

THAINKIELINEN AUTOKOULUOPAS

Liikennekulttuurin välittäminen kieleltä toiselle

Waranchalee Nakpanich ja

Taina Vilkkilä

Opinnäytetyö, syksy 2015

Diakonia-ammattikorkeakoulu

Asioimistulkkauksen koulutus

Tulkki (AMK)

TIIVISTELMÄ

Nakpanich, Waranchalee & Vilkkilä, Taina. Thainkielinen autokouluopas – Liikennekulttuurin välittäminen kieleltä toiselle. Syksy 2015.

Diakonia-ammattikorkeakoulu, Asioimistulkkauksen koulutus, Tulkki (AMK).

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli thainkielisen autokouluoppaan tuottaminen. Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys muodostui funktionaalisesta käännösteoriasta sekä aikuisoppijan toisella kielellä oppimisen teoriasta. Omakielisen oppaan tarpeellisuus karotettiin kahdelle kohderyhmälle suunnattujen kyselyjen avulla. Kyselyyn vastasi 45 Suomessa asuvaa thaimaalaista sekä 40 autokoulua.

Thainkielinen opas käännettiin funktionaalista käännösteoriaa soveltaen itse toimitetusta suomenkielisestä tiivistelmästä, joka pohjautui kahteen autokoulun oppikirjaan. Oppaan sisällön oikeellisuus varmistettiin opinnäytetyön työelämän ohjaajan, Keski-Suomen liikenneopettajaopiston kouluttajan toimesta. Thain kielelle käännetty opas tarkistutettiin sekä kielen että käytettyjen käsitteiden osalta äidinkielisillä asiantuntijoilla. Opasta koekäytettiin ja sen hyödyllisyyttä arvioitiin palautekyselyn avulla.

Palautekysely osoitti, että koekäyttäjät hyötyivät thainkielisestä autokouluoppaasta etenkin kun he pystyivät sen avulla ymmärtämään Suomen liikennekulttuuria paremmin. Kyselyn perusteella suurin osa koekäyttäjistä läpäisi kuljettajantutkinnon teoriakokeen autokouluoppaamme avulla. Koekäyttäjien antama palaute otettiin huomioon oppaan lopullisen version viimeistelyssä.

Asiasanat: kääntäminen, funktionaaliset käännösteoriat, kuljettajaopetus, oppiminen

ABSTRACT

Nakpanich, Waranchalee and Vilkkilä, Taina

Driver's Manual in Thai Language – Passing on the Finnish Traffic Culture. 167 p., 9 appendices. Language: Finnish. Autumn 2015.

Diaconia University of Applied Sciences. Degree Programme in Community Interpreting. Degree: Interpreter

The aim of this thesis was to produce a Finnish driver's manual in Thai language. The framework for the product was the theory on enhancing the content learning by using the mother tongue. The need for the driver's manual in Thai language was confirmed by two separate surveys: one aimed for the Thai population living in Finland and the other aimed for the driving schools, which were selected by cluster sampling.

The source text was first summed up in Finnish from two driving school text books. The source text was checked by a driving instructor trainer and then translated to Thai using the functional translation method. The translated driver's manual was checked for language and technical terms by native professionals. The manual was piloted by learner drivers and their instructors.

The results from the feedback survey showed that those students who tested the translated driver's manual benefitted from it, hence they could understand the Finnish traffic culture better. According to the feedback, most of the students who had read the Driver's manual in Thai language passed the driving examination. The input that was received through the survey was used to improve the driver's manual.

Keywords: translation, functional translation theory, driver's education study, learning

ชื่อ	ไต้นา วิลส์กิแล และ วรณชลี นาคพานิช
ชื่อเรื่อง	คู่มือการเรียนรู้ฉบับรกรงสำหรับขอใบอนุญาตขับขี่ประเภท B-การถ่ายถอด วัฒนธรรมจรรจรจากภาษาหนึ่งไปยังอีกภาษาหนึ่ง
คำสำคัญ	การแปล ทฤษฎีการแปลแบบฟังก์ชันนัล หลักสูตรเรียนขับรกรง การเรียนรู
สาขาวิชา	การล่ำม มหาวิทยาลัยเดี่ยโกเนีย
ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์	กาติ ฮุซติเนน
ปีการศึกษา	2558

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อจัดทำคู่มือการเรียนรู้ฉบับรกรงสำหรับขอใบอนุญาตขับขี่ประเภท B ฉบับภาษาไทยขึ้น โดยการใ้กรอบแนวคิดการวิจัยของทฤษฎีการแปลแบบฟังก์ชันนัลและทฤษฎีการใช้ภาษาแม่เป็นเครื่องมือสำคัญในการเรียนรู้ ความจำเป็นต่อคู่มือการเรียนรู้ฉบับรกรงดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบจากการทำแบบสอบถามไปยังกลุ่มเป้าหมายสองกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มชาวไทยที่พำนักอาศัยอยู่ในประเทศฟินแลนด์ ซึ่งเคยได้เข้าเรียนหลักสูตรการขับรกรงมาก่อนหน้านี้แล้ว และกลุ่มโรงเรียนขับรกรงทั่วประเทศฟินแลนด์จำนวนไม่น้อยกว่า ๔๐ แห่ง

คู่มือการเรียนรู้ฉบับรกรงฉบับนี้ถูกแปลมาจากคู่มือการเรียนรู้ฉบับรกรงฉบับภาษาฟินน์ ซึ่งเป็นคู่มือที่ผู้ทำได้อ่ความและนำเอาใจความสำคัญมาจากหนังสือขับรกรงจำนวนสองเล่มและได้ถูกตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาโดยผู้อบรมครูสอนขับรกรง คู่มือการเรียนรู้ฉบับรกรงฉบับภาษาไทยที่ได้จัดทำขึ้นนี้ได้ถูกตรวจสอบความถูกต้องของหลักการใ้ภาษาโดยผู้เชี่ยวชาญด้านภาษาไทย รองศาสตราจารย์ ดร. ฉลองชาตรุประชีวิน ซึ่งหลังจากนี้คู่มือดังกล่าวได้นำมาทดลองใ้โดยนักเรียนชาวไทยที่เข้าเรียนหลักสูตรการเรียนขับรกรง และความพึงพอใจของผู้ทดลองใ้คู่มือนี้จะถูกทำการตรวจสอบโดยแบบสอบถาม

จากแบบสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ทดลองใ้คู่มือเห็นว่าคู่มือการเรียนรู้ฉบับรกรงที่จัดทำขึ้นเป็นประโยชน์กับพวกเขาเป็นอย่างมาก เนื่องจากคู่มือของเราทำให้พวกเขาเข้าใจถึงวัฒนธรรมจรรจรของประเทศฟินแลนด์ได้ดีขึ้น รวมทั้งยังทำให้พวกเขาผ่านการทดสอบภาคทฤษฎีอีกด้วย คู่มือการเรียนรู้ฉบับรกรงได้ถูกแก้ไขตามคำแนะนำของผู้ตอบแบบสอบถามเพื่อใ้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

SISÄLLYS

1 OPINNÄYTETYÖN TAVOITTEET, LÄHTÖKOHDAT JA KOHDERYHMÄ	7
2 TIETOPERUSTA	9
2.1 Kuljettajaopetus.....	9
2.1.1 Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinto Thaimaassa	10
2.1.2 Kuljettajaopetus Suomessa.....	11
2.1.3 Kuljettajaopetuksen sisällöt, menetelmät ja oppimateriaali.....	12
2.1.4 Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajanopetuksessa	14
2.2 Aikuisopiskelijoiden toisella kielellä oppiminen	16
2.2.1 Kognitiiviset prosessit.....	16
2.2.2 Äidinkielen tuki toisella kielellä oppimisessa.....	17
2.3 Funktionaaliset käännösteoriat.....	18
2.3.1 Skoposteoria.....	19
2.3.2 Translatorisen toiminnan teoria.....	21
3 THAINKIELISEN AUTOKOULUOPPAAN KÄÄNNÖSPROSESSI	23
3.1 Suunnittelu	23
3.2 Alkukartoituskysely	24
3.2.1 Alkukartoituskysely Suomessa asuville thaimaalaisille.....	24
3.2.2 Alkukartoituskysely autokouluille	27
3.3 Suomenkielisen autokouluoppaan toimittaminen	28
3.4 Tiedonhaku.....	29
3.5 Kääntäminen	30
3.5.1 Kääntämisen kulku.....	31
3.5.2 Käännöksen ongelmakohdat ja niiden ratkaisemisessa käytetyt käännösstrategiat	33
3.5.3 Tekstin muokkaus ja viimeistely.....	38
3.5.4 Käännöksen luotettavuuden varmistaminen	40

3.5.5 Sanasto ja opetuksessa käytettävät fraasit.....	42
3.5.6 Liikennemerkkien kääntäminen	44
3.6 Thainkielisen oppimateriaalin koekäyttö ja siitä saatu palaute	47
4 POHDINTA	50
LÄHTEET.....	53
LIITE 1: SWOT- ja sidosyhmäanalyysi.....	58
LIITE 2: Alkukartoituskyselyn saatekirjeet suomen- ja thain kielillä	60
LIITE 3: Alkukartoituskysely Suomessa asuville thaimaalaisille	61
LIITE 4: Alkukartoituskysely autokouluille	64
LIITE 5: Luvat lähdeostosten ja liikennemerkkikuvakkeiden käyttöön.....	67
LIITE 6: Liikennemerkkikooste.....	68
LIITE 7: Tyytyväisyyspalautekysely thaimaalaisille.....	79
LIITE 8: Käyttäjäpalautekysely autokouluille	82
LIITE 9: Thainkielinen autokouluopas	85

1 OPINNÄYTETYÖN TAVOITTEET, LÄHTÖKOHDAT JA KOHDERYHMÄ

Tavoitteenamme oli tehdä opinnäytetyönämme thainkielinen käännös autokoulun oppikirjasta toimittamastamme suomenkielisestä autokouluoppaasta. Thainkielisen autokouluoppaan päätavoitteena on tehdä suomalainen liikennekulttuuri tutuksi thaimaalaisille. Vaikka tuote on kohdistettu kuljettajaopetusta saaville thaimaalaisille, tuotteesta voivat hyötyä muutkin, muun muassa kuljettajaopetusta antavat autokoulut, tulkit sekä Suomeen kausityöläisiksi tulevat marjanpoimijat.

Kokemustemme ja kuulemamme mukaan monien autokoulua käyvien thainkielisten oppilaiden suomen kielen taito on vielä heikko, joten he eivät välttämättä ymmärrä oppituntien tai oppikirjan sisältöä. Vaikka oppilaalle annettaisiin oppitunnin aikana mahdollisuus kysyä oppituntiin tai oppikirjan sisältöön liittyvistä asioista, oppilas ei välttämättä esitä kysymyksiänsä opettajalle kielitaidon vähyyden tai arkuutensa.

Oletuksemme oli, että omakielinen oppimateriaali auttaisi oppilaita teoriaopetuksen sisällön ymmärtämisessä. Thaimaalaisten kanssa käymiemme keskustelujen ja omien tulkkauskokemustemme perusteella olimme ymmärtäneet, että vaikka oppilaat tulivat teoriakokeeseen tulkin kanssa, he harvoin kuitenkaan pääsivät teoriakokeesta läpi ensimmäisellä yrittämällä. Teoriakokeen läpäiseminen hyväksytysti on voinut tulla oppilaille hyvin kalliiksi, koska he ovat joutuneet maksamaan itse teoriakokeen lisäksi myös tulkin kustannukset sekä tarvittavan lisäopetuksen. Oletuksemme vahvistamiseksi teimme alkukartoituskyselyn Suomessa asuville thaimaalaisille sekä kuljettajaopetusta antaville autokouluille.

Suomen Autokoululiittoon kuuluu jäsenkouluja, jotka antavat kuljettajanopetusta suomen lisäksi muillakin kielillä. Suomen Autokoululiiton hakupalvelusta voi löytää autokouluja, joissa opetusta annetaan suomen lisäksi ainakin ruotsin, englannin, venäjän ja ranskan kielillä. Suomen Autokoululiitto vastaa osaltaan autokoulun oppikirjatuotannosta. B-luokan ajokorttia suorittavan on mahdollista saada käyttöönsä suomen-, ruotsin-, englannin- tai venäjänkielinen oppikirja. (Suomen Autokoululiitto, i.a.) Thaimaalaiset

oppilaat ovat käsityksemme mukaan yleensä käyttäneet joko suomen- tai englanninkielistä oppikirjaa.

Autokoulun oppikirjan kääntäminen kokonaisuudessaan olisi ollut opinnäytetyöksi liian laaja kokonaisuus, joten päädyimme toimittamaan autokouluissa yleisesti käytetystä oppikirjasta suomenkielisen autokouluoppaan, jonka sitten käänsimme thain kielelle. Liitimme oppaaseen pienen sanaston, joka hyödyttäisi niin oppilaita, opettajia kuin myös tulkkeja. Toimitimme myös liikennemerkkikoosteen, jossa liikennemerkkien selitteet ovat sekä suomen- että thainkielisinä.

Käännöksen valmistuttua lähetimme thainkielisen autokouluoppaan sekä ulkonäöllisesti ja sisällöllisesti identtisen suomenkielisen autokouluoppaan 19 autokoululle koekäytettäväksi. Saimme autokouluopasta koekäyttäneiltä oppilailta palautekyselyn avulla tietoa oppaan käytettävyydestä ja hyödyllisyydestä sekä parannusehdotuksia. Opinnäytetyömme liitteenä oleva thainkielinen opas on viimeistelty palautekyselyssä saadut parannusehdotukset huomioiden.

Oman ammatillisen kehittymisemme tavoitteena oli oppia kuljettajaopetukseen ja liikennekulttuuriin liittyvä termistö, perehtyä funktionaalisiin käännösteorioihin sekä harjaantua kohderyhmän huomioivassa kääntämisessä. Tämä kehittymistavoitteemme täytyikin erityisesti termistön oppimisen ja kohderyhmän huomioivan kääntämisen osalta. Funktionaalisten käännösteorioiden osalta oppiminen jäi vielä pinnalliselle tasolle.

2 TIETOPERUSTA

Opinnäytetyömme tietoperusta koostuu kolmesta osasta. Ensimmäinen osa liittyy kuljettajaopetukseen ja sen järjestämiseen Thaimaassa ja Suomessa. Kuljettajaopetuksen ja sen tavoitteiden ymmärtäminen on tärkeää, kun tavoitteena on kääntää autokoulussa käsiteltävä oppiaines kohdekielelle. Toisessa osassa käsittelemme aikuisen oppijan vieraalla kielellä oppimista. Thainkielisen oppimateriaalin tuottamisen taustalla on ajatus siitä, että oppilaan oma äidinkieli tukee oppimista toisella kielellä annettavassa opetuksessa. Kolmannessa osassa käymme läpi kahta funktionaalista käännösteoriaa, joihin thainkielisen autokouluoppaan kääntäminen nojautuu. Kääntämisen keskiössä on käännöksen tarkoitus eli skopos.

2.1 Kuljettajaopetus

Tässä luvussa kerromme kuljettajantutkinnosta ja sen tavoitteista. Kuljettajantutkinnolla osoitetaan, että tutkinnon suorittaja on ymmärtänyt kuljettajaopetukseen sisältyvät asiat sekä osaa toimia liikenteessä turvallisesti ja joustavasti. Kuljettajatutkinto koostuu teoria- ja ajokokeesta, jonka oppilas voi suorittaa suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi. Suomessa kuljettajantutkinnon järjestämisestä vastaa Ajovarma Oy, joka toimii useimmiten Akatsastus Oy:n yhteydessä. (Ajovarma Oy 2015.) Ennen kuljettajantutkinnon suorittamista oppilas osallistuu kuljettajaopetukseen. Kuljettajaopetuksessa annetaan sekä teoria- että ajo-opetusta ja opetuksessa noudatetaan Trafin vahvistamaa opetussuunnitelmaa. (Ajokorttilaki 2011/386.)

Kuljettajaopetuksen tavoitteena on antaa oppilaille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä sekä edistää heidän kehittymistään vastuullisiksi kuljettajiksi. Kuljettajaopetuksen tarkoituksena on, että oppilaat oppivat tuntemaan vastuunsa kuljettajina sekä ottavat huomioon muut tienkäyttäjät ja ajo-olosuhteet. (Ajokorttilaki 2011/386.)

2.1.1 Kuljettajaopetus ja kuljettajantutkinto Thaimaassa

Thaimaan maaliikennevirasto (กรมการขนส่งทางบก, Department of Land Transport) vastaa kuljettajantutkinnon vastaanottamisesta sekä kuljettajaopetuksen järjestämisestä. Heinäkuussa 2014 voimaan tulleen uuden säännösten mukaan B-luokan ajokortin voi suorittaa Thaimaan maaliikennevirastossa kahdessa päivässä. Ajokortin voi suorittaa myös Thaimaan maaliikennevirastolta luvan saaneissa autokouluissa. Ensimmäinen ajokortti on voimassa kahden vuoden ajan, jonka jälkeen ajokortti on uusittava viiden vuoden välein. (กรมการขนส่งทางบก, 2553.)

B-ajokortin saamiseen Thaimaan maaliikennevirastolta sisältyy 6 vaihetta:

- 1) asiakirjojen tarkistaminen ja ajokorttihakemuksen täyttäminen,
- 2) toimintakykytestien suorittaminen (värinäkötesti, syvyysnäkötesti, näkökenttätesti ja jalkojen reaktionopeustesti),
- 3) teoriaopetukseen osallistuminen (vähintään 4 tuntia),
- 4) teoriakokeen ja ajokokeen suorittaminen,
- 5) palvelumaksun maksaminen ja valokuvassa käyminen sekä lopuksi
- 6) valmiin ajokortin noutaminen.

Oppilaan tulee tehdä edellä mainitut vaiheet järjestyksessä. Vaiheet 1–4 voi suorittaa yhden päivän aikana ja vaiheet 5–6 seuraavana päivänä. Teoriakoe sisältää 50 kysymystä. Koe katsotaan hyväksytyksi, mikäli kokelas on tehnyt enintään 10 virhettä. (กรมการขนส่งทางบก, 2553.)

Oppilas voi suorittaa B-ajokortin myös autokouluissa, jotka ovat saaneet toimintaluvan Thaimaan maaliikennevirastolta. Luvan saaneen autokoulun tulee antaa oppilaille vähintään 15 tuntia opetusta; vähintään 5 teorialuntia turvallisesta ajotavasta sekä vähintään 10 ajotuntia, jonka jälkeen oppilas voi suorittaa kyseisissä autokouluissa myös teoria- ja ajokokeen. Mikäli oppilas läpäisee molemmat kokeet, hän saa ajolupatodistuksen autokoululta. Varsinaisen ajokortin oppilas noutaa kuitenkin Thaimaan maaliikennevirastosta. (กรมการขนส่งทางบก, 2553.)

Halutessaan oppilas voi kolmantena vaihtoehtona suorittaa kuljettajaopetuksen myös sellaisessa autokoulussa, joka ei ole saanut toimintalupaa maaliikennevirastolta. Tässä

tapauksessa hänen pitää ajokortin saadakseen suorittaa kuljettajantutkinto (teoria- ja ajokoe) Thaimaan maaliikennevirastossa. (กรมการขนส่งทางบก, 2553.)

