ ป.๑๒ ป.๑๓ ป.๑๔ ป.๑๕ ป.๑๖ ป.๑๗ ป.๑๘

ป.๑๙ ป.๒๐ ป.๒๑ ป.๒๒ ป.๒๓ ป.๒๔ ป.๒๕ ป.๒๖ ป.๒๗

ป.๒๘ ป.๒๙ ป.๓๐ ป.๓๑ ป.๓๒ ป.๓๓ ป.๓๔ ป.๓๕ ป.๓๖

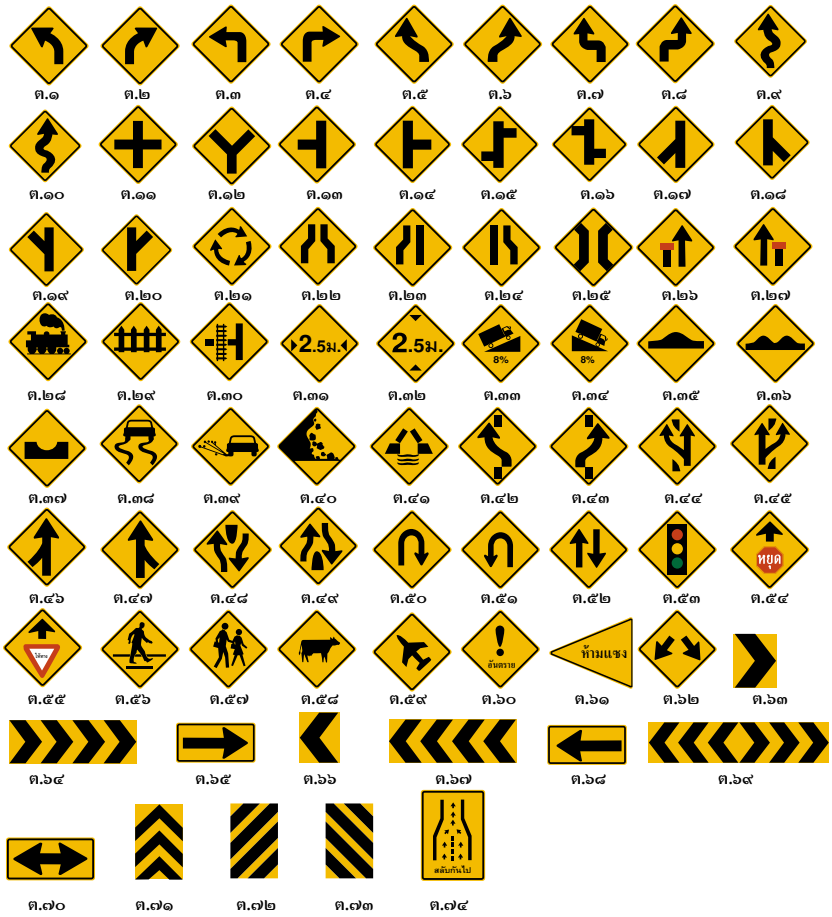
ป.๓๗ ป.๓๘ ป.๓๙ ป.๔๐ ป.๔๑ ป.๔๒ ป.๔๓ ป.๔๔ ป.๔๕