2.1.2 Kuljettajaopetus Suomessa

Suomessa kuljettajaopetusta voidaan antaa joko autokouluissa tai luvanvaraisesti opetuslupaopetuksena. Opetuslupaopetuksella tarkoitetaan kuljettajaopetusta, jota voi antaa kuka tahansa yli 25-vuotias ajoluvan haltija, joka täyttää opettajalle annetut vaatimukset, on suorittanut opettajan teoriakokeen hyväksytysti sekä muutokatsastanut opetusajoneuvon. Tällä hetkellä opetusluvan myöntää poliisi, mutta 1.1.2016 alkaen luvasta vastaa Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafi). B-luokan opetuslupa voidaan merkitä kaksi opetettavaa ja kaksi opettajaa, joista toisen on oltava nimetty vastuupettajaksi. Opetuslupa voidaan myöntää kahdeksi vuodeksi, mutta sen voimassaolo päättyy, kun lupaan merkityt oppilaat ovat suorittaneet ajokokeen hyväksytysti. (Liikenteen turvallisuusvirasto i.a.^a) B-luokan kuljettajaopetus koostuu kolmesta vaiheesta: perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe. (Vesalainen 2013, 5.)

Autokoulussa suoritettuun kuljettajaopetuksen perusvaiheeseen sisältyy 19 tuntia teoriaopetusta (à 45 minuuttia) sekä vähintään 18 tuntia (à 50 minuuttia) ajo-opetusta. Lisäksi oppilaan tulee opiskella teoriaa itsenäisesti 20 tuntia. (Peräaho & Keskinen 2012, 49.) Vuoden 2014 alusta voimaan tulleen lakiuudistuksen myötä perusvaiheen ajo-opetuksen voi kokonaisuudessaan antaa myös opetuslupaopetuksena. Opetusluvalla harjoittelevaa oppilasta ei enää velvoiteta osallistumaan autokoulun järjestämille tunneille edes osittain. (Liikenteen turvallisuusvirasto i.a.^a) Opetusluvalla oppivalle oppilaalle on annettava autokoulussa oppivan tapaan 18 ajotuntia sekä vähintään 19 teoriaopetustuntia. Yhden teoriaopetustunnin kesto on 45 minuuttia ja ajo-opetustunnin 50 minuuttia. Vähimmäismäärään hyväksyttävää ajo-opetusta ei voi antaa kuin kaksi tuntia päivässä yhden tunnin kerrallaan. Oppilaan tulee pitää harjoitteluvaiheen aikana oppimispäiväkirjaa kehitymisestään kuljettajana. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2015.)

Tämänhetkisten säännösten mukaan oppilas suorittaa perusvaiheen jälkeen kuljettajantutkinnon. Suoritettuaan sen hyväksytysti hän saa lyhytaikaisen ajokortin,

jonka on voimassa 12–24 kuukautta. Perusvaiheen päätyttyä oppilaalla on oikeus ajaa itsenäisesti liikenteessä. Harjoitteluvaiheessa oppilaan on osallistuttava kahdelle ajotunnille ja yhdelle palautejakson teoritunnille autokoulussa. Harjoitteluvaiheen jälkeen on syventävä vaihe, joka on kuljettajaopetuksen viimeinen vaihe. Syventävä vaihe koostuu neljästä ajotunnista, joista kaksi ajetaan liikenteessä ja kaksi ajoharjoitteluradalla. Tämän lisäksi oppilaan on osallistuttava neljälle teoritunnille. Syventävän vaiheen suoritettuaan oppilas saa varsinaisen ajokortin, joka on voimassa 15 vuotta. (Vesalainen 2013, 5–13.)

Vuoden 2016 alusta ajokorttien myöntäminen siirtyy Poliisilta Liikenteen turvallisuusviraston vastuulle. Teoria- ja ajokokeen läpäistyään oppilas saa kolmen viikon kuluessa ajokortin postitse. Kaikki ajokortit tulevat olemaan voimassa 15 vuotta. Kuljettajaopetuksen harjoittelu- ja syventävään vaiheeseen ei tule muutoksia, ja ajokortin suorittajan velvollisuus osallistua näiden vaiheiden aikana annettavaan opetukseen säilyy ennallaan. Suoritettuaan vaadittavat opinnot kahden vuoden sisällä ajokortin saamisesta, ajokortin haltija toimittaa harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen suoritusta koskevan todistuksen Ajovarman palvelupisteeseen. Mikäli todistusta ei toimiteta vaaditussa ajassa, ja kuljettaja jatkaa autolla ajamista, poliisilla on oikeus määrätä kuljettaja ajokieltoon. (Liikenteen turvallisuusvirasto i.a.^b)

2.1.3 Kuljettajaopetuksen sisällöt, menetelmät ja oppimateriaali

Ajokorttilain mukaan kuljettajanopetuksessa tulee antaa tietoa seuraavista asioista: liikennejärjestelmä, liikenteen sosiaaliseen ympäristöön ja vuorovaikutukseen liittyvät vaatimukset, liikenteen ympäristövaikutukset, kuljettajan ajokykyyn ja eri tienkäyttäjärühmien turvallisuuteen vaikuttavat tekijät, ajoneuvon oikea käyttötapa, käsittely ja kuljettaminen liikennesääntöjä noudattaen sekä liikenteen vaaratilanteiden tunnistaminen, välttäminen ja vaikeissa olosuhteissa ajaminen (Ajokorttilaki 2011/386). Kuljettajaopetuksessa sisältöjen oppiminen toteutetaan pääasiassa itseopiskeluna. Oppitunneilla keskitytään itsenäisesti opiskellun materiaalin syventämiseen, taustoittamiseen ja kuljettajan toiminnan pohtimiseen. (Peräaho & Keskinen 2012, 52.)

Kuljettajaopetus alkaa auton käsittelyn harjoittelemisesta. Auton käsittelyä opetellaan mallioppimisen kautta harjoittelun ja toistojen avulla. Perushallinta opitaan helposti. Liikennetilanteiden harjoittelu alkaa sen jälkeen, kun auton käsittelytaito alkaa automatisoitua. Jarrutustilanteiden ja väistöliikkeiden harjoittelun kautta pyritään tuomaan esille tilanteisiin liittyvät riskit ja vaarat. Riskitietoisuus herää oman oivalluksen kautta. Opettaja voi tukea oivallusten syntymistä keskustelemalla oppilaan kanssa ajonaikaisista tilanteista. Oppilaalle tulisi antaa mahdollisuus harjoitella erilaisia tilanteita mahdollisimman laajasti. Tavoitteena on, että oppilas ymmärtää, että kriittisten tilanteiden välttäminen on tärkeämpää kuin niistä selviäminen taitojen avulla. (Peräaho & Keskinen 2012, 52–54.)

Kuljettajaopetuksen haasteena on saada oppilas ymmärtämään ajamisen sosiaalinen ulottuvuus. Kyky suoriutua hyvin liikenteessä on sidoksissa kuljettajan omiin valintoihin, motiiveihin ja tavoitteisiin. Itsearviointin, rooliharjoitusten ja ryhmäkeskustelujen avulla voidaan pohtia ja harjoitella turvallisia toimintatapoja ja tilanteiden ennakointia. (Peräaho & Keskinen 2012, 55–56.)

Ajo- ja teoriaopetuksen lisäksi kuljettajaopetukseen sisältyvät myös oppimateriaalit sekä menetelmät, jotka edistävät oppilaiden oppimista. Seuraavaksi kuvailemme Nakpanichin omakohtaisen kokemuksen kautta, millaisia oppimateriaaleja tai menetelmiä kuljettajaopetuksessa käytetään. Kokemukset perustuvan yksittäisen autokoulun tarjoamaan opetukseen. Autokoulua käyvällä oppilaalla on käytössään autokoulun oppikirja, jonka avulla hän opiskelee kuljettajatutkinnon teoriasisältöjä. Autokoulun oppikirjan lisäksi oppilaat saavat käyttää verkko-opetusmateriaaleja (Webauto ja Ajokaista) autokoulun antaman käyttäjätunnuksen sekä kertakäyttökoodien avulla. Webautossa oppilas suorittaa lakisääteistä teorian itseopiskelua. Oppilaan tulee myös arvioida omaa suoritustaan sekä oppimistaan kuljettajaopetuksen aikana. Opettaja kuittaa oppilaan itsearviointit suorituiksi. Ajokaistassa oppilas voi harjoitella teoriakysymyksiin vastaamista varsinaista teoriakoetta varten. Verkko-opetusmateriaaliin sisältyy myös opetusvideoita, jotka ovat oppilaalle hyvin rikastuttavia oppimiskokemuksia.

Opettaja käyttää opetuksensa tukena sähköisiä opetusmateriaaleja. Teoriatunnilla opettaja pyrkii osallistamaan oppilaita esittämällä heille kysymyksiä tai antamalla tilaisuuden käydä ryhmäkeskusteluja. Ajo-opetuksen aikana opettaja yleensä kertoo ajotilanteisiin liittyvistä liikennesäännöistä, ja tätä kautta oppilas ymmärtää tilanteet paremmin. Ajo-

opetuksen jälkeen opettaja saattaa käydä oppilaan kanssa tarkemmin läpi liikenteessä tapahtuneita virheitä, jotta tämä oppisi virheistään.

Kuljettajaopetukseen sisältyy lisäksi myös pimeänajon opetusta ja ajoharjoittelua radalla. Pimeänajon opetuksen oppilas voi suorittaa joko perinteisesti tai simulaattorin avulla. Pimeänajon opetukseen sisältyy muun muassa opetusta eri sääolosuhteissa ajamisesta sekä mahdollisista vaaratilanteista. Opetuksessa käsitellään esimerkiksi valojen käyttöä ohitustilanteissa, auton pysäköintiä pimeällä tielle, lyhyiden ja pitkien valojen käyttöä sekä jalankulkijoiden havainnointia. Pimeänajon opetuksen jälkeen oppilas saa palautteen, joka käydään opettajan kanssa läpi. Ajoharjoitteluradalla on käytännön opetusmenetelmä. Oppilas oppii tunnistamaan riskitilanteita parhaiten aidoissa tilanteissa. Ajoharjoitteluradalla oppilas saa kokemusta ajamisesta liukkaalla tienpinnalla ja oppii ymmärtämään auton käyttäytymistä vaarallisissa tilanteissa. Oppilas voi halutessaan saada myös lisäopetusta.

2.1.4 Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajanopetuksessa

Oppiminen perustuu kolmeen keskeiseen asiaan: asetettuihin tavoitteisiin, oppimisprosesseihin sekä saatuun palautteeseen. Tavoitteet määrittelevät sen, mihin oppimisella pyritään ja mikä on opittavan toiminnan ihanne. Varsinainen tavoitteisiin johtava tieto saadaan esimerkiksi oppimateriaaleista ja sosiaalisten normien kautta. Liikenneopetuksessa edellä mainittuja voivat olla esimerkiksi autokoulun oppikirja, liikennesäännöt ja liikenneopettajan mallintama toiminta. Kuljettajaoppilaat voivat saada tavoitteeseensa vaikuttavia malleja myös sosiaalisesta lähiympäristöstään. Tällöin kyseessä ei välttämättä olekaan maksimaalisen oikean tavoittelu. Kuljettajanopetuksessa tärkeintä on pyrkiä vaikuttamaan oppilaan omaan tavoitteenasetteluun, koska oppilaan itsensä tärkeiksi kokemat tavoitteet motivoivat oppimista ja muovaavat tulevaisuuden ajotyyliä. (Nieminen & Keskinen 2012, 98–99.)

Oppimisprosessissa tietoa käsitellään niin, että siitä muodostuu tietorakenteita myöhempiä käyttöä varten. Jotta tieto tallentuisi tietorakenteisiin, tarkkaavaisuus täytyy suunnata muistettavaan asiaan. Liikenneopetuksessa tämä tarkoittaa sitä, että oppilasta tuetaan kiinnittämään tarkkaavaisuutensa liikennekäyttäytymisen kannalta oleellisiin asioihin.

Opettajan kiinnittäessä huomiota johonkin liikenneilmiöön, myös oppilas kiinnittää siihen huomiota. Opetuksessa huomioidaan myös oppilaan vireystilan vaikutus oppimisprosessiin. Vireystila, tarkkaavaisuus ja toiminnan onnistuminen ovat toisiinsa vaikuttavia tekijöitä. Vireystilan ollessa jommassakummassa ääripäässä, suoritustaso heikkenee. Matala vireystila ei motivoi oppimiseen. Korkea vireystila taas kaventaa tarkkaavaisuutta. Toisaalta toiminnan onnistuminen tai epäonnistuminen vaikuttaa vireystilaan. (Nieminen & Keskinen 2012, 99–100; 105–106; 113–116.)

Palaute on tärkeä osa oppimista, ja se auttaa oppijaa etenemään oppimisessaan. Tehokas palaute on mahdollista vain selkeiden tavoitteiden kautta. Oppimista edistävä palaute saadaan itse keräämällä, ymmärtämällä ja tuottamalla. Oppilas kerää palautetta näkemällä ja kuulemalla. Opettaja voi auttaa oppilasta keräämään palautetta suuntaamalla tämän tarkkaavaisuutta esimerkiksi muiden reaktioihin sekä oppilaan omiin tuntemuksiin. Koska palaute toimii myös toiminnan motivoijana, on tärkeää, että saatu palaute sisältää myös onnistumisen pohdintaa. (Nieminen & Keskinen 2012, 100; 143–145.)

Opettamisessa tulee aina muistaa, että oppiminen on oppilaan oman työn tulosta. Oppilasta auttaa, mikäli opettaja kertoo oppimistilanteen tavoitteen. Oppilaalle syntyy mielikuva opittavasta asiasta ja oppimistavoitteesta tulee sekä opettajalle että oppilaalle yhteinen. Mielikuvaharjoitukset ja reflektio syventävät oppimista. Mielikuvaharjoitukset vahvistavat itseluottamusta, ja reflektoidessaan oppilas ymmärtää miten toimitaan ja miksi. (Nieminen & Keskinen 2012, 129–132.)

Kuten voimme edellä kuvatusta huomata, tiedon omaksuminen vaatii oppilaalta kykyä prosessoida kielellistä informaatiota, olipa se kirjoitetussa tai suullisessa muodossa. Kuljettajaopetuksessa tieto on usein tarjolla kirjallisessa muodossa. Mikäli oppilaan opetuskielen hallinta on heikolla tasolla, oppiminen vaikeutuu. Seuraavaksi tarkastelemmekin aikuisopiskelijoiden toisella kielellä oppimista. Lisäksi kiinnitämme huomion siihen, miten oma äidinkieli voi tukea toisella kielellä tapahtuvaa oppimista.

2.2 Aikuisopiskelijoiden toisella kielellä oppiminen

Toisella kielellä oppimista on tutkittu muun muassa vieraskielisen opetuksen ja toisen kielen oppimisen kautta. Vieraskielistä opetusta annetaan yleensä formaalisessa koulutuksessa. Toisen kielen opettaminen ja oppiminen on laaja tutkimuskenttä, joka ulottuu lapsista aikuisiin. Benson (2008, 3–4) toteaa, että toisen kielen oppiminen sellaiselle tasolle, että sitä voi käyttää akateemisten sisältöjen oppimiseen, kestää aikuisilla viidestä seitsemään vuoteen. Kielen oppimisen kesto riippuu siitä kuinka paljon kielen kanssa joutuu kosketuksiin ja miten paljon mahdollisuuksia on tällä kielellä kommunikoimiseen. Uusien ja abstraktien käsitteiden sisältö tulisi kuitenkin saada oppia omalla äidinkielellä. Aikuisoppijan on helpompi ymmärtää abstraktit käsitteet, koska heidän kognitiiviset taitonsa ovat kehittyneemmät kuin lapsella. Suurin haaste heidän oppimisessaan on kuitenkin äidinkieltä suppeampi toisen kielen sanavarasto.

2.2.1 Kognitiiviset prosessit

Muisti on oppimisen kannalta tärkeää, sillä sen kapasiteetti vaikuttaa oppimiseen. Ihminen käsittelee uutta tietoa työmuistin avulla sekä yhdistää sitä vanhaan tietoon. Muistin suorituskkyky vaikuttaa suoraan oppimistuloksiin. Jos opittavia asioita ei ehdi käsitellä riittävästi, oppiminen jää pinnalliseksi. (Service & Lehto 2002, Olkkosen 2009, 427 mukaan.) Mikäli oppilas joutuu toimimaan huonosti hallitsemallaan kielellä, työmuistin kapasiteetti on huomattavasti rajoittuneempi kuin äidinkielellä oppiessa. Cookin (2001) mukaan ihminen pystyy äidinkielellään painamaan mieleen noin seitsemän yksikköä, mutta vieraalla kielellä muistikapasiteetti on tätä vähäisempi. Riippuu siis työmuistin tehokkuudesta, kuinka paljon uutta materiaalia ihminen pystyy painamaan säilömuistiinsa (Olkkonen 2006, 41). Vieraalla kielellä tapahtuva opetus on haastavaa, koska opetuksesta ei ehdi ymmärtää kaikkea olennaista eikä mieleen painaminenkaan ole yhtä tehokasta kuin omalla äidinkielellä. (Olkkonen 2009, 427.)

Työmuistin lisäksi oppimisen tehokkuuteen vaikuttaa tarkkaavaisuus ja prosessien automatisoituminen. Vierasta kieltä kuunnellessa huomio kiinnittyy kielen muotoseikkoihin ja sisältö jää vähemmälle huomiolle. Vasta kun kieli on alkanut automatisoitua, kuuliija pystyy keskittymään sisältöön. (Olkkonen 2009, 428.)

Kuljettajaopetukseen sisältyy itseopiskelua, joka sisältää paljon lukemista. Kyetäkseen ymmärtämään tekstin merkityksen lukijalla täytyy Austinin ja Morrisonin mukaan olla seuraavat lukemisen taidot: riittävä kielitaito, kehittynyt käsiteverkosto, tekstin prosessointistrategia sekä motivaatio oppimiseen (Wong 1998, Lomofskyn & Stofilen mukaan 2006, 220–221). Aikuisella oppijalla on ainakin kolme ensin mainituista hallussaan, mikäli hänellä on koulusivistys ja hän saa lukea omalla äidinkielellään. Joutuessaan lukemaan muulla kuin äidinkielellä, riittävä kielitaito nousee kynnyskysymykseksi. Kehittynyt käsiteverkosto auttaa tekstin ymmärtämisessä ainoastaan, jos lukija ymmärtää sanojen merkityksen. On helppo ymmärtää, miksi monet heikolla kielitaidolla kuljettajaopetukseen osallistuvat oppilaat eivät halua lukea toisella kielellä kirjoitettua autokoulun oppikirjaa. Lukeminen on hidasta, kun monet sanat ovat vieraita, eikä lukija ymmärrä tekstin merkitystä.

Walter (2007, 30) on tutkinut luetun ymmärtämisen eroa äidinkielen ja toisen kielen välillä. Hän esittää, että kyse on vaikeudesta päästä käsiksi olemassa oleviin tekstinymmärtämisen taitoihin. Vaikeudet johtuvat luultavasti siitä, että lauseen rakenteen analysoinnin taidot eivät ole tarpeeksi automatisoituneita. Toinen selitys voisi olla, että toisen kielen fonologinen malli on jäänyt epätarkaksi. Tämä epätarkka malli vaikeuttaa dekodatun aineksen säilyttämistä työmuistiin liittyvässä fonologisessa kehässä.