ป.๔๖ ป.๔๗ ป.๔๘ ป.๔๙ ป.๕๐ ป.๕๑ ป.๕๒ ป.๕๓ ป.๕๔

ป.๕๕

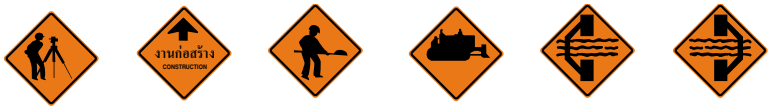
ป.๑ หยุด
ป.๒ ให้ทาง
ป.๓ ให้รถสวนทางมาก่อน
ป.๔ ห้ามแซง
ป.๕ ห้ามเข้า
ป.๖ ห้ามกลับรถไปทางขวา
ป.๗ ห้ามกลับรถไปทางซ้าย
ป.๘ ห้ามเลี้ยวซ้าย
ป.๙ ห้ามเลี้ยวขวา
ป.๑๐ ห้ามเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย
ป.๑๑ ห้ามเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา
ป.๑๒ ห้ามเลี้ยวขวาหรือกลับรถ
ป.๑๓ ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือกลับรถ
ป.๑๔ ห้ามรถยนต์ผ่าน
ป.๑๕ ห้ามรถบรรทุกผ่าน
ป.๑๖ ห้ามรถจักรยานยนต์ผ่าน
ป.๑๗ ห้ามรถพ่วงผ่าน
ป.๑๘ ห้ามรถยนต์สามล้อผ่าน
ป.๑๙ ห้ามรถสามล้อผ่าน
ป.๒๐ ห้ามรถจักรยานผ่าน
ป.๒๑ ห้ามล้อเลื่อนลากเข็นผ่าน
ป.๒๒ ห้ามรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตรผ่าน
ป.๒๓ ห้ามเกวียนผ่าน
ป.๒๔ ห้ามรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ผ่าน
ป.๒๕ ห้ามรถจักรยานยนต์ รถสามล้อ และล้อเลื่อนลากเข็น
ป.๒๖ ห้ามรถจักรยานยนต์และรถยนต์สามล้อผ่าน
ป.๒๗ ห้ามใช้เสียง
ป.๒๘ ห้ามคนผ่าน
ป.๒๙ ห้ามจอดรถ
ป.๓๐ ห้ามหยุดรถ
ป.๓๑ หยุดตรวจ
ป.๓๒ จำกัดความเร็ว
ป.๓๓ ห้ามรถหนักเกินกำหนดผ่าน
ป.๓๔ ห้ามรถกว้างเกินกำหนดผ่าน
ป.๓๕ ห้ามรถสูงเกินกำหนดผ่าน
ป.๓๖ ห้ามรถยาวเกินกำหนดผ่าน
ป.๓๗ ให้เดินรถทางเดียว
ป.๓๘ ให้เดินรถทางเดียวไปทางซ้าย
ป.๓๙ ให้เดินรถทางเดียวไปทางขวา
ป.๔๐ ให้ชิดซ้าย
ป.๔๑ ให้ชิดขวา
ป.๔๒ ให้ชิดซ้าย หรือชิดขวา
ป.๔๓ ให้เลี้ยวซ้าย
ป.๔๔ ให้เลี้ยวขวา
ป.๔๕ ให้เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา
ป.๔๖ ให้ตรงไปหรือเลี้ยวซ้าย
ป.๔๗ ให้ตรงไปหรือเลี้ยวขวา
ป.๔๘ วงเวียน
ป.๔๙ ช่องเดินรถประจำทาง
ป.๕๐ ช่องเดินรถมวลชน
ป.๕๑ ช่องเดินรถจักรยานยนต์
ป.๕๒ ช่องเดินรถจักรยาน
ป.๕๓ เฉพาะคนเดิน
ป.๕๔ ความเร็วขั้นต่ำ
ป.๕๕ สุดเขตบังคับ

เครื่องหมายแสดงป้ายเตือน

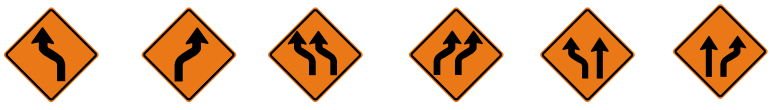


ต.๑-ต.๑๐ ทางโค้งต่าง ๆ
ต.๑๑-ต.๒๐ ทางแยกต่าง ๆ
ต.๒๑ วงเวียนข้างหน้า
ต.๒๒ ทางแคบทั้งสองด้าน
ต.๒๓ ทางแคบด้านซ้าย
ต.๒๔ ทางแคบด้านขวา
ต.๒๕ สะพานแคบ
ต.๒๖ ช่องจราจรปิดด้านซ้าย
ต.๒๗ ช่องจราจรปิดด้านขวา
ต.๒๘ ทางข้ามทางรถไฟไม่มีเครื่องกั้นทาง
ต.๒๙ ทางข้ามทางรถไฟมีเครื่องกั้นทาง
ต.๓๐ ทางข้ามทางรถไฟติดทางแยก
ต.๓๑ ทางแคบ
ต.๓๒ ทางลอดต่ำ
ต.๓๓ ทางขึ้นลาดชัน
ต.๓๔ ทางลงลาดชัน
ต.๓๕ เตือนรถกระโดด
ต.๓๖ ผิวทางขรุขระ
ต.๓๗ ทางเป็นแอ่ง
ต.๓๘ ทางลื่น
ต.๓๙ ผิวทางร่วน
ต.๔๐ ระวังหินร่วง
ต.๔๑ สะพานเปิดได้
ต.๔๒-ต.๔๓ เปลี่ยนช่องทางจราจร
ต.๔๔ ออกทางขนาน
ต.๔๕ เข้าทางหลัก
ต.๔๖-ต.๔๗ ทางร่วม
ต.๔๘ ทางคู่ข้างหน้า
ต.๔๙ สิ้นสุดทางคู่
ต.๕๐-ต.๕๑ จุดกลับรถ
ต.๕๒ ทางเดินรถสองทาง
ต.๕๓ สัญญาณจราจร
ต.๕๔ หยุดข้างหน้า
ต.๕๕ ให้ทางข้างหน้า
ต.๕๖ ระวังคนข้ามถนน
ต.๕๗ โรงเรียนระวังเด็ก
ต.๕๘ ระวังสัตว์
ต.๕๙ ระวังเครื่องบินบินต่ำ
ต.๖๐ ระวังอันตราย
ต.๖๑ เขตห้ามแซง
ต.๖๒-ต.๗๓ เตือนแนวทางต่าง ๆ
ต.๗๔ สลับกันไป

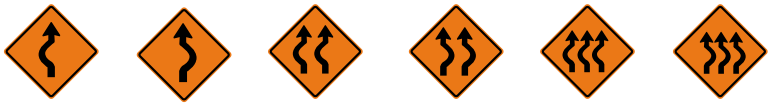
เครื่องหมายแสดงป้ายเตือนในงานก่อสร้าง



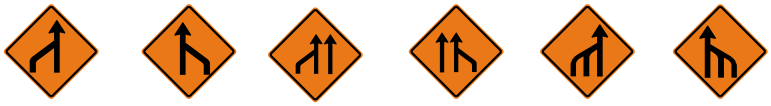
ตก.๑ ตก.๒ ตก.๓ ตก.๔ ตก.๕ ตก.๖



ตก.๗ ตก.๘ ตก.๙ ตก.๑๐ ตก.๑๑ ตก.๑๒



ตก.๑๓ ตก.๑๔ ตก.๑๕ ตก.๑๖ ตก.๑๗ ตก.๑๘



ตก.๑๙ ตก.๒๐ ตก.๒๑ ตก.๒๒ ตก.๒๓ ตก.๒๔

ตก.๒๕ ตก.๒๖

ตก.๑ สำรวจทาง
ตก.๒ งานก่อสร้าง
ตก.๓ คนทำงาน
ตก.๔ เครื่องจักรกำลังทำงาน
ตก.๕ ทางเบี่ยงซ้าย
ตก.๖ ทางเบี่ยงขวา