2.2.2 Äidinkielen tuki toisella kielellä oppimisessa

Oppiminen vieraalla kielellä rasittaa aivoissa tapahtuvaa tiedonprosessia ja sen takia oppimistulokset voivat olla tehottomampia kuin äidinkielellä oppiessa. Äidinkieli on hyvin tärkeä asia oppimisessa, sillä se voi vaikuttaa merkittävästi oppilaiden oppimistuloksiin. Bakerin (2001) mukaan äidinkieli ja toinen kieli ovat sidoksissa toisiinsa. Toisella kielellä oppiminen on parempaa silloin kun oppija hallitsee äidinkielensä hyvin. Oppiminen ja ajattelu toimivat silloin hyvin, kun kielitaito on tarpeeksi abstraktilla tasolla. (Olkkonen 2009, 424, 426.)

Kuljettajaopetus järjestetään Suomessa harvoin vähemmistöoppilaiden kielellä, jolloin huonosti suomen kieltä osaavat eivät välttämättä pysty omaksumaan uutta tietoa toisella

kielellään. Olkkonen (2006, 58–59) esittää, että oppiminen kielellä, jota ei osaa hyvin, saattaa vaikuttaa tiedon vastaanottamiseen ja prosessointiin. Tämä liittyy edellä mainitsemaamme työmuistin hitauteen. Kognitiivisten prosessien toimiessa heikosti aivoille ei jää tarpeeksi resursseja korkeamman tason analysointiin. Tällöin on vaara, että oppilaiden oppiminen jää pinnalliseksi. Benson (2008, 6) toteaa, että paras tilanne oppilaan kannalta on, että hän voi käyttää sekä äidinkieltään että toista kieltä koko oppimisprosessin ajan. Mielestämme on hyvin tärkeä, että kuljettajaoppilaat saavat oppimiseensa tukea äidinkielellään. Thainkielisen autokouluoppaamme avulla thaimaalaiset oppilaat pystyvät ymmärtämään kuljettajaopetuksen paremmin. Lisäksi he saavat mahdollisuuden oppia äidinkielen kautta omaksutut tiedot kautta myös toisella kielellään.

Äidinkielen nähdään siis olevan tärkeä tuki vieraalla tai toisella kielellä oppimisessa. Jotta pystyimme tuottamaan thainkielisen autokouluoppaan thaimaalaisille kuljettajaoppilaille, meidän piti luoda ymmärrys laadukkaasta kääntämisestä. Chesterman (2007, 341) on todennut, että ”kääntäminen ilman teoriaa on kuin kääntämistä ilman silmiä”. Valitsimme oman käännöstyön taustalle funktionaaliset käännösteoriat, koska halusimme tuottaa nimenomaan äidinkielisen oppaan, ei käännöskielistä opasta.

2.3 Funktionaaliset käännösteoriat

Käännöksen viestinnällinen funktio ja tarkoitus on funktionaalisten käännösteorioiden keskeinen ajatus. Hans J. Vermeerin ja Katharina Reissin kehittämä skoposteoria ja Justa Holz-Mänttärin edustama translatorisen toiminnan teoria ovat tärkeimpiä funktionaalisia teorioita. (Tiittula 2011, 22.) Funktiolla tarkoitetaan yleensä käännöksen käyttötarkoitusta, joka vaikuttaa siihen, miten teksti käännetään lähtötekstistä kohdetekstiin. Funktio-naalisissa käännösteorioissa lähtökohtana on, että lähtötekstin funktio on sama tai samankaltainen kuin kohdetekstin funktio. Käännöksen funktio mukautuu siis lähtötekstin funktioon. (Vehmas-Lehto 2002, 70–71.) Kääntämiseen kuuluu usein kulttuuriin liittyviä seikkoja, jotka vaikuttavat käännöksen funktioon. Kohdekielestä ei välttämättä aina löydy vastinetta lähtökieleen. Tällöin funktionaalisten käännösteorioiden mukaan käännöksessä voi käyttää kohdekielisiä elementtejä ja ilmaisuja siten, että ne ovat funktionaalisesti samankaltaisia lähtötekstin kanssa. (Tiittula 2011, 7–8.)

Funktionaalinen ekvivalenssiteoria on hyvin lähellä Eugene A. Nidan edustamaa dynaamista ekvivalenssiteoriaa. Dynaaminen ekvivalenssi eroaa funktionaalisesta ekvivalenssista siten, että sen tarkoituksena on saada aikaan samankaltainen reaktio käännöksen vastaanottajassa kuin mitä lähtötekstin vastaanottajalla on ollut. Nidan edustama dynaaminen ekvivalenssiteoria on perusluonteeltaan kommunikatiivinen ja sen tavoitteena on välittää viesti lähtötekstin lähettäjältä kohdetekstin vastaanottajalle. (Vehmas-Lehto 2002, 58, 70.)

Reiss ja Vemeer soveltavat Bühlerin Organon-mallia tekstityyppien jaotteluun. Tämän jaottelun mukaan tekstityypit voidaan jaotella kolmeen tekstityyppiin: informatiivinen tekstityyppi, ekspressiivinen tekstityyppi ja operatiivinen tekstityyppi. (Reiss & Vermeer 1986, 114–115.) Reissin mukaan tyypillisiä esimerkkejä informatiivisista teksteistä ovat matkakuvaukset, kirjoitukset, muistelmat ja arvostelut. Ekspressiivisiä tekstejä ovat esimerkiksi proosa ja kaunokirjallisuus. Operatiivisiin teksteihin taas kuuluvat mainokset, saarnat ja propagandatekstit. (Vehmas-Lehto 2002, 72–73.) Opinnäytetyömme tekstityyppi on Bühlerin Organon-mallin mukaan informatiivinen, sillä tarkoitus on antaa tietoa Suomen B-luokan kuljettajantutkinnosta sekä liikennekulttuurista Suomessa asuville thaimaalaisille.

2.3.1 Skoposteoria

Skoposteorian kehittäneiden saksalaisten Reissin ja Vermeerin tavoitteena oli luoda yleinen, kaikkiin teksteihin soveltuva, käännösteoria. Skoposteoria ei määrittele sitä, miten käännös pitää käytännössä tehdä, vaan käännösmetodit ja -strategiat valitaan päämäärän perusteella. (Munday 2001, 79.) Reiss ja Vermeer esittävät kääntämisen perussäännöksi seuraavaa: ”kaiken kääntämisen ratkaiseva tekijä on käännöksen tarkoitus”. Skopos on Kreikan kielen sana, joka tarkoittaa tavoitetta tai päämäärää. (Reiss & Vermeer 1986, 55.)

Vermeerin ja Reissin kehittämässä skoposteoriassa pidetään tärkeänä käännöksen adekvaattisuutta. Adekvaattisuudella tarkoitetaan käännöksen suhdetta käännöksen vastaanottajiin ja tulokieleen siten, että käännös on uskollinen lähtökielen ajatukselle. (Vehmas-Lehto 2002, 91–92.) Tämä vastaa omaa tavoitettamme autokouluoppaan toimittamisessa.

Tämän periaatteen mukaan otimme huomioon käännöksen ja kohdekielen vastaanottajat ja pyrimme varmistamaan, että käännöksemme toimii tulokielisessä yhteisössä.

Skoposteoriaa on myös kritisoitu. Skopos voi tarkoittaa niin kääntämistä, kääntämisen tuotosta kuin kääntämisen tapaa. Miten kääntäjä voi käytännössä määritellä skopoksen? Sunwoo (2007, 6) ehdottaa, että kääntäjän tulisi käydä läpi toimeksiantajan odotukset käännöksen vastaanottajakunnasta. Kun kääntäjä ymmärtää toimeksiantajan odotukset, hän voi oman asiantuntijuutensa avulla määritellä käännöksen tarkoituksen (translation purpose). Käännöksen tarkoitus sisältää seuraavat asiat: ymmärryksen toimeksiantajasta ja hänen tarpeistaan, tiedon käännöksen käyttötarkoituksesta, suuntaa-antavan tiedon tekstin lajista sekä kuvauksen oletetusta lukijakunnasta. Myös Reissin mielestä toimeksiantajalla tai kustantajalla on suuri merkitys kääntämisessä. (Reiss 1980, Reiss & Vermeer 1986, 58 mukaan.) Opinnäytetyössämme olimme oman käännöksemme toimeksiantajia. Tässä ominaisuudessa pystyimme määrittelemään käännöksen tarkoituksen Sunwoon esittämällä tavalla. Tulkkiopiskelijoina meillä oli myös ymmärrys käännöksen käyttötarkoituksesta ja lukijakunnasta.

Tekstilajit määräytyvät kussakin yhteisössä yhteisön sisäisten konventioiden mukaan (Vehmas-Lehto 2011, 29). Tekstikonventiot eroavat suomen ja thain kielissä, joten tavoitteenamme oli tuottaa käännös, joka seuraa oletetun lukijakunnan tekstikonventioita. Oletettu lukijakunta muodostuu Suomessa asuvista thaimaalaisista, jotka haluavat ajaa Suomessa ja oppia tuntemaan suomalaisen liikennekulttuurin sekä thain kielen asioimistulkeista, jotka voivat käyttää opasta tulkkaukseen valmistautumista varten. Lisäksi opasta voisivat hyödyntää myös Thaimaasta Suomeen kausityöntekijöiksi tulevat marjanpoimijat, jotka liikkuvat poimintapaikalta toiselle henkilöautoilla.

Thainkielisen autokouluoppaan lähdetekstinä käytimme itse toimittamaamme suomenkielisiä autokouluopasta, jonka laatimisessa hyödynsimme autokoulun oppikirjoja, Liikenteen turvallisuusviraston (Trafin) sekä Liikenneturvan internetsivustoja. Asiantuntijuus tiivistelmän osalta varmistettiin sillä, että opinnäytetyötämme ohjasi Jyväskylän liikenneopettajaopiston kouluttaja. Mahdollisimman hyvän kohdekielen varmistamiseksi tutustuimme useisiin rinnakkaisteksteihin muun muassa thainkielisiin autokouluoppaisiin.

Reiss ja Vermeer siteeraavat saksalaista kielitieteilijää, Hella Kirchhoffia (1981), joka on suullisesti todennut, että kääntäjä pystyy asettamaan skopoksen käännökselle ainoastaan, mikäli hän kykenee arvioimaan käännöksen vastaanottajaa. Reiss (1972) tarkentaa, että kääntäjä arvioi skopoksen perusteella, tarvitseeko lähtötekstiä muokata vastaanottajien kannalta ymmärrettävämmäksi. Muutokset voidaan tehdä ennen kääntämistä, kääntämisen aikana tai sen jälkeen. Kirchhoff (1981) esittää myös, että lähdetekstiä transferoidessa on otettava huomioon myös kohdetekstin vastaanottajien ehdotukset. Käännöksen skopoksen toteutuminen edellyttää kääntäjältä sekä kohdekulttuurin että kohdekielen tunte-
musta. (Reiss & Vermeer 1986, 59.) Käännöksen varsinaiset vastaanottajat ovat Suomessa asuvia thaimaalaisia. Thainkielistä autokouluopasta kääntäessämme olemme ottaneet huomioon kohdetekstin vastaanottajien näkemykset siitä, että mikä heille on auto-
koulua käydessä ollut vaikeaa.

2.3.2 Translatorisen toiminnan teoria

Vermeerin kehittämä skoposteoria perustuu toimintateoriaan, mutta Justa Holz-Mänttäriä pidetään translatorisen toiminnan teorian todellisena kehittäjänä (Hietanen 2005, 27). Holz-Mänttäri edustaa funktionaalista näkemystä. Hänen mukaansa funktiot ilmenevät toiminnoissa, ja toimintoja ohjaavat niiden tavoitteet. Näin ollen viesti on toimintaa, jota sen tarkoitusperä ohjaa. Kun viestitään kulttuurien välillä, kääntäjästä tulee kulttuurien välisen viestinnän asiantuntija. (Pym 2010, 50–51.) Holz-Mänttärin translatorisen toiminnan teoria ottaa huomioon sen, että kääntäjän ei tarvitse olla asiantuntija kääntämänsä sisällön suhteen, vaan hän voi sen osalta nojata lähdetekstin kirjoittajan asiantuntijuuteen (Munday 2001, 77–78).

Hietasen mukaan (2005, 28) Holz-Mänttärin funktioanalyysimenetelmä perustuu Laswellin kaavaan, jota käytetään viestintäilmiöiden hahmottamiseen. Funktioanalyysimenetelmässä kulloisellekin analyysikohteelle esitetään segmentointikysymyksiä, kuten esimerkiksi kuka, miten, milloin tai miksi, jotta saadaan esille oleellinen tieto käännöstä varten.

Holz-Mänttäri (1984) näkee, että asiantuntijakääntäjän on kyettävä analysoimaan viestinnän tarvetta ja valittava sopivat keinot toteuttaakseen sitä. Analyysin pohjalta kääntäjä

voi arvioida sitä, missä määrin translatorinen toiminta on onnistunut. Translatorisen toiminnan teoriassa painopistettä ei ole keskitetty kieleen tai tekstiin vaan viestinnän ja toiminnan osuuteen. (Koskinen 2001, 41–42, 46.)

Translatorisen toiminnan teorian keskeisenä perusideana on toimintojen organisoiminen. Holz-Mänttärin kehittämässä translatorisen toiminnan teoriassa käytetään kyberneettisen verkoston käsitettä, joka muodostuu toiminnasta ja toimijasta. Kyberneettisen verkoston käsite on järjestelmä, joka koostuu useista toisiinsa toiminnallisesti liittyvistä elementeistä. Holz-Mänttäre on esittänyt, että asiantuntijakääntäjillä ja toimijoilla on oltava metodi, jolla he voivat varmistaa käännösprosessin laadun. (Holz-Mänttäre 1984, Hietasen 2005, 28 mukaan.) Varmistimme käännöksen laadun muun muassa tarkistuttamalla käännöksen oikeakielisyyden sekä kontekstin kannalta sopivan terminologian käytön.

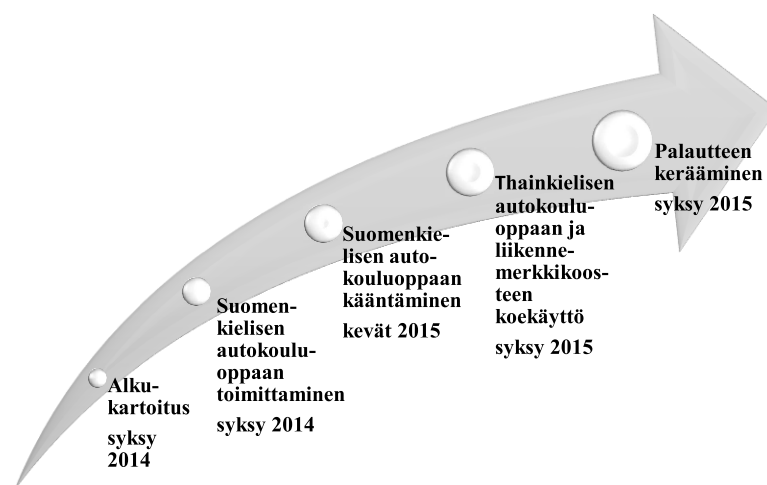
3 THAINKIELISEN AUTOKOULUOPPAAN KÄÄNNÖSPROSESSI

Tässä luvussa kerromme thainkielisen autokouluoppaan käännösprosessi eri vaiheista. Aloitimme suunnittelemalla mitä vaiheita prosessi sisältää ja missä järjestyksessä ne tehdään. Hahmotettuumme prosessin eri vaiheet, teimme alkukartoituksen, jonka avulla todensimme thainkielisen oppaan tarpeen. Kolmas vaihe sisälsi suomenkielisen lähtötekstin laatimisen. Sen jälkeen etsimme hyviä internetlähteitä, joita käytimme käännös-vaiheessa rinnakkaisteksteinä. Viimeisenä vaiheena oli thain kielelle käännetyn autokouluoppaan koekäyttö ja siitä kerätty palaute.

3.1 Suunnittelu

Teimme opinnäytetyön toiminnallisen osuuden suunnittelun loogisen viitekehysten avulla. Looginen viitekehys on työkalu, jota käytetään muun muassa projektisuunnittelussa. Sen avulla voidaan tunnistaa ja analysoida olemassa oleva tilanne sekä määrittellä ne tavoitteet ja toimenpiteet, joilla tilannetta pyritään parantamaan. (Pohjoisen ulottuvuuden projekti 2003.) Tutustuimme tarkemmin loogiseen viitekehykseen seuraavien teosten avulla: ”Hankeopas kansainvälisiin hankkeisiin” ja ”The Logical Framework Approach (LFA): Handbook for objectives-oriented planning”. Molemmat löytyvät sähköisinä julkaisuina internetistä. Kartoitimme nelikenttäanalyysin avulla omat tietotaitomme ja voimavaramme sekä määritimme projektin intressi- ja sidosryhmät (LIITE 1: SWOT- ja sidosryhmäanalyysi). Lisäksi teimme ongelma-analyysin, jonka pohjalta määrittelimme opinnäytetyömme tuotteelle tavoitteen. Thainkielisen autokouluoppaan tuottamisen tavoitteena oli tukea autokoulua käyvän oppilaan mahdollisuutta läpäistä kuljettajantutkinnon teoriakoe hyväksytysti.

Suunnitelmamme mukaan opinnäytetyömme rakentui seuraavista vaiheista: alkukartoitus, suomenkielisen autokouluoppaan toimittaminen, toimitetun autokouluoppaan kääntäminen thain kielelle, valmiin oppaan koekäyttö ja palautteen kerääminen kyselyn avulla sekä rinnalla jatkuva opinnäytetyöraportin kirjoittaminen, jota kuvaa harmaa nuoli kuviossa.



KUVIO 1: Käännösprosessin vaiheet

3.2 Alkukartoituskysely

Varmistaaksemme oletuksemme opinnäytetyön tuotteen tarpeellisuudesta tarvitsimme tietoa oppilaiden nykytilanteesta niin autokoulun Suomessa käyneiltä thaimaalaisilta kuin myös ajo-opetusta tarjoavilta autokouluilta. Hankimme tarvitsemamme tiedot kyselytutkimuksen avulla. Kyselylomake on yleisesti käytetty tiedonkeruumenetelmä, joka soveltuu mm. mielipidetiedusteluihin ja palautemittauksiin (Vehkalahti 2008, 11). Kyselymme vastaajat saatiin harkinnanvaraisen otannan avulla (ks. esimerkiksi Vehkalahti 2008, 47). Kyselytutkimuksemme sisälsi pääosin suljettuja kysymyksiä. Lisäsimme muutaman avovastausvaihtoehdon, jonka avulla mahdollistimme sellaiset vastaukset, joita emme osanneet ennakoida. Vehkalahtien mukaan kyselylomake esitellään saatekirjeen avulla. Saatekirjeessä vastaajalle kerrotaan opinnäytetyön tarkoitus, tekijät, vastaajien valintaperuste sekä saatujen vastausten käyttötarkoitus. (Vehkalahti 2008, 47.) Laadimme thainkielisille vastaajille saatekirjeen thain kielellä ja suomenkielisille vastaajille suomeksi. (LIITE 2: Alkukartoituskyselyn saatekirjeet suomen- ja thain kielillä.)