ตก.๗-ตก.๒๔ เบี่ยงเบนการจราจร
ตก.๒๕-ตก.๒๖ เตือนแนวทางต่าง ๆ

เครื่องหมายแสดงป้ายแนะนำ

น.๑

น.๒

น.๓

น.๔

น.๕

น.๖

น.๗

น.๘

น.๙

น.๑๐

น.๑๑

น.๑๒

น.๑๓

น.๑๔

น.๑๕

น.๑๖

น.๑๗

น.๑๘

น.๑	แนะนำล่วงหน้า	น.๗	โรงพยาบาล	น.๑๓	สิ้นสุดทางด่วน (ทางหลวงพิเศษ)
น.๒	บอกจุดหมายปลายทาง	น.๘	เดินรถทางเดียว	น.๑๔	เริ่มช่องเดินรถประจำทาง
น.๓	บอกจุดหมายปลายทาง	น.๙	ทางตัน	น.๑๕	ช่องเดินรถประจำทาง
น.๔	บอกระยะทาง	น.๑๐	ทางเข้า-ออกทางด่วน	น.๑๖	สำหรับคนพิการ
น.๕	บอกสถานที่	น.๑๑	จุดกลับรถ	น.๑๗	สิ้นสุดช่องเดินรถประจำทาง
น.๖	ตำแหน่งทางข้าม	น.๑๒	เริ่มต้นทางด่วน (ทางหลวงพิเศษ)	น.๑๘	ช่องเดินรถมวลชน

เครื่องหมายจราจรพื้นทางประเภทบังคับ

ก. เครื่องหมายจราจรตามแนวทางเดินรถ

(๑) เส้นแบ่งทิศทางจราจรปกติ (พบ.๑)

(๒) เส้นแบ่งทิศทางจราจรห้ามแซง

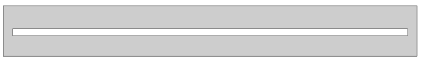
เส้นทึบสีเหลืองเดี่ยว (พบ.๒)

เส้นทึบสีเหลืองคู่ (พบ.๓)

(๓) เส้นแบ่งทิศทางจราจรห้ามแซงเฉพาะด้าน (พบ.๔)

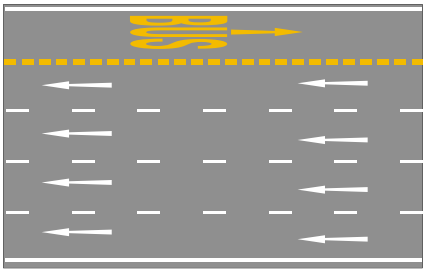
(๔) เส้นแบ่งช่องเดินรถ หรือ เส้นแบ่งช่องจราจร (พบ.๕)

(๕) เส้นแบ่งช่องเดินรถ หรือ เส้นห้ามเปลี่ยนช่องจราจร (พบ.๖)

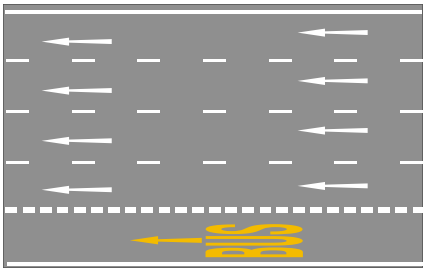


(๖) เส้นแบ่งช่องเดินรถประจำทาง

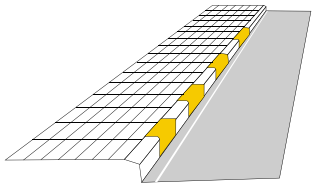
เส้นประสีเหลือง กว้างและถี่ กรณีสวนกระแสการจราจรปกติ (พบ.๗)

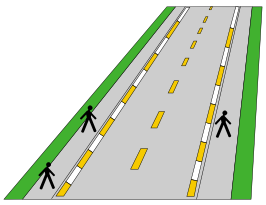


เส้นประสีขาว กว้างและถี่ กรณีทิศทางเดียวกับกระแสการจราจรปกติ (พบ.๘)

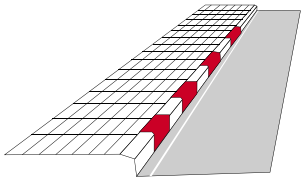


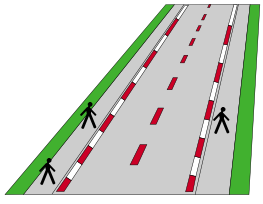
(๗) เครื่องหมายห้ามจอดรถ (พบ.๙)





(๘) เครื่องหมายห้ามหยุดรถ (พบ.๑๐)





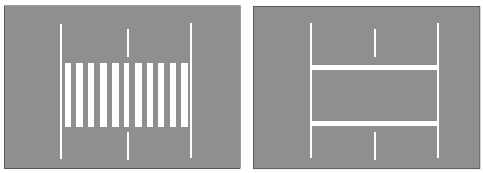
เครื่องหมายจราจรพื้นทางประเภทบังคับ (ต่อ)