3.2.1 Alkukartoituskysely Suomessa asuville thaimaalaisille

Opinnäytetyöprosessin alussa oli hyvin tärkeää tietää thainkielisen autokouluoppaan tarpeesta. Thaimaalaisille osoitettu kyselylomake (LIITE 3: Alkukartoituskysely Suomessa

asuville thaimaalaisille) laadittiin thain kielellä ja toteutettiin Google Docs:n kyselylomakeohjelman avulla. Osa kyselylomakkeista täytettiin käsin ja tiedot syötettiin myöhemmin Google Docs:n kyselyohjelmaan. Löysimme vastaajat Suomessa asuvien thaimaalaisien käyttämien internet keskustelupalstojen kautta, joten tieto saatiin harkinnanvaraisesta otannasta sattumanvaraisesti tai itse valikoituneelta joukolta. (Ks. esimerkiksi Vehkalahti 2008, 47.) Kysyimme vastaajilta muun muassa, mitä he ovat kokeneet vaikeaksi autokoulua käydessään sekä kuinka paljon heidän mielestään Suomessa asuvat thaimaalaiset hyötyisivät thainkielisestä autokouluoppaasta. Kyselyn viimeisenä kohtana oli avokysymys, jotta saisimme kerättyä mielipiteitä sekä ehdotuksia thainkielistä autokouluopasta varten.

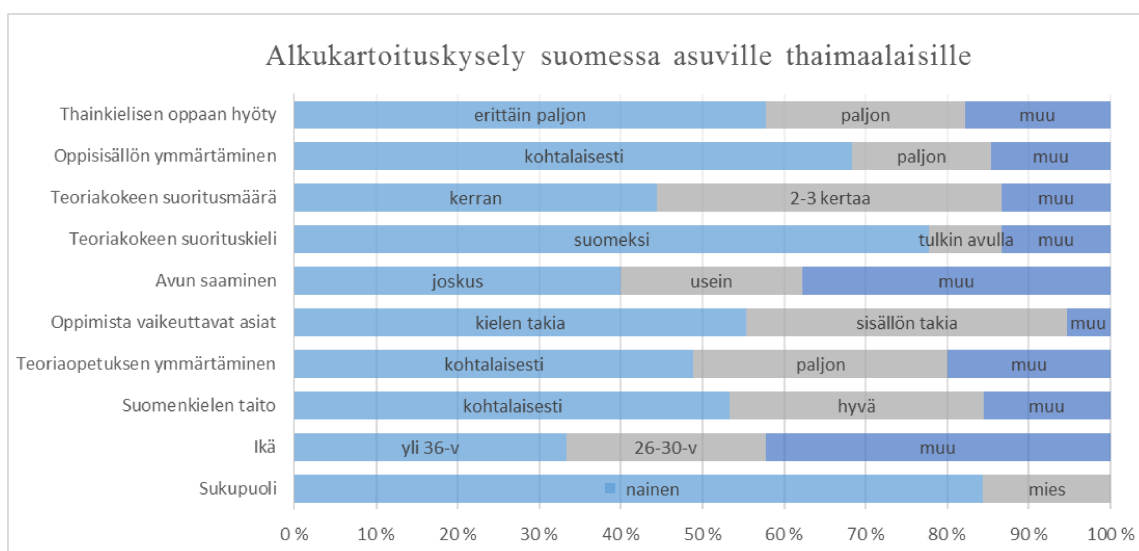
Julkistimme kyselyn linkin monilla internet sivustoilla, muun muassa Keski-Suomen Thai-seura ry:n, Saimit-hankkeen, Ladyinter Clubin ja Thaimaalaiset Suomessa -facebook ryhmän sekä Facebookin messengerin kautta. Saimme kyselyyn yhteensä 45 anonymiä vastausta. Käsin täytetyt kyselylomakkeet saimme thaimaalaisen tuttavien kautta.

Kyselymme oli tarkoitettu vain Suomessa asuville ja täällä autokoulun suorittaneille thaimaalaisille. Suurin osa kyselyyn vastanneista oli naisia (84,4 %). Iältään he olivat yli 36-vuotiaita (33,3 %) tai 26–30-vuotiaita (24,4 %). Saatujen vastausten perusteella vastaajat osaavat suomen kieltä kohtalaisesti (53,3 %) tai hyvin (31,1 %). Vain yksi vastaaja kertoi osaavansa suomen kieltä huonosti. Emme pysty tämän kyselyn avulla arvioimaan vastaajien todellista suomen kielen taitoa.

Oppilaat käyttivät opettajan kanssa kommunikoidessaan suomea (84,4 %) tai englantia (24,4 %). 48,9 % vastaajista kertoi ymmärtäneensä teoriaopetuksen kohtalaisesti. Kyselyn perusteella suomalaisen liikennekulttuurin oppimisessa kieli (68,9 %) ja teoriaopetuksen sisältö (48,9 %) ovat olleet suurimmat ongelmakohdat. Suurin osa vastaajista sai teoriatunnilla apua opettajalta (40 %) joskus. Teoriatunnilla avun pyytäminen onkin todella vaikea asia huonon kielitaidon omaavalle. Avun pyytämisen vaikeus voi johtua siitä, että oppilas ei kehtaa näyttää muille, ettei ymmärrä. Toisaalta kysymys voi olla myös siitä, että toisella kielellä annettava opetus etenee liian nopeasti, eikä oppilas ehdi käsitellä vastaanottamaansa tietoa hitaan prosessointivauhtinsa takia. Tätä olemme käsitelleet tarkemmin luvussa 2.2.

77,8 %:a vastaajista suoritti teoriakokeen suomen kielellä ja vain 8,9 %:a vastaajista tulkin välityksellä omalla äidinkielellä. Suurin osa vastaajista (44,4 %) läpäisi kokeen ensimmäisellä yrittämällä. 42,2 %:a vastaajista joutui suorittamaan teoriakokeen 2-3 kertaa. Osa oppilaista (2,2 %) oli joutunut suorittamaan teoriakokeen jopa 4-5 kertaa. Kyselyn perusteella kieli oli ollut syy siihen, että oppilas ei päässyt teoriakokeesta läpi.

Kysyimme vastaajilta, kuinka paljon he ovat ymmärtäneet autokoulun oppikirjan sisällöstä. 62,2 %:a vastaajista kertoi ymmärtäneensä sisällön kohtalaisesti ja 11,1 % vastaajista vastasi ymmärtäneensä sisällöstä vähän. 26 vastaajaa (57,8 %) uskoi thainkielisestä autokouluoppaasta olevan erittäin paljon hyötyä autokoulua käyvälle thaimaalaiselle opilaalle.



KUVIO 2. Suomessa asuville thaimaalaisille tehdyn alkukartoituskyselyn tulokset

Saimme kyselyn avulla tietoa autokoulun käyneiltä thaimaalaisilta siitä, millainen oppaan tulisi olla mitä sen pitäisi sisältää. Vastaajien mielestä oppaan tulisi olla helposti ymmärrettävä ja ytimekäs. Oppaassa tulisi olla seuraavat asiat: liikennesäännöt, sanasto, teoriakokeen kysymykset sekä liikennemerkkit. Olemme ottaneet vastaajien mielipiteet sekä sisältöön liittyvät ehdotukset huomioon kirjoittaessamme suomenkielistä autokouluopasta. Koska teoriakokeen harjoituskysymykset olisivat tehneet oppaastamme entistä laajemman, jätimme ne pois.

3.2.2 Alkukartoituskysely autokouluille

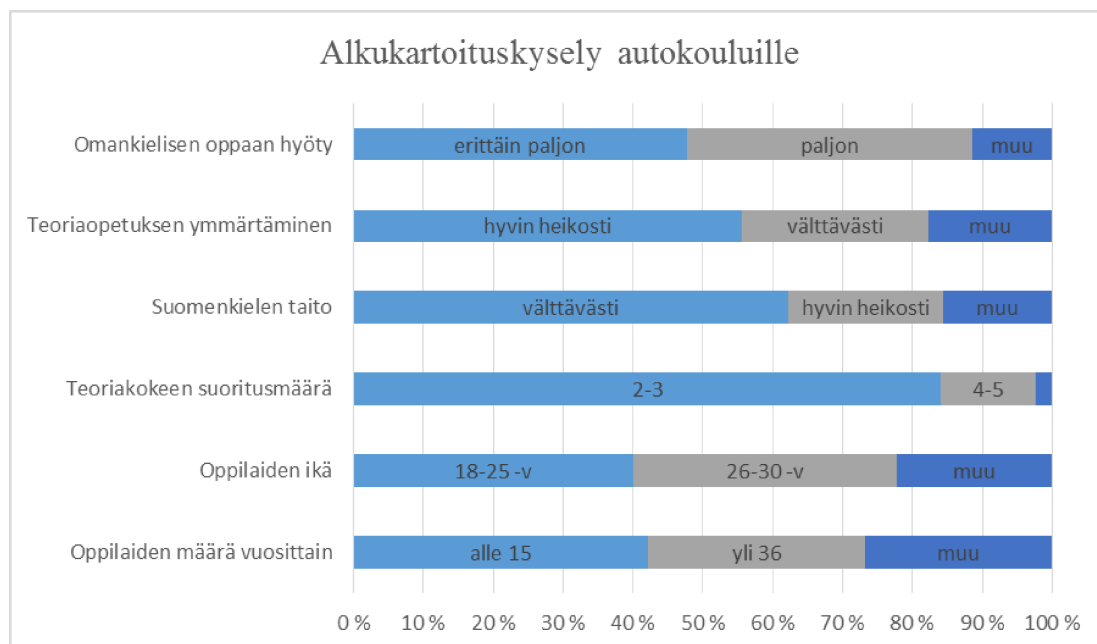
Opinnäytetyömme prosessiin kuului kysely (LIITE 4: Alkukartoituskysely autokouluille), jonka avulla kartoitimme autokoulujen käsityksiä omakielisen autokouluoppaan tarvetta. Kysyimme muun muassa vastaajien mielipidettä siitä, kuinka paljon maahanmuuttajaoppilaat ymmärtävät autokouluissa annettavasta opetuksesta ja mitkä olisivat keskeisimmät sisällöt, jotka omakielisessä oppaassa tulisi vähintään olla.

Etsimme internetistä pääkaupunkiseudun ja Jyväskylän autokoulujen yhteystietoja. Lähetimme 88 autokoululle sähköpostin, jossa saatekirjeen lisäksi oli linkki Webropol kyselyohjelman avulla laatimaamme sähköiseen kyselylomakkeeseen. Kyselyyn vastattiin anonymisti, mutta kyselylomakkeessa oli tilaa yhteystiedoille, mikäli vastaaja halusi olla mukana koekäyttövaiheessa. Saimme kyselyyn yhteensä 25 vastausta. Koska vastausprosentti jäi 28,4 %:iin, laajensimme kyselyä vielä seuraaviin kuntiin: Oulu, Turku, Tampere, Lahti, Nurmijärvi, Hämeenlinna, Hyvinkää ja Tuusula. Näin saimme lähetettyä kyselyn sähköpostin kautta vielä 30 autokoululle. Saimme tähän kyselyyn 20 vastausta vastausprosentin ollessa 66,7 %. Saamamme kokonaisvastausmäärä oli näin 45 vastausta.

Kyselyn perusteella yksittäisen autokoulun opetukseen osallistuu vuosittain alle 15 (42,2 % vastanneista) tai yli 36 maahanmuuttajaoppilasta (31,1 % vastanneista). Emme pysty tekemään päätelmiä maahanmuuttajaoppilaiden kokonaismäärästä, mutta saimme vahvistuksen olettamuksellemme, että maahanmuuttajat osallistuvat kuljettajaopetukseen. Oppilaat ovat iältään suurimmaksi osaksi alle 30 vuotiaita (77,8 %) ja he joutuvat suorittamaan teoriakokeen yleensä 2–3 kertaa (84,1 % vastauksista). Kyselyyn vastanneiden mielestä oppilaat osaavat suomen kieltä välttävästi (62,2 %) tai hyvin heikosti (22,2 %) ja ymmärtävät teoriaopetuksen välttävästi (26,7 %) tai hyvin heikosti (55,6 %). Emme pysty tämän kyselyaineiston perusteella tekemään varmoja päätelmiä siitä, onko heikko suomenkielentaito syy heikolle menestykselle teoriakokeessa. Voimme ainoastaan olettaa, että näin saattaa olla.

61,9 % vastaajista ilmoitti joutuvansa auttamaan maahanmuuttajaoppilaita teoriatunnilla. Apua annettiin kertaamalla asioita, selventämällä asiaa piirroksin tai elekielellä sekä selittämällä asia englanniksi. Suurin osa vastaajista (88,6 %) oli sitä mieltä, että maahanmuuttajaoppilas hyötyisi omankielisestä autokouluoppaasta erittäin paljon tai paljon.

52,4 % vastaajista ilmoitti olevansa halukkaita ottamaan thainkielisen autokouluoppaan testikäyttöön. Voimme siis olettaa, että autokoulut hyötyisivät, jos heillä olisi opetuksen tukena käytössään sekä suomenkielinen tiivistelmä että siitä tehty thainkielinen käännös.



KUVIO 3. Autokouluille tehdyn alkukartoituskyselyn tulokset

Saimme kyselyn avulla tietoa myös siitä, mitä omankielisen oppaan tulisi ainakin sisältää. Tärkeimmiksi asioiksi nousivat liikennesäännöt, ajovuorot, ajolinjat sekä liikennekulttuuri. Nämä asiat on suomenkielistä autokouluopasta toimitettaessa otettu huomioon.

3.3 Suomenkielisen autokouluoppaan toimittaminen

Käännösprosessiin liittyy olennaisena osana huolellinen perehtyminen lähtötekstiin. Omassa käännösprosessissamme tämä vaihe tarkoitti sitä, että toimitimme suomenkielisen autokouluoppaan autokoulun oppikirjan pohjalta. Toimittamamme suomenkielinen autokouluopas perustuu kahteen autokoulun oppikirjaan. Toinen on Tapani Rinteen ja toinen Teppo Vesalaisen toimittama. Oppikirjat ovat Suomen Autokoululiiton kustantamia. Saimme Autokoululiitolta sähköpostitse kirjallisen luvan oppikirjojen käyttämiseen suomenkielisen autokouluoppaan lähteinä (LIITE 5: Luvat lähdeostosten sekä liikenne-merkkikuvakkeiden käyttöön). Tämä toimittamamme suomenkielinen autokouluopas toimi kääntämisen lähtötekstinä.

Jaoinme autokouluoppaan lukuihin Liikenneviraston hyväksymän kuljettajaopetuksen opetussuunnitelman mukaisesti. Vesalaisen toimittama autokoulun oppikirja on kirjoitettu ja jaettu lukuihin opetussuunnitelmaa noudattaen, joten se toimi autokouluoppaan pääasiallisena lähteenä. Rinteen kirjoittama oppikirja oli tukena, kun halusimme tarkistaa tai tarkentaa jotain asiaa. Lukujen sisällön toimittaminen jaettiin opinnäytetyön tekijöiden kesken. Toimitimme sovitut sisällöt itsenäisesti mutta yhdistimme lopuksi luvut yhteistyönä yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Toimitimme luonnoksen suomenkielisestä autokouluoppaasta opinnäytetyömme työelämäohjaajallemme, Jyväskylän liikenneopettajaopiston kouluttaja Kai Luhtalalle, tarkastettavaksi. Korjasimme autokouluopasta ohjaajamme ehdotusten mukaisesti.

Suunnittelimme autokouluoppaaseen tulevan kuvituksen yhdessä. Osa kuvista teetettiin tilaustyönä ja osan valokuvasimme tai piirsimme Microsoftin Word 2013 piirrostyökäällä itse. Tilasimme oppaaseen tarvittavat piirrokset graafiselta suunnittelijalta, Tiia Joutsenelta, sekä media ja taidealan opiskelija Mikael Seidlerilta. Olemme saaneet molemmilta kuvien käyttöön suullisen luvan. Piirrosten valmistumisen hitaudesta ja kesälomista johtuen emme ehtineet tarkistuttaa niitä ohjaajallamme ennen oppaan lähettämistä koe-käyttöön. Ohjaajallamme ei kuitenkaan ollut huomauttamista piirroksista.

3.4 Tiedonhaku

Orientoiduimme kääntämiseen jo kesällä 2014. Luimme thainkielistä kirjallisuutta, joka koski auton käyttöä, tieliikennelainsäädäntöä sekä kuljettajantutkintoon valmistautumista. Oppaat oli hankittu Thaimaasta, ja ne toimivat autokouluoppaan kääntämisen apuna rinnakkaisteksteinä. Thainkielisten kirjojen lukemisesta oli todella paljon hyötyä kääntäessämme suomenkielistä autokouluopasta thain kielelle, sillä olimme niiden avulla tutustuneet Thaimaan liikennekulttuuriin sekä oppineet kuljettajaopetukseen ja tieliikenteeseen liittyviä termejä. Näin pystyimme paremmin välittämään liikennekulttuuria kieleltä toiselle.

Orientoituessamme suomenkielisen autokouluoppaan toimittamiseen luimme Suomen Autokoululiiton toimittamia autokoulukirjoja, tieliikenteen käsikirjaa sekä opasta opetuslupaopetukseen. Mikäli jokin asia ei selvinnyt autokoulukirjaa lukemalla, etsimme aiheeseen liittyvää tietoa myös muualta. Käytimme hyväksemme muun muassa Liikenteen turvallisuusviraston, Liikenneturvan, Suomen Autokoululiiton, Ajovarman, poliisin ja Finlexin internetsivustoja. Pysyäksemme ajan tasalla tapahtuvista uudistuksista toinen opinnäytetyön tekijöistä tilasi Liikenneturvan tiedotteet ja liikennevinkit omaan sähköpostiinsa.

Tiedonhaku on yksi tärkeimmistä kääntämisprosessin vaiheista. Etsimme tiedonhakua varten suomenkielisiä hakutermejä Yleisen suomalaisen asiasanaston avulla. Käänsimme hakutermit myös thain kielelle etsiäksemme niiden avulla thainkielisiä lähteitä. Näin pystyimme tutustumaan kuljettajaopetukseen aihealueeseen molempien maiden osalta. Etsimme tietoa myös Thaimaan liikennepoliisin, Maaliikenneviraston, eri autokoulujen ja autojen maahantuoja sivustoilta. Tiedonhaulla etsimme mahdollisimman luontevia kohdekielen ilmaisuja sekä alan erikoissanastoa. Näiden lisäksi katsoimme kuljettajaopetusta käsitteleviä videoita thain kielellä YouTuben kautta. Videot olivat thaimaalaisten autokouluopettajien itse tuottamia. Videoiden avulla pystyimme kääntäjinä hahmottamaan asioita paremmin. Mikäli etsimme jotain tiettyä fraasia tai termiä, käytimme tiedonhaussa tarkennuksena lainausmerkkejä, esimerkiksi ”หลักสูตรการเรียนขับรถ” [kuljettajaopetus].

3.5 Kääntäminen

Ingo toteaa, että parhaat käännökset syntyvät käännettäessä oman äidinkielen suuntaan. Toisaalta kaksikieliseksi kasvanut on melkein yhtä hyvässä asemassa, vaikkakin kohdekielen osalta hänen luovuutensa ei välttämättä ole samalla tasolla kuin yksikielisen, koska hänellä on yleensä toinen kielistä vahvempi. (Ingo 1990, 25–26.) Opinnäytetyömme kohdalla toinen opinnäytetyöntekijöistä oli kaksikielinen niin, että lähtökieli (suomi) oli hänen vahvempi kielensä ja kohdekieli (thai) oli heikompi kieli. Toinen opinnäytetyöntekijä oli kohdekielen (thai) osalta äidinkielinen. Näin muodostimme kääntämistä ajatellen kielellisesti vahvan tiimin.

3.5.1 Kääntämisen kulku

Autokouluoppaan kääntäminen käynnistyi helmikuussa 2015, kun olimme saaneet suomenkielisen autokouluoppaan korjattua ohjaajalta saamamme palautteen mukaisesti (ks. luku 3.3). Jaoimme aluksi työn tasan opinnäytetyöntekijöiden kesken. Käännöstyötä ohjaavaksi teoriaksi valitsimme translatorisen toiminnan teorian sekä skoposteorian, jotka molemmat kuuluvat funktionaalisiin käännösteorioihin. Kumpikin opinnäytetyön tekijä oli vastuussa omasta osuudestaan. Funktionealisissa käännösteorioissa lähtökohtana on, että lähtötekstin funktio on sama tai samankaltainen kuin kohdetekstin (Vehmas-Lehto 2002, 70–71). Näin ollen, vaikka kumpikin käänsi oman tapansa mukaan, käännöksen funktio kuitenkin säilyi ennallaan.

Työn kääntämiseen oli varattu aikaa neljä kuukautta. Muista opiskelukiireistä johtuen kääntämiseen ei jäänyt sille varattua aikaa. Pysyäksemme aikataulussa jaoimme työmäärän uudelleen, jolloin nopeampi kääntäjä käänsi suuremman osan kokonaisuudesta. Huh-tikuussa lähetimme toisillemme itsenäisesti kääntämämme käännökset, jotta voisimme tutustua toistemme teksteihin. Tavoitteenamme oli saada aikaan mahdollisimman virheetön käännös. Pinmaneen mukaan lähdetekstiin sisältö ja tyyli siirtyvät luontevasti kohdekieleen ja -kulttuuriin, kun käännöstä tehdään vieraasta kielestä äidinkieleen päin (ปีนมนะ 2014, 36). Sovimme opinnäytetyön tekijöiden kesken, että käännöksen muokkaa se, jolla thainkieli on äidinkielenä.

Lähdimme kääntämisessä liikkeelle siitä, että kirjoitimme ensin teksteissä useasti esiintyvät suomenkieliset termit ja niiden thainkieliset vastineet paperille. Tällaisia termejä olivat esimerkiksi kuljettajaopetus, vuorovaikutus, liikkeellelähtö, jarrutusmatka, pysähtymismatka, reaktiomatka, havainnointi, arviointi, näkyvyys, ajo-linja, ajovuoro, tienkäyttäjä ja niin edelleen. Mielestämme oli tärkeä käyttää samaa vastinetta alusta loppuun, ettei oppilas hämmenny synonyymien käytöstä.

Käänsimme tekstiä lause kerrallaan. Lähdimme liikkeelle siitä, että luimme lauseen useita kertoja ymmärtääksemme lauseen sisältämän ajatuksen. Seuraavaksi tarkastelimme lauseen rakennetta ja etsimme lauseenjäsenet; erityisesti subjektin, predikaatin ja objektin.

Tämän jälkeen tarkastimme, mitä aikamuotoa lauseessa on käytetty sekä millainen lause-tyyppi oli kysymyksessä (toteamus, käsky, kehoitus tai muu sellainen).

Havainnollistamme lauseen rakenteen tarkastelua seuraavan esimerkkilauseen avulla: ”Etäisyyden säilyttäminen muihin tienkäyttäjiin mahdollistaa paremman havainnoimisen.” Oli tärkeää etsiä lauseesta ensin subjekti, predikaatti ja objekti ja vasta sen jälkeen katsoa mitä muita lausetta täydentäviä määritteitä löytyi. Pilkoimme lauseen pienempiin osiin seuraavasti:

TAULUKKO 1. Lauseen rakenteen tarkastelu

Subjekti	Predikaatti	Objekti
Etäisyyden säilyttäminen (muihin tienkäyttäjiin)	mahdollistaa	(paremman) havainnoimisen

Esimerkkilauseessa lauseke ”muihin tienkäyttäjiin” täydentää subjektina toimivaa nominalauseketta ”etäisyyden säilyttäminen”. Samoin sana ”paremman” määrittää genetiivisijaista objektina toimivaa sanaa ”havainnoimisen”. Predikaatista näkyy, että lauseen aikamuoto on preesens. Kun lause oli näin eritelty, viestin kääntäminen sujui paremmin.

Käännös tehtiin siis lause, kappale ja luku kerrallaan. Käytimme yhtä paljon aikaa käännettävän lauseen muotoiluun kuin kääntämiseen, etenkin kun kyse oli sanojen täydellisten vastineiden löytämisestä tai sanajärjestyksestä. Kohdekielelle käännetyn tekstin muotoilun jälkeen, sitä luettiin ja tarkastettiin useampaan kertaan. Kohdetekstin muotoilun aikana huomasimme, että riittävien taukojen pitäminen on hyödyllistä. Näin toimimalla pystyimme huomaamaan esimerkiksi omat kirjoitusvirheet. Useinhan omien virheiden huomaaminen on vaikeaa, vaikka lukisimme saman tekstin useampaan kertaan.

Kohdekielisen tekstin muotoilussa kääntäjän tulee yleensä pitää mielessä lähtötekstin kirjoittajan tyyli-, rakenne- ja tekstilajiominaisuudet ja pitäytyä niissä mahdollisimman tarkasti (Ingo 1990, 264). Lähtötekstiä laatiessamme emme olleet keskittyneet tyylin hienosäätöön tai tekstilajiominaisuuksiin vaan sisältöön. Koska olimme itse laatineet lähtötekstin, pystyimme vapaasti muotoilemaan käännöksestä kohdekielelle tyypillistä tekstiä pitäen mielessä käännöksen skopoksen.

Heinäkuussa 2015 thainkielinen autokouluopas oli saatu tarkistettua sekä thain kielen että tekstien ymmärrettävyyden osalta. Chanis Hirunyasupasin vastasi oppaan tekstien ja kuvien sommittelusta. Opas sommiteltiin Adobe InDesign ohjelmalla ja muutettiin PDF-tiedostoksi, jotta se olisi kaikkien luettavissa.

3.5.2 Käännöksen ongelmakohdat ja niiden ratkaisemisessa käytetyt käännösstrategiat

Autokouluopasta kääntäessämme törmäsimme erilaisiin kielellisiin käännösongelmiin. Pohdimme muun muassa, miten yksittäinen sana tai lause tulisi kääntää, jotta lähdetekstin sisältö ja merkitys säilyisivät. Tavoitteena oli saada autokoulua käyvät thaimaalaiset oppilaat ymmärtämään suomalaista liikennekulttuuria ja siihen kuuluvia liikennesääntöjä. Vaikka kohdetekstin lauserakenteet ja niiden järjestys eivät välttämättä vastanneet lähdetekstin järjestystä ja rakenteita, lähdetekstin viesti kuitenkin säilyi.

Chesterman (1997, 88) toteaa, että käännösstrategiat ovat tapoja, joiden avulla kääntäjä voi tuottaa omasta mielestään parhaan mahdollisen käännöksen. Emme ymmärtäneet kääntämään ryhtyessämme tutustua tarkemmin erilaisiin käännösstrategioihin, joten olemme ratkaisseet käännösongelmia asioimistulkin koulutuksessa, Santalahden käännöskurssin luennolla esittämien käännösstrategioiden avulla. Näitä strategioita ovat muun muassa pragmaattiset adaptaatiot (lisäykset, poistot, korvaaminen ja asioiden esittämisen järjestyksen muutokset), kotouttava kääntäminen sekä Leppihalmeen reaalioiden kääntämisen strategiat (translitterointi, käännöslaina, samaa tarkoittava kohdekielinen ilmaus sekä erilliset huomautukset). (Santalahti 2012.) Seuraavaksi kerromme tarkemmin joistain käännösongelmista ja siitä millaista käännösstrategioita käytimme ongelmien ratkaisemiseksi.

Lähtötekstistä löytyi selkeästi kulttuurisidonnaisia käsitteitä, joista esimerkkeinä pihakatu, omakotialue, kevyt liikenne, moottoriliikennetie ja musta jää. Saadaksemme käyttöömmä mahdollisimman tarkan kuvan ongelmallisista käsitteistä, tutustuimme kääntämisen helpottamiseksi tarkemmin niiden merkityksiin.

Tieliikennelaissa määritellään pihakatu. Pihakadulla tarkoitetaan jalankulku- ja ajoneuvoliikenteelle yhteisesti tarkoitettua, liikennemerkkein sellaiseksi kaduksi osoitettua tietä

(Tieliikennelaki 1981/267). Kääntämisen kannalta oli merkittävää ymmärtää se, että vaikka kohdekielen liikennekulttuurissa ei näitä käsitteitä olekaan, käännöksen lukija tulee soveltamaan oppaan tietoja lähtökielen liikennekulttuuriin. Tämän vuoksi lukijan tulisi ymmärtää näiden käsitteiden merkitys oikein. Käännöksessä ratkaisimme kohdekielen vastineen puuttumisen käyttämällä englanninkielistä sitaattilainaa ”living street”. Valitsimme käyttöön kyseisen vastineen, koska esimerkiksi Google-hakukoneen avulla voitain kielellä löytää tietoa millaisesta kadusta on kysymys.

Omakotialueeksi käsitetään Suomessa sellainen kaupunginosa, jossa suuri osa alueen taloista on omakotitaloja. Thain kielestä emme löytäneet vastinetta tälle sanalle. Käytimme koekäytössä olleessa oppaassa käsitettä หมู่บ้านจัดสรร joka tarkoittaa eräänlaista suljettua asuinalueita, joka on kaavoitettu omakotiasumiselle. Käännösstrategiana tässä oli kulttuurinen adaptaatio. Kulttuurinen adaptaatio voi olla joissain tapauksissa toimiva ratkaisu, mutta tässä tapauksessa jouduimme pohtimaan ratkaisun uskottavuutta. Käännöksen käyttäjät ovat enimmäkseen Suomessa asuvia thaimaalaisia. He tietävät, ettei Suomessa ole käyttämämme vastineen kaltaisia asuinalueita. Voiko olla että käytetty vastine onkin vieraannuttava sen sijaan että se olisi kotouttava? Mikä olisi sellainen vastine, joka kuvaisi asiaa paremmin? Pohdinnan jälkeen päätimme käyttää vastineena บริเวณบ้านเดี่ยว, joka on suora käännös. Tarkistimme käsitteen käytön internetin hakukoneen hakusumien avulla ja totesimme termin käyttökelpoiseksi vastineeksi.

Kevyt liikenne on Suomessa käytössä oleva yläkäsite, jolle ei ole kohdekielistä vastinetta. Suomessa kevyellä liikenteellä tarkoitetaan jalankulkua, pyöräilyä ja mopoilua (Tielaitos 1998, 12). Käännöksessämme purimme lähdetekstissä käytetyn yläkäsitteen alakäsitteiksi คนเดินเท้า รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ja käytimme niitä yläkäsitteen sijasta. Käännösstrategiana on siis puuttuvan käsitteen korvaaminen hierarkisesti alemman tai ylemmän tason käsitteillä. Samaa käännösstrategiaa on käytetty hyväksi tieliikennelain ruotsinnoksessa puhuttaessa kevyen liikenteen väylästä ”leder för gång-, cykel- och moppedtrafik” (vrt. Vägtrafiklag 1981/267).

Suomessa on käytössä sekä moottoriteitä että moottoriliikenneteitä. Tieliikenneasetuksen (1982/182) 4. pykälässä määritellään yleisesti, millaisilla ajoneuvoilla näillä teillä saa ajaa. Asetuksesta puuttuu kuitenkin selkeä määritelmä näiden kahden käsitteen erotta-

miseksi. Kielitoimiston sanakirjan mukaan erona on se, ettei moottoriliikennetiellä välttämättä ole erityistä keskialuetta (Kielitoimiston sanakirja, 2014). Thaimaassa tiet luokitellaan viiteen eri luokkaan, joista ทางหลวงพิเศษ määritellään tieksi, jossa ajoneuvot voivat jatkuvasti ajaa erityisen suurilla nopeuksilla (กรมทางหลวง 2554). Tavichai esittää, että moottoriteiden ero tavallisiin teihin on, että sen käyttö on rajattu vain tietyn tyyppisille autoille tai moottoroiduille ajoneuvoille (ต๊ะวิชัย i.a.). Moottoriliikennetien voisi korvata edellä mainitulla yläkäsitteellä, mikäli ei tarvitsisi tehdä eroa moottoritien ja moottoriliikennetien välillä. Käytimme thainkielisessä koekäyttöön lähetetyssä oppaassa moottoriliikennetiestä käännöstä ทางจำกัดยานพาหนะ [tie rajoittaa kulkuneuvo]. Emme saaneet palautetta tämän käsitteen käytöstä, mutta edelleen mietimme, olisiko olemassa parempi käännös.

”Musta jää” on sanaliitto, joka on muodostunut käsitteeksi, erityisesti ajo-olosuhteista puhuttaessa. Thaimaassa ei ole tällaista luonnonilmiötä, joten vastineen löytäminen oli lähtökohtaisesti hankalaa. Mietimme mitä vastinetta käyttäisimme tälle käsitteelle. Ratkaisimme ongelman käyttämällä englanninkielistä sitaattilainaa termin vastineen luomisen sijaan. Itkosen ja Maamiehen (2000) mukaan sitaattilainat ovat sanoja, jotka siirtyvät vieraasta kielestä toiselle kielelle muuttumattomana (Kupreeva 2014, 44). Tämän lisäksi lisäsimme tekstissä termin yhteyteen lyhyen kuvauksen (ks. alla oleva esimerkki), jotta lukija ymmärtää helpommin mistä on kyse. Valitsimme englanninkielisen sitaattilainan, koska sen avulla lukija voi halutessaan hakea internetistä lisätietoa kyseisestä ilmiöstä. Jos olisimme itse luoneet uuden sanan tai käyttäneet sana-sanaista käännöstä, lisätiedon hakeminen internetistä thaikielellä olisi vaikeaa, ellei mahdotonta. Olemme tekstissä käyttäneet ainoastaan englanninkielistä muotoa black ice, mutta sanaston puolella antaneet lukijalle myös thai kirjaimistolle translitteroidun muodon แบล็คไอส. Alla olevasta tau-lukossa on vertailun vuoksi sama lause käännettynä ensin tekemämme lisäyksen kanssa ja toisena ilman lisäystä.

TAULUKKO 2. Käännösvaihtoehdot lisäyksellä ja ilman

”Musta jää on hyvin liukasta”	”Black ice (สภาพถนนที่อยู่ในภาวะเคลือบแก้ว) มีความลื่นมาก” [black ice (olotila tie joka on tila lasipinnoite) on liukkautta paljon]
”Musta jää on hyvin liukasta”	”Black ice มีความลื่นมาก”

Aivan oppaamme alkulehdiltä löytyy seuraava virke: ”Kuljettajaopetus jaetaan kolmeen eri vaiheeseen: perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe.” Kuljettajaopetus on suomessa kahdesta sanasta koostuva yhdyssana. Kohdekielessä termin ilmaistaan lausekkeella หลักสูตรการเรียนขับรถ, joka muodostuu sanoista opetussuunnitelma, oppiminen ja ajaminen. Koska edellä mainittu lauseke on yleisesti käytössä thainkielisillä autokoulusivustoilla, pystyimme ottamaan käännösvastineen suoraan käyttöön. Virkkeen verbinä on passiivimuotoinen ”jaetaan”, mutta olemme käyttäneet käännösvastikkeena แบ่งออก (jakaantua), joka kongruoi lauseen subjektin kanssa. Käännöksessämme jouduimme käyttämään käännöslainaa sanoista ”perusvaihe” ”harjoitteluvaihe” ja ”syventävä vaihe”, koska Thaimaassa autokoulun suorittamiseen ei sisälly eri vaiheita samalla tavalla kuin Suomessa. Käsitteissä perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe olemme käyttäneet menetelmänä käännöslainaa. ขั้นพื้นฐาน (vaihe perus), ขั้นฝึกฝน (vaihe harjoitella) sekä ขั้นสูง (vaihe syventävä), jotka kaikki ovat muodoltaan hyvin lähellä lähtökielen muotoa.

Joissain tapauksissa poisjätto on väärinkäsitysten välttämiseksi tarpeen. Tällainen tilanne tuli eteen kääntäessämme seuraavaa lähtötekstin lausetta: ”LSD aiheuttaa mystisiä ja pelottavia harhoja”. Kohdekielessä mystisyys assosioituu ihmisten mielissä magiaan tai noituuteen. Emme voi tietää millaisia mystisiä harhoja LSD käyttäjälleen aiheuttaa, saatikka sitä liittyvätkö ne yleensä noituuteen tai magiaan. Koska emme halunneet tehdä väärää tai harhaanjohtavaa tulkintaa tässä asiassa päädyimme siihen, että jätimme pois viittauksen mystisyyteen ja käänsimme kohdekielelle ainoastaan ”pelottavia harhoja”. Käännösstrategiana on tässä kohtaa sovellettu poisjättöä.

Toisinaan kääntäjä joutuu selvyiden vuoksi lisäämään jotain sellaista, jota tekstissä ei alun perin ole ollut. Kääntäessämme lausetta: ”– pimeään aikaan edessä valkoisella, takana punaisella merkkivalolla”, jouduimme tekemään käännökseen lisäyksiä, jotta lause olisi helpommin ymmärrettävä. Lisäykset esimerkkilauseessa on alleviivattu. Käännetty lause on seuraavanlainen: ”หากบรรทุกสัณการในเวลามืด ให้ติดไฟแสดงตำแหน่งสีขาวไว้ที่ด้านหน้าของสิ่งที่บรรทุก และทำการติดไฟแสดงตำแหน่งสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุก”. [jos kuljettaa tavara aika pimeällä kiinnittää valo osoittaa paikka väri valkoinen eteen kuljetettava tavara ja kiinnittää valo osoittaa paikka väri punainen aivan päähän kuljetettava tavara].

Suomenkielinen ilmaus aurinkoa vasten ajettaessa on thain kielellä tuntematon. Kääntäessämme seuraavan lauseen alleviivatun osan thain kielelle käytimme käännösstrategiana kulttuurista adaptaatiota. ”Muista pitää sisä- ja ulkolasit puhtaana, koska likaiset lasit häiritsevät näkyvyyttä erityisesti pimeällä ja aurinkoa vasten ajettaessa. Käänsimme ylläolevan lauseen kohdekielelle seuraavasti: ”อย่าลืมทำความสะอาดกระจกบังลมหน้าและกระจกบังลมหลังรถทั้งด้านในและด้านนอก เพราะกระจกที่มีรอยเปื้อนสกปรกจะทำให้สภาพการมองเห็นนั้นแย่ลง โดยเฉพาะในยามค่ำคืนหรือในขณะที่แสงอาทิตย์แยงตา [Älä unohtaa puhdistaa etutuulilasi ja takatuulilasi sekä sisäpuoli että ulkopuoli koska lasi jossa on raita tahra lika aiheuttaa näkeminen huononeminen erityisesti ajankohta yö tai hetkellä säde aurinko paistaa silmä]”. Suomen kielen ilmauksessa autolla ajaminen on kirjoitettu mukaan, mutta thain kielen ilmauksessa konteksti ilmaisee, että ilmaus liittyy autolla ajamiseen, joten sitä ei tarvitse sanoa erikseen.