ข. เครื่องหมายจราจรขวางแนวทางเดินรถ

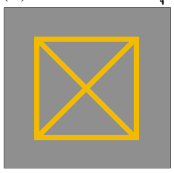
(๑) เส้นแนวหยุด (พบ.๑๑)

(๒) เส้นให้ทาง (พบ.๑๒)

(๓) เส้นทางข้าม (พบ.๑๓) (พบ.๑๔)

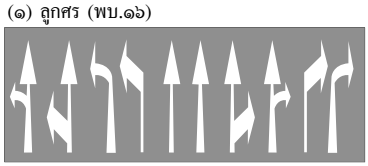


(๔) เส้นทะแยงห้ามหยุดรถ (พบ.๑๕)



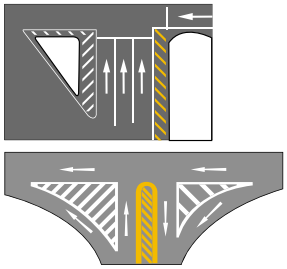
ค. เครื่องหมายอื่น ๆ

(๑) ลูกศร (พบ.๑๖)

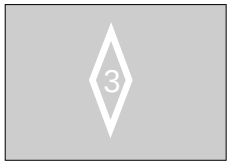


(๒) ให้ทาง (พบ.๑๗)

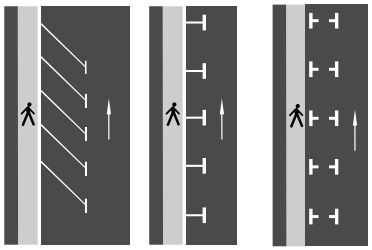
(๓) เขตปลอดภัยหรือเกาะสี (พบ.๑๘)



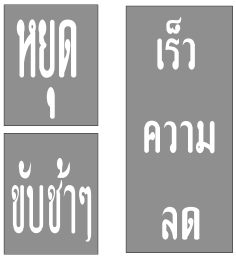
(๔) ช่องเดินรถมวลชน (พบ.๑๙)



(๕) เส้นช่องจอดรถ (พบ.๒๐)

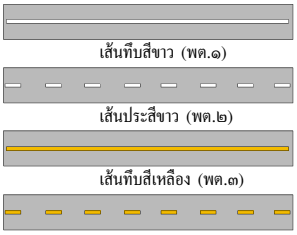


(๖) ข้อความบังคับบนพื้นทาง (พบ.๒๑)



เครื่องหมายจราจรพื้นทางประเภทเตือน

(๑) เส้นขอบทาง



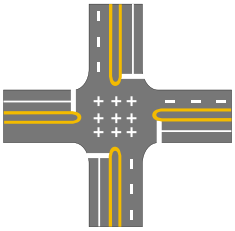
เส้นทึบสีขาว (พต.๑)

เส้นประสีขาว (พต.๒)

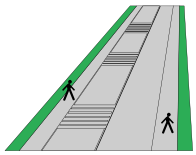
เส้นทึบสีเหลือง (พต.๓)

เส้นประสีเหลือง (พต.๔)

(๒) เส้นแนวช่องจราจรผ่านทางแยก (พต.๕)

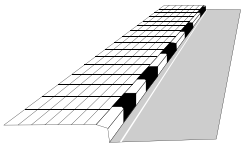


(๓) เส้นชะลอความเร็ว (พต.๖

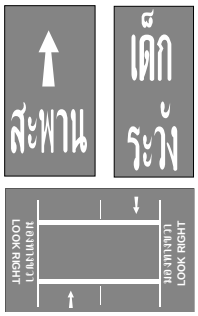


(๔) เส้นทางรถไฟผ่าน (พต.๗)

(๕) เครื่องหมายขาวดำ (พต.๘)



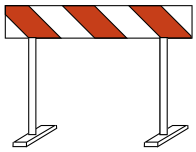
(๖) ข้อความเตือน หรือแนะนำ



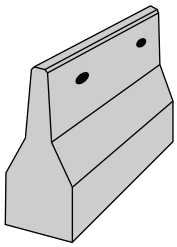
อุปกรณ์จราจร

กรวยยาง

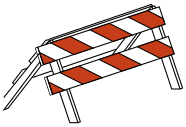
หลักนำทาง



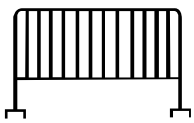
แผงกั้น



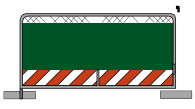
แผงกั้น



แผงกั้น



แผงกั้น



แผงกั้น

บรรณานุกรม

1. กรมการขนส่งทางบก, **คู่มือประกอบการเรียนการสอนวิชาเทคนิคการขับรถอย่างปลอดภัย,** 2541.
2. กรมการขนส่งทางบก, **คู่มือประกอบการอบรมผู้ประจำรถ หน้าที่ผู้ขับรถ,** 2544.
3. นายฉัตรชัย ไชยทา, **คู่มือผู้ขับรถ เอกสารประกอบการเรียนการสอน "Defensive Driving" "การขับรถอย่างปลอดภัย".**
4. บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด, **คู่มืออบรมหลักสูตรการขับรถอย่างปลอดภัยเชิงป้องกันอุบัติเหตุ.**
5. บริษัท ตรีเพชรอีซูซุเซลส์ จำกัด, **การใช้การบำรุงรักษา & เทคนิคการขับรถให้ประหยัดและปลอดภัย,** 2544.
6. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด, **คู่มือขับขี่รถให้ปลอดภัย.**
7. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด, **คู่มือขับขี่รถให้ปลอดภัย เล่ม 2.**
8. บริษัท ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์(ประเทศไทย)จำกัด, **คู่มือการใช้รถโดยสารรุ่นเอเค 174,176.**
9. บริษัท ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์(ประเทศไทย)จำกัด, **คู่มือการใช้รถ, 2534.**
10. บริษัท ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์(ประเทศไทย)จำกัด, **วิธีการขับรถประหยัดน้ำมันและรักษาสิ่งแวดล้อม.**
11. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, **การประหยัดพลังงานในการเดินทางโดยรถยนต์.**
12. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, **การปรับปรุงเครื่องหมายควบคุมการจราจรให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ,** กุมภาพันธ์ 2546.
13. A.E. af Wahlberg, **Fuel Efficient Driving Training - State of the Art and Quantification of Effects E141 Proceedings of Soric 02.** http://www.psvk.uu.se/hemsidor/busdriver/of_w%5h berg_Fuel_efficient _driving_ traning.pdf.
14. Bridgestone,Y.**Large Truck Fuel Economy.** http://www.trucktires.com/library/technical/fuel-economy-b.htm.
15. Charles Thomas,Tessa Tennant and Jon Rolls, **The GHG Indicator : UNEP Guidelines for Calculating Green House Gas Emissions for Businesses and NonCommercial Organisations.** http:// www.getf.org/file/tool manager/custom 016c45f42125.pdf.

16. H.C. vande Burgwal and N.L.J. Gense, **Application of the Major Driving Style Tips of "New Style Driving" by Passenger Car Drivers and the Effects on Fuel Consumption and Tail Pipe Emissions,** Febuary 2002. http://www.ecodrive.org/pdf/interpretation_driving_style_tips.pdf.
17. Haworth,N. and Symmons,M. Monash University Accident Research Center, **Driving to Reduce Fuel Consumption and Improve Road Safety.** http://www.monash.edu.au/occ/roadsafety/abstracts_and_papers/096/Hawsymz.pdf.
18. Jochim Donner, Ecodrive: Training,Fleet Management, Monitoring. http://www.eva.wsr.ac.at/publ/pdf/52_14.pdf.
19. N.L.J.Gense, **Driving Style,Fuel Consumption and Tail Pipe Emissions,** March 2000.
20. Senior Lecturer,Guru Ramdas School of Planning,Guru Nanak Dev University, **LUDHIANA STRIVES FOR AN EFFICIENT TRANSPORT SYSTEM**. http://www.iclei.org/southasia/june-ludhiana.html.
21. Swedish National Road Administration, **Impact of Ecodriving on Emissions and Fuel Consumption.**1999. http://www.vv.se/publ.blank/bokhyllo/miljo/ecodrive/ecodrive_e.pdf.
22. Traffic & Public Transport Authority, **Fuel-efficient driving in Sweden.** http://www.eu_target.net/target1/docs/pollution_c.pdf.