Kääntäjä pyrkii siirtämään lähtökielen merkityskomponentit mahdollisimman tarkasti kohdekieleen. Semanttisten komponenttien uudelleenjärjestely tapahtuu analyttisesti hajottamalla alkuperäinen sana pienempiin merkityskomponentteihin ja rakentamalla se uudelleen kohdekielellä useamman sanan avulla. Uudelleenjärjestely voi tapahtua myös synteettisesti, jolloin lähtökielen useamman sanan lauseke voidaan puristaa yhdeksi kohdekieliseksi sanaksi. Lähtö- ja kohdekielten välillä tapahtuvan semanttisten komponenttien uudelleenjärjestelyn tarve liittyy usein kielten analyttisyyteen tai synteettisyyteen. (Ingo 1990, 219–221.) Suomi on synteettinen kieli ja se näkyy siinä, miten kieliopillisia suhteita ilmaistaan sijamuotojen ja päätteiden avulla (Savolainen 2001). Thain kieli on puolestaan analyttinen kieli eikä kieliopillisia suhteita ilmaista sijamuodoilla tai aikamuodoilla (Thompson 2013). Tästä johtuen semanttista uudelleenjärjestelyä pitää tehdä hyvinkin paljon.

Semanttisesta uudelleenjärjestelystä otamme esimerkiksi lauseen: ”Taustapeilistä näet mitä tapahtuu takanasi samalla kaistalla, jota itse ajat.” Thain kielellä asia ilmaistaan näin: ”คุณสามารถมองเห็นว่ามีอะไรเกิดขึ้นข้างหลังช่องทางเดินรถที่คุณกำลังขับอยู่ได้โดยการมองผ่านกระจกมองหลัง” [sinä pystyä nähdä että olla mitä tapahtua takana ajokaista joka sinä parhaillaan olla ajamassa voida katsomalla kautta taustapeili.] Suomen kielessä persoonamuodon voi liittää verbiin, jolloin subjektia ei tarvitse ilmaista erikseen. Thain kielessä ei voi tehdä näin. Virke aloitetaan yleensä subjektilla, tässä tapauksessa sanalla คุณ [sinä].

Suomen kielellä voidaan ilmaista, että taustapeilistä nähdään jotain. Thain kielisessä lauseessa lause rakennetaan kertomalla kuka näkee, mitä näkee ja minkä avulla näkee. Yllä oleva lause piti jakaa merkityskomponentteihin ja rakentaa niiden avulla uusi virke. Tässä tapauksessa kahden sanan lauseke ”taustapeilistä näet” käännettiin ”คุณสามารถมองเห็น [sinä pystyt nähdä] – – โดยการมองผ่านกระจกมองหลัง” [katsomalla kautta taustapeili].

Thain kielessä lauseita voidaan konjunktoiden avulla yhdistää hyvin pitkiksi virkkeiksi. Seuraavassa taulukossa on kolme esimerkkiä, joissa näkyy millaisten lisäsanojen avulla tällaiset pitkät lauseketjut muodostetaan thain kielessä.

TAULUKKO 3. Lauseketjujen muodostaminen thain kielessä

Suomi	Thai
Keskeisnäkö on hyvin kapea alue. Sillä tehdään kaikki tarkat havainnot. Ääreisnäkö on leveä; sillä emme voi tehdä tarkkoja havaintoja.	การมองเห็นบริเวณตรงกลางจะเป็นการมองเห็นที่มีบริเวณแคบมาก ซึ่งจะใช้เพื่อ [jota käytetään varten] ทำการสังเกตที่มีความชัดเจน ส่วน [kun taas] การมองเห็นบริเวณรอบนอกจะเป็นการมองเห็นในบริเวณกว้าง จึงเป็นเหตุให้ [joka on syy siihen että] ไม่สามารถทำการสังเกตได้ชัดเจนนัก
Taustapeilistä näet mitä tapahtuu takanasi samalla kaistalla, jota itse ajat. Sivupeileistä näet mitä tapahtuu viereisillä kaistoilla. Muista, että et näe kaikkea peilien kautta.	คุณสามารถมองเห็นว่ามีอะไรเกิดขึ้นข้างหลังช่องทางเดินรถที่กำลังขับอยู่ได้ โดยการมองผ่านกระจกมองหลัง และ [ja] การมองผ่านกระจกมองข้างจะช่วยให้เห็นว่ามีอะไรเกิดขึ้นในช่องทางเดินรถข้างๆ บ้าง แต่ [mutta] โปรดจำไว้ว่าคุณไม่สามารถมองเห็นทุกอย่างผ่านทางกระจกได้
Auton molemmille sivuille jää sokea kulma. Käännä päätäsi aina, jos aiot siirtyä autolla sivusuuntaan.	บริเวณข้างซ้ายและข้างขวาของรถจะมีจุดที่เราเรียกกันว่า “จุดบอด” ดังนั้นหาก [sen tähden jos] ต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถให้คุณเหลือบมองด้านข้างก่อนเสมอ

3.5.3 Tekstin muokkaus ja viimeistely

Kääntämisen viimeinen vaihe on tekstin muotoilu siirtovaiheen raakatekstistä kohdekieleen mukaiseksi tekstiksi (Ingo 1990, 250). Silvennoinen korostaa, että lähdetekstin vastaanottajalla on tärkeä osa skoposteoriassa (Silvennoinen 2014, 13). Funktionaalisesta käännösoitteestamme johtuen pidimme tekstiä muotoillessa mielessämme käännöksen lukijat. Ingon mukaan vastaanottajan tulisi kokea teksti omakseen, toisin sanoen tekstin tulisi olla lukijan silmissä äidinkielistä. Tämä tarkoittaa sitä, että tekstiä muotoillessaan

kääntäjä saattaa vaihtaa esitystapaa tai käyttää kohdekieleen sopivaa virkejakoa ja tekstin jaksotusta. (Ingo 1990, 261–262.)

Käännöksen muotoiluvaiheessa teimme vielä sekä lisäyksiä että poisjättöjä, jotta teksti vaikuttaisi mahdollisimman luontevalta. Alustavan muokkausvaiheen jälkeen, teimme tarvittavat käännösratkaisut yhdessä. Tarkistaminen on Chestermanin mukaan hyvin merkittävä työtapaa kääntäjälle. Tarkistamisella tarkoitetaan käännöksen uudelleen tarkastelemista. Mitä useammin käännöstä tarkastellaan, sitä parempi käännöksestä tulee. (Chesterman 2007, 342–344.)

Rosemary Mackenzie (2004, 164) toteaa, että kääntämiseen kuuluu myös muokkausvaihe, joka sisältää tekstin tarkastuksen käännöksen oikeellisuuden ja virheettömyyden sekä kielellisen sujuvuuden osalta. Koska olimme kääntäneet tekstiä yksilötyönä, tekstit eivät olleet tyylillisesti yhtenäisiä. Käännöksen muotoilu on erityisen tärkeää silloin, kun tekstiä ei ole käännetty äidinkieleen päin. Niinpä thain kieltä äidinkielenään puhuvan opinnäytetyöntekijän oli oikoluettava ja tarvittaessa uudelleenmuotoiltava suomenkielisen opinnäytetyöntekijän kääntämä teksti. Vaikka viesti saatu välitettyä lähtökielestä kohdekielelle, tekstin sujuvuus oli kuitenkin varmistettava. Seuraavana on esimerkki tästä käännetyn tekstin muotoiluvaiheesta.

TAULUKKO 4. Käännöksen muokkaus - raakakäännös

Lähtöteksti	Käännös
Näin pystyt keskittymään ajamiseen sekä pystyt tarkkailemaan liikenneympäristöä hyvin.	เมื่อเชื่อนี้แล้วคุณสามารถตั้งสมาธิในการขับขี่รถยนต์และสังเกตเหตุการณ์ในสภาพแวดล้อมการจราจร (<u>näinollen</u> sinä voida <u>keskittyä</u> ajamiseen auto ja huomioida tilanne/tilanteet liikenneympäristössä)

Käännös ei kuulosta äidinkieliseltä, koska teksti on käännetty lähtökielen lauserakenteen mukaan. เมื่อเชื่อนี้แล้ว -lauseke ei ole tässä tapauksessa käännöksen puoliviralliseen tyyliin sopiva vastine. ตั้งสมาธิ on puolestaan väärä valinta lähtökielen sanalle ”keskittyä/keskittymään”. Sanakirjan mukaan ilmaus kyllä merkitsee keskittymistä, mutta thaimaalaisessa kulttuurissa sana yhdistetään yleisimmin meditaatioon. ใน on paikkaa ilmaiseva sana, joka

suomen kielessä merkitään sijapääätteellä -ssa/-ssä. Seuraavassa taulukossa on uudelleenmuotoiltu käännös ja siitä tehty suomennos.

TAULUKKO 5. Käännöksen muotoilu - uudelleenmuotoiltu käännös

Uudelleenmuotoiltu käännös	Suomennos
เพื่อที่จะได้มีสมาธิในการขับรถและสามารถทำการสังเกตสภาพแวดล้อมจราจรได้เป็นอย่างดี	jotta pystyisi/pystyäksään olla keskittynyt ajamiseen ja kyetäkseen tarkkailemaan liikennenympäristöä hyvin.

Oikoluku, tekstin muokkaus ja yhtenäistäminen tehtiin toukokuussa 2015. Oli tärkeää saada teksti tyyliään yhtenäiseksi, koska kääntäminen oli tehty yksilötyönä. Kohdekielellinen oikoluettu käännös lähetettiin takaisin äidinkieleltään suomenkieliselle opinnäytetyön tekijälle, tekstien vastaavuuden tarkistamiseksi ja tarvittavien korjauksien sekä muokkausten tekemiseksi. Saimme ensimmäisen käännösversion valmiiksi toukokuun lopussa 2015.

3.5.4 Käännöksen luotettavuuden varmistaminen

Käännöksen valmistuttua oli tärkeää tarkistaa sen virheettömyys ja luotettavuus suhteessa lähtötekstiin. Käännetty opas oli tarkoitus antaa autokouluille koekäyttöön, joten pidimme tärkeänä, että autokoulut saisivat käyttöönsä mahdollisimman tarkasti kohdekielellistä tekstiä vastaavan suomenkielisen oppaan. Suomen kielessä lauseen sanajärjestystä voi vaihtaa joustavammin kuin thain kielessä. Koska monet toimittamamme lähtötekstin lauseet oli muodostettu käyttäen lauseenvastikkeita, ne piti kohdekielelle käännettäessä purkaa sivulauseiksi ja virke jouduttiin usein muotoilemaan aivan uudelleen. Thain kieli on, kuten edellä jo mainittiin, analyyttinen kieli, jolloin sanajärjestyksellä korvataan tiettyjä kielipiillisiä rakenteita, kuten synteettisen kielen mahdollisuus ilmaista asia sijapäätteillä. Käänsimme siis thainkielisen tekstin takaisin suomen kielelle muokataksemme virkkeiden rakenteet samankaltaisemmiksi sekä tarkistaaksemme sisällön virheettömyyden.

Tämä takaisin suomen kielelle kääntäminen paljasti joitakin käännösvirheitä, jotka johtuivat sekä kulttuurisista että kielellisistä syistä. Otamme seuraavaksi kaksi esimerkkiä käännösvaiheessa tapahtuneista virheistä. Suomenkielisessä oppaassa oli lause ” Kuorma

merkitään punaisella tai punakeltaisella merkkilipulla.” Käännösvaiheessa kääntäjä oli kääntänyt sen seuraavasti: ”จะต้องทำการติดธงสีแดงหรือสีแดงอมส้มไว้ที่สิ่งที่คุณบรรทุกนั้น [pitää kiinnittää lippu punainen tai oranssinpunainen esineeseen jota sinä kuljettaa]. Suomalainen lukija ymmärtää punakeltaisen merkkilipun lipuksi, joka on punakeltaraidallinen. Thaimaalainen voi kuitenkin ymmärtää punakeltaisen tarkoittavan keltaisenpunaista tai oranssinpunaista värisävyä. Käännösvirhe on tässä kohden siis hyvin luonnollinen väärynymmärrys.

Toinen käännösvirhe, jonka nostamme tässä esimerkiksi, liittyy sakottamiskulttuurin erilaisuuteen. Lähtötekstissä oli lause: ”Ylinopeudesta määrätään joko päivä- tai rikesakko.” Suomeksi asian voi esittää näin yksinkertaisesti ja ytimekkäästi. Kohdekulttuurin huomioivasta käännöstavasta johtuen käännöstekstiin jouduttiin tekemään selittäviä lisäyksiä seuraavasti: ”การขับรถเกินความเร็วที่ได้กำหนดนั้นจะมีการปรับโดยกำหนดตามวันและรายได้ หรือไม่ก็มีมาตรการจ่ายเงินค่าปรับอย่างทันที [ajaminen yli nopeuden joka on määrätty tulee olemaan sakottaminen joka määräytyy mukaan päivien ja ansiotulon taikka on toimenpide maksaa sakko heti]. Thaimaassa esimerkiksi ylinopeussakon voi halutessaan maksaa heti suoraan poliisille, ja tässä valossa rikesakon kääntäminen ”heti paikalla maksettavaksi sakoksi” on ymmärrettävää. Suomessa tällainen ei kuitenkaan ole mahdollista ja koska oppaassa käsitellään suomalaista liikennekulttuuria, kyseisen kaltainen käännös ei ole mahdollinen vaikka se olisi kohdekulttuurin kannalta ymmärrettävämpi. Hakutoimintoja käyttäen internetistä löytyy sopivat vastineet sekä päiväsakolle että rikesakolle. Lopulliseen käännökseen muokkasimme virkkeen muotoon: ”การขับรถเกินความเร็วที่ได้กำหนดนั้นจะมีการปรับโดยระบบวันปรับ (กำหนดตามวันและรายได้) หรือไม่ก็มีการปรับแบบอัตราตายตัว [ajaminen yli nopeuden joka on määrätty tulee olemaan sakottaminen järjestelmä päiväsakko (määräytyy mukaan päivä ja ansio) taikka on sakottaminen mukaan summa määrätty].

Thainkielisen autokouluoppaamme tarkisti thain kielen osalta Naresuan-yliopiston apulaisprofessori Chalong Chartuprachewin. Thainkielinen autokouluopas annettiin hänelle sekä tulosteena että sähköisenä tiedostona. Tarkistus kesti noin kolme viikkoa. Chartuprachewin teki muokkaukset suoraan hänelle annettuun tulosteeseen. Hän antoi sekä ehdotuksia että kommentteja thain kielen suhteen myös erillisellä paperilla. Saamamme palaute oli suurelta osin myönteistä. Chartuprachewinin mielestä teksti oli helposti ymmärrettävää ja kieliopin mukaista.

Muokkausehdotuksia oli vähän, ja ne koskivat suurimmaksi osaksi kielellisiä ongelmia. Kielelliset ongelmat johtuivat suomen ja thain kielten erilaisuudesta. Käytimme suomenkielisessä tiivistelmässä paljon imperatiivimuotoa. Jo kääntäessä huomasimme, miten vaikeaa näitä lauseita on kääntää thain kielelle. Thain kielessä imperatiivimuoto on kyllä mahdollinen, mutta sitä ei yleensä käytetä, koska se koetaan epäkohteliaaksi. Imperatiivimuotoa voi pehmentää lisäämällä lauseen alkuun kohteliaisuussanan esimerkiksi seuraavalla tavalla: vähennä nopeutta ลดความเร็ว muutetaan kohteliaammaksi ilmaisuksi lisäämällä alkuun กรุณาลดความเร็ว [Ole hyvä, vähennä nopeutta]. Saimme lisäksi palautetta sinä-sanana runsaasta käytöstä. Chartuprachewinin mielestä se ei thainkielisessä tekstissä kuulosta luontevalta, koska teksti on tyyliltään informatiivista.

Thain kielen tarkistuksen lisäksi Phitsanulokin provinssin ajokortteja myöntävän viraston päällikkö Phaiwan Nomphukiew tarkisti ja antoi palautetta erityistermien osalta. Hänen mielestään oppaassa käytetyt termit olivat alan termistön mukaisia ja opas näytti hänen mielestään kokonaisuudessaan hyvältä.

Toimitettu thainkielinen autokouluoppaamme on mielestämme luotettava, koska se on tarkistettu sekä sisällön että kielen osalta. Testasimme oppaan ymmärrettävyyttä antamalla sen muutaman Thaimaassa asuvan yliopisto-opiskelijan arvioitavaksi. Myös heiltä saatu palaute oli positiivista.

3.5.5 Sanasto ja opetuksessa käytettävät fraasit

Terminologialla tarkoitetaan tiettyyn erikoiskieleen liittyvien nimitysten joukkoa (Sanastokeskus TSK 2006, 30). Varsinaisen autokouluoppaan kääntämisen lisäksi teimme myös sanaston, koska se oli yksi alkukartoituskyselyssä esitetyistä toiveista. Ajattelimme, että siitä voisi olla paljon hyötyä autokoulua käyville thaimaalaisille oppilaille. Sanasto tehtiin keväällä 2015.

Kumpikin opinnäytetyön tekijä poimi tärkeitä sanoja suomen- ja thainkielisistä lähdemateriaaleista ja laati niistä listan Microsoft Excelin avulla. Tärkeitä sanoja olivat sellaiset

sanat, jotka oppilaiden olisi hyvä autokoulua käydessään ymmärtää päästäkseen teoriako-
keesta läpi. Poimiessamme sanoja, mietimme sanaa aina oppilaan kannalta. Vaikka jotkut
sanat olivat kääntäjille hyvin tuttuja, ne eivät välttämättä ole tuttuja autokouluopasta käyt-
tämään tuleville oppilaille.

Toukokuussa 2015 yhdistimme molempien sanalistat yhteen ja sanoja oli yhteensä toista
sataa. Molemmista sanalistaista löytyi paljon samoja sanoja, jotka olivat mielestämme
tärkeitä. Poistettuaamme kahteen kertaan esiintyvät sanat, sanastoon jäi lopulta 102 sanaa
ja ne liitettiin autokouluoppaan loppuun.

Suonuuti (1997) ohjeistaa, että sanastotyön työryhmässä tulisi olla 5-8 aihealueen asian-
tuntijaa (Sanastokeskus TSK i.a.). Omassa työssämme toteutimme sanaston vastineiden
valinnan parityönä. Mietimme yhdessä, mikä olisi kunkin sanan paras vastine ja vastaisi
sen merkitystä tarkimmin. Osalle sanoista löydettiin suora vastine, joillekin vastineeksi
tuli ennemminkin selittävä määritelmä ja osalle päädyimme käyttämään thain kielelle
translitteroitua englanninkielistä sanaa. Esittelemme seuraavaksi muutamia vastineen
löytymisen kannalta ongelmallisia sanoja ja perustelemme miksi olemme päätyneet käyt-
tämään valitsemaamme vastinetta.

Ryhmittäminen on liikenteeseen ja kuljettajanopetukseen liittyvä erityistermi. Emme löy-
täneet thain kielestä suomen kielen mukaista yhden sanan ilmausta, joten jouduimme
käyttämään selittävää määritelmää การเลือกใช้ช่องทางเดินรถก่อนเลี้ยว [ennen kääntymistä ta-
pahtuva ajokaistan valinta].

Kesärengas, talvirengas, nastarengas ja kitkarengas olivat vastineen löytymisen kannalta
ongelmallisia sanoja. Thaimaassa rengastyyppejä ei eritellä vuodenaikojen, vaan enem-
minkin sen maaston mukaan, jossa renkailla on tarkoitus ajaa. Käytimme sanastossamme
selittävää määritelmää edellä luetelluille sanoille ยางรถสำหรับฤดูร้อน [rengas varten kesä],
ยางรถสำหรับฤดูหนาว [rengas varten talvi], ยางรถประเภทมีปุ่มสตั๊ด [rengastyyppejä on nastat]
sekä ยางรถประเภทไม่มีปุ่มสตั๊ด [rengastyyppejä ei ole nastoja]. Kitkarenkaasta käyttämämme
vastine ei välttämättä ole paras mahdollinen vastine, koska siitä ei esimerkiksi käy ilmi
renkaan pitoa lisäävä ominaisuus. Thaikielistä vastinetta tulisi pohtia lisää ja löytää sel-
lainen vastine, joka kuvastaa myös pito-ominaisuutta.

Koekäyttöön lähetettyyn sanastoon jäi joitakin virheitä, joita korjasimme vielä jälkeensä. Esimerkiksi joutokäynti oli sana, jota jouduimme miettimään pitkään. Sanastossa oli vastine การติดเครื่องยนต์, joka tarkoittaa pikemminkin auton käynnistämistä kuin joutokäyntiä. Virhe korjattiin lopulliseen tuotteeseen oikeaan muotoon เครื่องยนต์เดินเบา. Korttelilla tarkoitetaan neljän kadun rajoittamaa kaupungin tai muun asuinalueen osaa (Kielitoimiston sanakirja 2014). Sanastossa vastineeksi oli annettu ซอย, joka tarkoittaa suuremmasta tiestä erkanevaa pienempää tietä eli katuria tai kujaa. Mietimme yhdessä lopulliseen versioon tulevaa vastinetta ja päädyimme käyttämään englanninkielistä sitaattilainaa ”block” (บล็อก).

Pysäköintikiekko oli myös vastineen löytämisen kannalta hankala sana. Thaimaassa ei käytetä pysäköintikiekkoja, joten päädyimme koekäyttöversiossa käyttämään selittävää määritelmää แผ่นดิสก์ที่จอดรถ. Kun tätä vastinetta käyttää hakukoneessa, voi kuvahaun avulla löytää kuvan pysäköintikiekosta. Internetlinkkiä seuraamalla pääsee verkkokaupan sivustolle, jonka kautta saa ostettua mm. pysäköintikiekkoja. Emme olleet tyytyväisiä vastineeseen, joten pohdimme sitä hieman lisää. Saimme ehdotuksen mahdollisesta vastineesta eräältä Suomessa asuvalta thaimaalaiselta ja totesimme sen hyväksi ja helposti ymmärrettäväksi. Lopulliseen autokouluoppaaseen korjasimme sanan muotoon แผ่นระบุเวลาจอดรถ [pysäköintiaikaa ilmaiseva litteä esine].

Autokouluille tehdyn alkukartoituskyselyn jälkeen saimme eräältä autokoululta listan kuljettajaopetuksessa hyödyllisistä fraaseista. Käänsimme fraasit thain kielelle imperatiivimuodossa, jotta opettaja voi fraasilistan avulla halutessaan varmistaa, että ajo-oppilas on ymmärtänyt opettajan antaman ohjeen.

3.5.6 Liikennemerkkien kääntäminen

Suurin osa kyselyn vastanneista piti tärkeänä, että liikennemerkit tulisi sisällyttää autokouluoppaaseen. Käänsimme siis myös liikennemerkit thain kielelle. Liikennemerkki-kooste ei sisälly thainkieliseen autokouluoppaaseen, vaan on erillinen tiedosto (LIITE 6:

Liikennemerkkikooste). Saimme toukokuun 2015 loppuun mennessä valmiiksi thainkielisen autokouluopasluonnoksen, mutta liikennemerkkien kääntäminen oli vielä tekemättä. Sovimme, että se, joka oli kääntänyt pienemmän osan varsinaisesta autokouluoppaasta, kääntäisi liikennemerkkit alustavasti ja toinen tarkistaisi ja tekisi tarpeelliset muokkaukset. Liikennemerkkien kuvakkeet on saatu Liikenneviraston internetsivuilta ja saimme kirjallisen luvan kuvakkeiden käyttämiseen opinnäytetyön tuoteosassa (LIITE 5: Luvat lähde-
teosten sekä liikennemerkkikuvakkeiden käyttöön).

Liikennemerkkien selitteet ovat tekstityyliltään ohjailevaa eli instruktiivista. Kussakin kielessä on omat konventionsa esimerkiksi juuri liikennemerkkien selitteille. Kääntäessämme etsimme vastineita liikennemerkkien selitteille Thaimaan tieliikenneviraston julkaisemasta liikennemerkkien käsikirjasta, thainkielisistä autokouluoppaista sekä internetistä. Vaikka Suomessa käytetyt liikennemerkkit eroavat värien ja piirrosten osalta Thaimaassa käytetyistä, mutta usein niiden välittämä merkitys on sama. Pystyimme käyttämään merkityksensä puolesta toisiaan vastaavien liikennemerkkien selitteitä suorina vastineina. Seuraavana on kaksi esimerkkiä liikennemerkkien ja niiden selitteiden vastaavuudesta.



KUVA 1: Väistämisvelvollisuus risteyksessä ให้ทาง (Liikenneturva, กรมการขนส่งทางบก)

Suomessa väistämisvelvollisuutta osoittavaa merkkiä käytetään teillä, jotka risteävät etuajo-oikeutetun tien kanssa, sekä niissä tapauksissa kuin väistämisvelvollisuus on tarpeen osoittaa (Tiehallinto 2003, 2D-7). Thaimaassa merkillä osoitetaan, että risteävää tieltä käyttäville on annettava etuajo-oikeus. Merkin takaa tulevan on väistettävä myös jalankulkijoita. (กรมทางหลวง 2554, 25.)



KUVA 2: Jalankulku kielletty ห้ามคน (Liikenneturva, กรมการขนส่งทางบก)

Suomalaisella jalankulku kielletty -merkillä kielletään jalankulku esimerkiksi vilkkaasti liikennöidyllä tiellä silloin, kun se liikenneturvallisuussyistä katsotaan tarpeelliseksi (Tiehallinto 2003, 2E-15). Thaimaassa jalankulku kielletty -merkillä kielletään jalankulku teillä, joilla käytetään erityisen suuria nopeuksia ja sellaisilla teillä, joissa jalankulkijan on vaarallista ylittää tie (กรมทางหลวง 2554, 33).

Suomalaisiin liikennemerkkeihin sisältyi merkkejä, joiden selite oli vaikea kääntää thain kielelle. Kääntämisen vaikeus liittyi joko kulttuuriseen tai maantieteelliseen ilmiöön. Esimerkkeinä tällaisista liikennemerkeistä ovat hiihtoladusta, hirvistä ja poroista varoittavat merkit, retkeilymajasta kertova opaste sekä osa lisäkilvistä. Miettiessämme mitä sanaa olisi käytettävä hiihtoladusta, vaihtoehtoina oli käyttää englanninkielistä sitaattilainaa ”ski track” แหรีคสกี tai kohdekielelle käännettyä muotoa ทางสกี [tie hiihto]. Päädyimme käyttämään kohdekielistä muotoa, joka on kuvaava ja helposti ymmärrettävä.

Hirvi- ja porovaroitusmerkkien kohdalla jätimme selitteestä eläinten nimitykset pois ja käytimme yläkäsitettä. Selitteeksi tuli ระวังสัตว์[varo eläimiä]. Thaimaassa on käytössä liikennemerkki, jolla varoitetaan tiellä liikkuvista kotieläimistä. Merkin selitteessä käytetään yläkäsitettä eläin. (กรมทางหลวง 2554, 72.) Tämän mallin mukaan käytimme hirvi- ja porovaroitusmerkkien kohdalla yläkäsitettä. Toisekseen, hirvi ja poro ovat maantieteellisesti kylmän ilmaston eläimiä, joista käytetään muutenkin englanninkielistä sitaattilainaa. Ajattelimme, että kuva osoittaa millaisesta eläimestä on kysymys.

Retkeilymajaa tarkoittavaa vastinetta miettiessämme, löysimme kaksi mahdollista termiä. Vaihtoehtoina olivat englanninkielinen sitaattilaina hostel [โฮสเทล], ja internetistä löytynyt selittävä määritelmä ที่พักราคาถูกประหยัด [halpa yöpymispaikka]. Koekäytössä olleessa liikennemerkkikoosteessa käytimme jälkimmäistä vaihtoehtoa. Pohdimme kuitenkin, että pitäisikö lopulliseen versioon kuitenkin vaihtaa sitaattilaina, koska se on yleisemmin käytetty muun muassa internetin blogeissa. Päätimme lopuksi vaihtaa selitteeksi โฮสเทล.

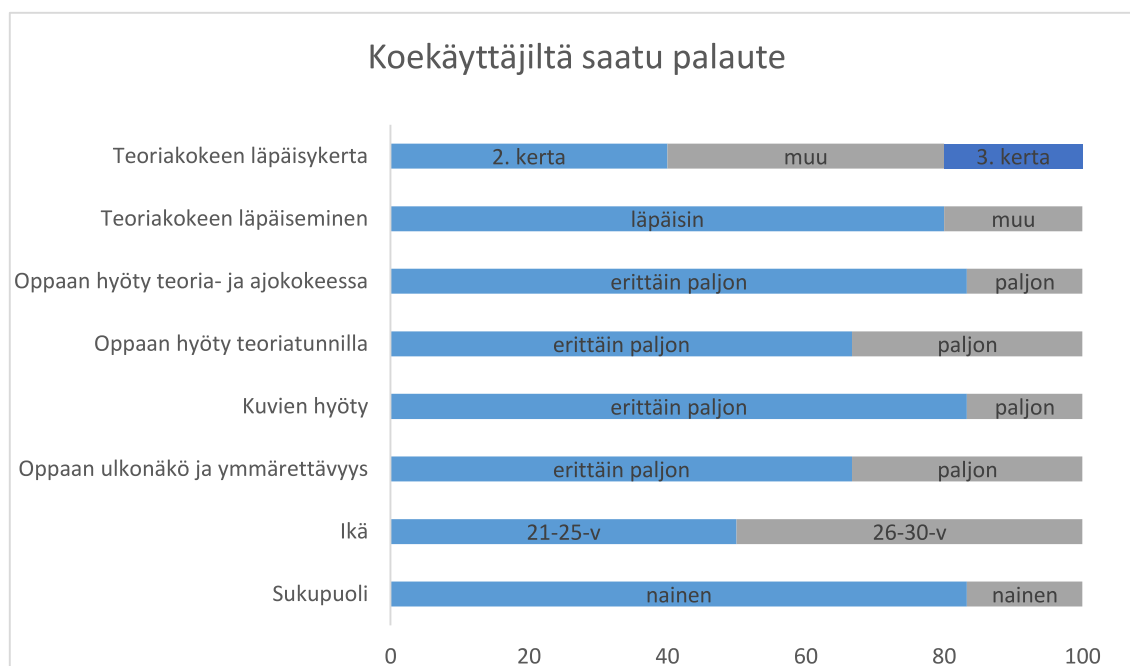
Lisäkilpien selitteitä kääntäessämme jouduimme tekemään sekä poistoja että lisäyksiä. Joissain tapauksissa lisäkilven avulla osoitetaan mitä ajoneuvoa määräys, kieltö, rajoitus, ohje tai opastus koskee. Suomenkielisessä selitteessä on pelkästään ajoneuvon yleisnimi,

esimerkiksi henkilöauto, polkupyörä tai matkailuajoneuvo. Thainkielisessä selitteessä ilmaisimme asian lisäämällä ajoneuvoa tarkoittavan sanan eteen เฉพาะ [ainoastaan]. Näin ilmaisimme lisäkilven koskevan ainoastaan kilvessä tarkoitettua ajoneuvoa. Poistoa käytimme voimassaoloaika arkilauantaisin -lisäkilven kohdalla. Thain kielessä ei ole käsitettä arkilauantai, joten poistimme sanan arki ja käänsimme yläkäsitteellä lauantai.

3.6 Thainkielisen oppimateriaalin koekäyttö ja siitä saatu palaute

Thainkielinen autokouluopas ja sitä ulkonäöllisesti ja sisällöllisesti vastaava suomenkielinen opas sekä liikennemerkkikooste lähetettiin heinäkuun lopulla 19 autokoulun koekäytettäväksi. Autokoulut olivat alkukartoituskyselyssä ilmaisseet haluavansa thainkielisen oppaan koekäyttöön.

Syyskuun alussa lähetimme thainkielisen autokouluoppaan koekäyttäjille tarkoitetun tyytyväisyyspalautekyselyn yhteistyössä oleville autokouluille (LIITE 7: Tyytyväisyyspalautekysely thaimaalaisille). Saimme koekäyttäjiltä palautetta lokakuun alkupuolella. Kyselyyn vastasi yhdeksän thaimaalaista, jotka ovat saaneet thainkielisen oppaan koekäyttöön. Vastaajat olivat iältään 21–30 vuotta (6) tai yli 36 vuotta (3). 77,8 % vastaajista oli sitä mieltä, että thainkielinen autokouluopas oli kiinnostavan näköinen ja houkutteli lukemaan sekä oli sisällöltään helposti ymmärrettävää. Thainkielinen autokouluopas sisältää kuvia, jotka helpottavat tekstin ymmärtämistä. Viisi henkilöä kertoi kuvien auttaneen tekstin ymmärtämisessä erittäin paljon. Kaikki vastaajat olivat sitä mieltä, että autokouluoppaamme auttoi heitä ymmärtämään teoriaopetusta erittäin paljon tai paljon. Heidän mielestään opas vastasi suomenkielistä oppikirjaa ja sisälsi keskeiset asiat. Viisi henkilöä piti autokouluopasta erittäin hyödyllisenä sekä teoria- että ajokokeeseen valmistautumisessa. Thainkielisen autokouluoppaan toimittamisen tavoitteena oli auttaa thaimaalaisia oppilaita ymmärtämään Suomen liikennekulttuuria sekä läpäisemään teoriakoe. Kyselyyn vastanneista seitsemän sanoo läpäisseensä teoriakokeen thainkielisen autokouluoppaamme avulla. Heistä kahdella oli aikaisempia yrityksiä yksi ja yhdellä kaksi kertaa.



KUVIO 4. Koekäyttäjiltä saatu palaute

Kyselyssä oli myös avovastausvaihtoehto, johon vastaajat saivat kirjoittaa kommentteja sekä ehdotuksia. Saimme koekäyttäjiltä hyvää palautetta thainkielisen autokouluoppaan hyödyllisyydestä. Pari vastaajaa uskoi oppaan olevan hyödyllinen erityisesti sellaisille thaimaalaisille, joiden suomen kielen taito ei ole vielä kovin hyvä. Osa koekäyttäjistä kertoi, että oppaasta löytyi joitakin kirjoitusvirheitä. Jotkut vastaajista kommentoivat joidenkin termien käytön osuvuutta. Olimme hyvin tyytyväisiä saatuun palautteeseen. Otimme koekäyttäjiltä saamamme palautteet huomioon muokatessamme thainkielisen autokouluoppaan lopullista versiota.

Lähetimme samassa yhteydessä palautekyselyn yhteistyöhön halukkaille autokouluille (19) koskien suomenkielistä autokouluopasta sekä thainkielisen oppaan hyödyllisyydestä opetuksessa (LIITE 8: Käyttäjäpalautekysely autokouluille). Saimme kyselyyn ainoastaan neljä vastausta. Kolmen vastaajan mielestä opas kattoi teorialiedon tärkeimmät osat alueet. Yksi vastaaja olisi toivonut lisää informaatiota kytkimen rakenteesta ja vaihteiden vaihtamisesta. Kaksi vastaajaa oli sitä mieltä, että opas ei sisältänyt asiavirheitä. Yksi vastaaja antoi yksityiskohtaisen listan asioista, jotka oppaassa oli esitetty joko virheellisesti tai tulevien lakimuutosten valossa tulisi korjata jo tässä vaiheessa.

Kolme vastaajista oli vastannut ainoastaan kyselyn kolmeen ensimmäiseen kysymykseen ja ainoastaan yksi vastaaja oli vastannut koko kyselyyn. Vastaaja ei ollut hyödyntänyt opasta, sanastoa tai ajo-ohjeita opetuksessaan. Liikennemerkkikoosteesta vastaaja kertoi hyötäneensä opetuksessa kohtalaisesti. Hän oli kuitenkin sitä mieltä, että thaimaalaiset oppilaat olivat hyötäneet oppaasta paljon.

Saadun palautteen perusteella huomasimme, että ennen kuin luovutamme opinnäytetyömme, meidän tulee oikolukea oppaamme uudelleen sekä tehdä korjauksia palautteiden kautta saamiemme ehdotusten mukaisesti. Kävimme yhdeltä autokoululta saamamme korjausehdotuslistan yhdessä läpi, pohdimme korjaustarvetta ja päätimme yksimielisesti teemmekö ehdotetut korjaukset vai emme. Thain kieltä äidinkielenään puhuva opinnäytetyöntekijä kävi koekäyttäjiltä saadut, kieleen liittyvät korjausehdotukset läpi ja muokkasi tekstiä helpommin ymmärrettäväksi saamiemme ehdotusten mukaisesti. Tekstin muokkauksen jälkeen Nakpanich kävi oppaan korjaukset läpi oppaan sommittelusta vastanneen Hirunyasupasin kanssa, joka muokkasi oppaan korjausehdotusten mukaisesti.

4 POHDINTA

Opinnäytetyönä tekemämme thainkielinen autokouluoppaan käännös (LIITE 9: Thainkielinen autokouluopas) toteutui suunnitellun aikataulun mukaisesti. Saimme hyvää kokemusta pitkäkestoisesta ja monivaiheisesta työskentelystä käännöksen kanssa sekä erityisesti kääntämisestä parityönä. Kääntäminen parityönä on hyvä vaihtoehto silloin, kun molempien kääntäjien vahvuudet voidaan ottaa huomioon. Omassa työskentelyssämme erityinen vahvuus oli se, että tiimissämme oli molempien kielten osalta äidinkielen henkilö. Jos ryhtyisimme uudelleen tekemään vastaavaa työtä, osaisimme suunnitella aikataulun paremmin. Vaikka pysyimmekin suunnitellussa aikataulussa, eri vaiheille varaa-mamme aika ei ollut oikeassa suhteessa työmäärään. Emme osanneet myöskään ajoittaa eri vaiheita oikein suhteessa muuhun opiskeluun. Kuten aiemmin jo totesimme, käännös-vaihe osui kuudennelle lukukaudelle, joka oli muutenkin erittäin vaativa lukukausi.