คณะทำงานกำหนดหลักสูตรการอบรมและจัดทำคู่มือการขับขี่อย่างปลอดภัยลดมลพิษและประหยัดเชื้อเพลิง

1.	นายสุพัฒน์	หวังวงศ์วัฒนา	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	ประธานคณะทำงาน
2.	นางแสงจันทร์	จวบความสุข	กรมการขนส่งทางบก	คณะทำงาน
3.	นายกิตติ	กิตติสุนทรวัฒน์	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	คณะทำงาน
4.	นายวีนัส	ทัดเนียม	สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน	คณะทำงาน
5.	นายอุทัย	อึ๋งเจริญ	สถาบันเทคโนโลยีปทุมวัน	คณะทำงาน
6.	นายวิมล	รัฐถานาวิน	บริษัท ตรีเพชร อีซูซุเซลล์ จำกัด	คณะทำงาน
7.	นายสังวรณ์	วงศ์อภัย	บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	คณะทำงาน
8.	นายปิติ	สุวรรณโชติ	บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด	คณะทำงาน
9.	นายสามชัย	ชูรัตน์	บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด	คณะทำงาน
10.	นายบำรุง	ตั้งสง่า	บริษัท ลาดกระบังขนส่ง จำกัด	คณะทำงาน
11.	นายทดลอง	ปิตะแสง	บริษัท หลีกภัยขนส่ง จำกัด	คณะทำงาน
12.	นายสมพงษ์	ดวงกลาง	บริษัท หลีกภัยขนส่ง จำกัด	คณะทำงาน
13.	นายชัชวาลย์	เชื้อศาสตร์	บริษัท สหศรีสุพรรณยานยนต์ จำกัด	คณะทำงาน
14.	นายวัชรินทร์	แก้วสถิตย์	บริษัท สหศรีสุพรรณยานยนต์ จำกัด	คณะทำงาน
15.	นายวีระ	ดวงปทุม	บริษัท ต.สยามวิศวยนต์(1999) จำกัด	คณะทำงาน
16.	นายสุรพล	เกษมสมุทรชัย	บริษัท ต.สยามวิศวยนต์(1999) จำกัด	คณะทำงาน
17.	นางมาลินี	พูลศิริกุล	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ที.พี เดินรถ	คณะทำงาน
18.	นายอวยชัย	ศักดิ์ธงชัย	กลุ่มรถร่วมบริการสาย 81,123	คณะทำงาน
19.	เจ้าหน้าที่สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง		กรมควบคุมมลพิษ	คณะทำงานและเลขานุการ

คณะกรรมการประสานงานและจัดทำรูปเล่ม

1.	นางมิ่งขวัญ	วิชยารังสฤษดิ์	ผู้อำนวยการสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
2.	นายปัญญา	วรเพชรายุทธ	สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
3.	นางสาวกนกวรรณ	นิมิตรพันธ์	สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
4.	นางสาวนุชจริยา	อรัญศรี	สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
5.	นางสาวมานวิภา	กุศล	สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
6.	นางสาวเบญจวรรณ	เพ็ญตระกูลชัย	สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
7.	นายนที	เมตตาสิทธิกร	สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
8.	นางสาวพิชญา	โคตรชมภู	สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง กรมควบคุมมลพิษ
9.	นายภัทรพล	ตุลารักษ์	ฝ่ายคุณภาพสิ่งแวดล้อมและห้องปฏิบัติการ

92 ซอยพหลโยธิน 7
ถนนพหลโยธิน แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กทม. 10400
โทร. 0 2298 2000
โทรสาร 0 2298 2002

www.pcd.go.th