Thainkielisen autokouluoppaan kääntämisen ansiota tiedämme nyt enemmän kääntämisestä. Uskomme pystyvämme tulevaisuudessa tuottamaan parempia käännöksiä. Opinnäytetyömme osoitti, että käännösprosessiin sisältyy muutakin kuin kääntämistä. Pelkkä kielten osaaminen ei riitä. Kielten osaamisen lisäksi kääntäjän on tunnettava käännösteorioita ja ymmärrettävä käännösprosessin vaiheet sekä pystyttävä soveltamaan niitä kääntämisessä. Lisäksi kääntäjän on tunnettava molempien maiden kulttuuria. Asioimistulkauksen koulutus ei ole mielestämme antanut riittävän paljon tietoa käännösteorioista eikä riittävästi käytännön ohjausta käännösprosessissa. Näin ollen emme osanneet tehdä riittävän tarkkaa lähtötekstin analyysia, mikä hankaloitti kohdetekstin tuottamista. Mikäli aloittaisimme prosessin uudelleen, tutustuisimme ennakolta paremmin sekä lähtötekstin analyysiin että käännösstrategioihin. Opinnäytetyön tekemisen kautta olemme oppineet käytännössä mitä kääntämisprosessi oikeasti sisältää. Kääntäminen ei ole pelkkää kielen kääntämistä, vaan siihen sisältyy hyvin paljon yksityiskohtia, jonka kääntäjän tulisi ottaa huomioon, esimerkiksi kohdekielen lauserakenteiden tai aikamuotojen tarkastaminen.

Käännöksen tekeminen oli antoisaa. Saimme tutustua tarkemmin funktionaalisiin käännösteorioihin sekä käännösprosessin eri vaiheisiin. Pystyimme mielestämme toteuttamaan funktionaalisten käännösteorioiden periaatteita käytännössä. Se, että kielentarkas-

tus ja terminologian tarkastus tehtiin Thaimaassa, thaimaalaisten lukijoiden toimesta, tukee käsitystämme siitä, että käännös on onnistunut välittämään sisällön kieleltä toiselle kohdekielen vastaanottajat huomioiden. Pää tarkoituksenamme oli välittää autokoulua käyville thaimaalaisille oppilaille tietoa Suomen liikennekulttuurista ja toivomme heidän sitä kautta pääsevän teoriakokeesta läpi. Suomessa asuvilta thaimaalaisilta saamamme palaute on ollut pääosin erittäin positiivista. Tämäkin osoittaa sen, että olemme onnistuneet noudattamaan funktionaalisen käännösteorian periaatteita käytännössä. Toivomme, että pystymme tulevaisuudessa tiedottamaan oppaasta myös kesäisin Suomeen Thaimaasta saapuville marjanpoimijoille. Näin he saisivat tietoa suomen liikennekulttuurista jo ennen Suomeen saapumista.

Thainkielisen autokouluoppaan tuottaminen lisäsi omaa ymmärrystämme Suomen liikennekulttuurista sekä siihen liittyvästä terminologiasta. Kääntämisen kautta opimme ajoneuvoihin ja liikenteeseen liittyvää virallista terminologiaa myös thain kielellä. Liitimme autokouluoppaan loppuun sanaston, johon keräsimme omasta mielestämme keskeisiä sanoja ja käsitteitä. Sanasto ei itsessään täytä sanastotyön laatukriteerejä, mutta sen on tarkoitus tukea sekä autokoulua käyvää oppilasta että autokouluympäristössä tulkkaavaa tulkkia. Valitettavasti emme ehtineet pyytää ketään thain kielen tulkkia tutustumaan oppaaseen ja antamaan siitä palautetta. Saimme kuitenkin itse opinnäytetyön tekijöinä tilaisuuden tulkata thainkielistä opasta käyttäneitä opiskelijoita ja totesimme käännöksen aikana omaksumamme terminologian sekä oppaan sanaston hyödylliseksi teoriakoetta tulkatessa. Koska opas on sähköisessä muodossa, thain kielen tulkki voi halutessaan tulostaa käyttöönsä ainoastaan liikennemerkkikoosteen sekä sanaston. Voimme levittää sähköistä opastamme thain kielen tulkkien käyttöön esimerkiksi tulkkitoimistojen kautta.

Thainkielinen autokouluopas on suunniteltu käytettäväksi joko sähköisenä PDF-tiedostona tai tulosteena. Sähköisen oppaan etuna on sen päivittämisen helppous. Oppaan tietoja voi päivittää aina, kun autokoulun oppisisällöissä tai tieliikenteeseen liittyvässä lainsäädännössä tapahtuu muutoksia. Sähköinen opas on myös helppo lähettää sitä tarvitseville oppilaille, tulkeille tai marjanpoimijoille. Thain kielisen oppaan kääntämisen lähdetekstinä käytetty suomenkielinen tiivistelmä voisi mahdollisesti toimia lähdetekstinä myös muille kielille käännettäessä. Suomenkielinen tiivistelmä on osa opinnäytetyön kokonaisuutta, mutta ei ole erillinen tuote samaan tapaan kuin mitä thainkielinen opas on. Tiivistelmää ei ole esimerkiksi tarkistettu suomen kielen oikeakielisyyden osalta eikä sitä

tehty selkokieliseksi. Selkokielinen opas voisi olla itsenäinen tuote sekä toimia tulevien eri kielisten oppaiden pohjana. Selkokielisen oppaan toimittaminen thainkielisen oppaan lisäksi olisi ollut opinnäytetyötämme ajatellen liian laaja projekti.

Thainkielinen autokouluopas tehtiin vastaamaan tarpeeseen, jonka olimme havainneet. Käsityksemme mukaan moni thaimaalainen kuljettajaoppilas joutui menemään teoriakokeeseen ymmärtämättä täysin kuljettajaopetuksen sisältöä. Se, että monet joutuivat uusia kokeen useampaan kertaan, tai pyysivät tulkkia avustamaan kokeessa, osoitti selvästi, että omakieliselle oppaalle on tarvetta. Tarkoituksenamme on levittää tietoa tämän opinnäytetyönämme tuottamamme omakielisen oppaan saatavuudesta thaimaalaisten verkostojen kautta. Koekäyttäjiltä saamamme kannustava palaute antaa ymmärtää, että thainkielinen autokouluopas on hyödyllinen ja tarpeellinen. Tavoitteemme oli, että tuottamamme autokouluopas auttaa kuljettajaoppilaita ymmärtämään suomalaista liikennekulttuuria ja pääsemään teoriakokeesta läpi. Saamamme palaute osoittaa, että olemme onnistuneet työssämme ja tavoite on koekäyttäjien osalta saavutettu. Uskomme, että jos oppilaat läpäisevät kokeen hallitsemalla asian, heidän varmuutensa kuljettajia on parempi kuin jos he selviäisivät kokeesta hyvän arvaustaidon vuoksi. Mikäli vuoden parin kuluttua tehtäisiin uusi palautekysely, voisimme nähdä mikä on oppaan todellinen hyöty Suomessa asuville thaimaalaisille, tulkeille tai Thaimaasta kausityöhön tuleville marjanpoimijoille.

LÄHTEET

- Ajokorttilaki 2011/386, 29.4.2011. Viitattu 12.9.2015. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386>
- Ajovarma Oy 2015. Ajovarma Oy. Viitattu 20.4.2015. <http://www.ajovarma.fi/ajovarma-oy/Sivut/default.aspx>
- Benson, Carol 2008. Summary overview. Mother Tongue -based Education in Multilingual Contexts. Teoksessa Caroline Haddad (toim.) Improving the quality of mother tongue -based literacy and learning. Case studies from Asia, Africa and South America. Bangkok: UNESCO, 1-11. Viitattu 26.10.2015. http://www.unesco.org/ulis/cgi-bin/ulis.pl?catno=177738&set=00562D7C7D_2_25&gp=1&lin=1&ll=1
- Chesterman, Andrew 1997 Memes of Translation: The Spread of Ideas in Translation Theory. E-book. Amsterdam: John Benjamins Publishing Company. Saatavissa www.nelliportaali.fi, EBSCOhost eBook collection -aineisto.
- Chesterman, Andrew 2007. Kääntäminen teoriana. Teoksessa Riitta Oittinen & Pirjo Mäkinen 2007 (toim.). Alussa oli käänös. Tampere: Tampere university Press 341–348.
- Hietanen, Kaarina 2005. Virallinen kääntäjä paljon vartijana. Ammattitoiminnan ja auktorisointimenettelyn yhteensovittamisen haaste. Tampereen yliopisto. Humanistinen tiedekunta. Akateeminen väitöskirja.
- Ingo, Rune 1990. Lähtökielestä kohdekieleen – johdatusta käännöstieteeseen. Helsinki: WSOY
- Kielitoimiston sanakirja. 2014. Kotimaisten kielten keskuksen verkkojulkaisuja 35. Helsinki: Kotimaisten kielten keskus. URN:NBN:fi:kotus-201433, ISSN 2323-3370. Verkkojulkaisu HTML. Päivitettävä julkaisu. Päivitetty 11.11.2014 [viitattu 15.11.2015].
- Koskinen, Johannes 2001. Hans J. Vermeerin ja Justa Holz-Mänttärin käännösteorioiden paradigmaattisuus. Tampereen yliopisto. Käännöstieteen laitos. Pro gradu -tutkielma.
- Kupreeva, Lidia 2014. Erityis- ja sitaattilainojen kirjoituksesta ja taivutuksesta Helsingin sanomissa vuosina 1948 ja 2012. Itä-Suomen yliopisto. Filosofinen tiedekunta. Pro gradu -tutkielma.

Liikenteen turvallisuusvirasto i.a.^a Opetuslupa. Viitattu 20.10.2015

http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/kuljettajaopetus/opetuslupa

Liikenteen turvallisuusvirasto i.a.^b Ajokortti Trafiin. Ajokortit ja muut tieliikenteen luvat 1.1.2016 alkaen. Viitattu 16.11.2015. http://www.trafi.fi/tieliikenne/ajokortit_ja_tutkinnot/ajokortti_trafiin

Liikenteen turvallisuusvirasto 2015. B-luokan opetuslupaopetus. Opetussuunnitelma ja opetuksen toteuttaminen. Viitattu 20.10.2015. www.trafi.fi/filebank/a/1430213429/3e65363ec15236af1bd876d86e806c88/17426-B_luokan_opetuslupaopetuksen_opetussuunnitelma_ja_ohje.pdf

Lomofsky, Lilian & Stofile, Sindiswa 2006. Assessment of reading ability of Grade 5 learners in English and isiXhosa. Teoksessa Birgit Brock-Utne, Zubeida Desai & Martha Qorro (toim.) Focus on fresh data on the language of instruction debate in Tanzania and South Africa. Cape Town: AfricanMinds 218-231. Viitattu 25.10.2015. <http://www.africanminds.co.za/dd-product/focus-on-fresh-data-on-the-language-of-instruction-in-tanzania-and-south-africa/>

Mackenzie, Rosemary 2004. Functional translation theory and quality in translation: an interface between theory and practice. Teoksessa Jorma Tammola (toim.) Kieli, teksti ja kääntäminen. Turku: Turun Yliopisto. Englannin kielen kääntäminen ja tulkkaus.

Munday, Jeremy 2001. Introducing translation studies. Theories and applications. London: Routledge.

Nieminen, Ari-Pekka & Keskinen, Esko 2012. Oppiminen ja opettaminen ajamisen hierarkian eri tasoilla. Teoksessa Esko Keskinen, Sirkku Laapotti, Antero Lammi, Ari-Pekka Nieminen ja Martti Peräkylä Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajanopetuksessa. Helsinki: Liikenneturvallisuuden Edistämissäätiö. 88–153.

Olkkonen, Sanna 2006. Äidinkielen ja vieraskielisen opetuksen vertailua äidinkielen hallinnan ja kognitiivisten prosessien toiminnan kautta. Turun yliopisto. Yleinen kielitiede. Pro gradu -tutkielma.

Olkkonen, Sanna 2009. Vieraskielinen opetus, kognitio ja oppiminen. Virittäjä (3), 424–432. Viitattu 15.11.2015. <http://ojs.tsv.fi/index.php/virittaja/article/view/4205>

- Peräaho, Martti & Keskinen, Esko 2012. Kuljettajan toiminta ja kuljettajaopetus: Hierarkkinen näkökulma. Teoksessa Esko Keskinen, Sirkku Laapotti, Antero Lammi, Ari-Pekka Nieminen ja Martti Peräkylä Oppimisen ja opettamisen psykologia kuljettajanopetuksessa. Helsinki: Liikenneturvallisuuden Edistämissäätiö. 30–57.
- Pohjoisen ulottuvuuden projekti 2003. Hankeopas kansainvälisiin hankkeisiin. Versio 6. Viitattu 14.10.2015 http://projektori.turkuamk.fi/info/projektoriohjeet/PCM_hankeopas.pdf
- Pym, Anthony. 2010. Exploring translation theories. Lontoo: Routledge.
- Reiss, Katharina & Vermeer, Hans J. 1986. Mitä kääntäminen on. Teoriaa ja käytäntöä. Helsinki: Gaudeamus.
- Sanastokeskus TSK i.a. Käytännön ohjeita sanastotyön eri vaiheisiin. Viitattu 15.11.2015. http://www.tsk.fi/tsk/fi/käytännön_ohjeita_sanastotyön_eri_vaiheisiin-340.html
- Sanastokeskus TSK 2006. Terminologian sanasto TSK 36. Helsinki: Sanastokeskus TSK ry. Viitattu 15.11.2015. http://www.tsk.fi/tsk/fi/terminologian_sanasto_tsk_36-191.html
- Santalahti, Miia 2012. Kulttuurisidonnaisuus. Luento Kääntäminen 1 -kurssilla. 25.9.2012. Diakonia-ammattikorkeakoulu: Oppimateriaalipankki.
- Savolainen, Erkki 2001. Verkkokielioppi. Suomen kielen äänne-, muoto- ja lauseoppia. Finnlectura. Viitattu 13.10.2015 <http://www.finnlectura.fi/verkko-suomi/selityks.htm>
- Silvennoinen, Inkeri 2014. Kahden ideaalin välissä – kustannustoimittajan rooli suomenmenetun lastenkirjallisuuden julkaisuprosessissa. Tampereen yliopisto. Kieli-, käännös- ja kirjallisuustieteiden yksikkö. Pro gradu -tutkielma.
- Sunwoo, Min. 2007. Operationalizing the translation purpose (skopos). Eu-high level scientific conference series. Bonn: MuTra. 6. Viitattu 1.10.2014. http://www.euroconferences.info/proceedings/2007_Proceedings/2007_proceedings.html.
- Suomen Autokoululiitto i.a. Autokouluhaku. Viitattu 4.10.2015. <http://www.autokoululiitto.fi/Autokoulut/Autokouluhaku>
- Thompson, Irene 2013. About world languages. Thai. Updated 4.3.2013 by Scott Coble. Viitattu 15.11.2015 <http://aboutworldlanguages.com/thai>

- Tiittula, Liisa 2011. Johdatusta kääntämiseen ja käännöstieteeseen. Helsinki. Viitattu 14.10.2015. <http://www.helsinki.fi/saksa/johdatustakaantamiseen/saksa-johdatustakaantamiseen.pdf>
- Tiehallinto 2003. Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä. Suunnittelu- ja toteutusvaiheen toteutus. Helsinki: Tiehallinto. Viitattu 22.9.2015. <http://alk.tiehallinto.fi/thohje/pdf/2000006-v-03liikennemerkkiohje.pdf>
- Tielaitos 1998. Kevyen liikenteen suunnittelu. Helsinki: Edita Oy. Viitattu 10.10.2015 <http://alk.tiehallinto.fi/thohje/kevliisu.pdf>
- Tieliikenneasetus 1982/182. 5.3.1982. Viitattu 4.10.2015. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1982/19820182#L2P4>
- Tieliikennelaki 1981/267. 3.4.1981. Viitattu 4.10.2015. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1981/19810267#L2P33a>
- Vehkalahti, Kimmo 2008. Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Helsinki: Tammi.
- Vehmas-Lehto, Inkeri 2002. Kopiointia vai kommunikointia? Johdatus käännösteoriaan. 3. painos. Helsinki: Finnlectura
- Vehmas-Lehto, Inkeri 2011. Lähtötekstin ja käännöksen suhde kvantitatiivisesta näkökulmasta. Teoksessa Immonen, Leena & Pakkala-Weckström, Mari & Vehmas-Lehto, Inkeri (toim.) Kääntämisen tekstilajit ja tekstilajien kääntäminen. Helsinki: Oy Finn Lectura Ab, 29–50.
- Vesalainen, Teppo 2013. Autokoulun oppikirja. Helsinki: Opetustarvike Oy
- Vägtrafiklag 1981/267. 3.4.1981. Viitattu 4.10.2015. <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1981/19810267#L1>
- Walter, Catherine 2007. First- to second-language reading comprehension: not transfer, but access. *International Journal of Applied Linguistics* 17(1), 14-37. Viitattu 26.10.2015. Saatavissa <http://nelliportaali.fi>, EBSCO Academic Search Premier -aineisto.

Thainkieliset lähteet

- กรมการขนส่งทางบก 2553. การดำเนินการเกี่ยวกับใบขับขี่ตาม พ.ร.บ.รถยนต์. สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2558. จาก http://www.dlt.go.th/th/index.php?view=category&id=131%3A2011-09-08-02-09-23&option=com_content&Itemid=88

กรมทางหลวง 2554. เล่มที่ 1 คู่มือและมาตรฐานป้ายจราจร. กรุงเทพฯ กรมทางหลวง. สืบค้นเมื่อ 22 กันยายน 2558. จาก

<http://www.hwstd.com/Welcome/ContentDetail.aspx?cid=52>

ตำรวจ ปิยะ i.a. แนวความคิดและทฤษฎีทางด้านการจราจร. สืบค้นเมื่อ 24 ตุลาคม 2558. จาก

http://www.trafficpolice.go.th/traffic_technology.php

ปิ่นมณี สุพรรณ 2557. การแปลชั้นสูง. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Thainkielisen oppaan kääntämisen apuna käytetty thainkielinen kirjallisuus

ณภัทร ชาญวิทยา 2537. คู่มือการใช้รถและการขับอย่างปลอดภัย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์อินทรี.

ตำรวจจราจร. ใช้ถนนอย่างปลอดภัย. สืบค้นเมื่อ 16 มีนาคม 2557. จาก <http://www.trafficpolice.go.th/>

เปรมฤดี ศรีคำพิ 2558. คู่มือเตรียมสอบใบขับขี่ รถยนต์และจักรยานยนต์ ฉบับสมบูรณ์. นนทบุรี: บริษัท ไอดีซี พรีเมียร์ จำกัด.

ฝ่ายวิชาการสุตรไพศาล 2537. วินัยจราจร 12 พระราชบัญญัติ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์สุตรไพศาล.

ภาคิน วังสถิตธรรม 2555. ใช้รถ ต้องรู้. นนทบุรี: ธนิดา วังสถิตธรรม.

วิวัฒน์ อภิสิทธิ์ภิญโญ 2554. สอบใบขับขี่ ง่ายจริงๆ. นครราชสีมา: แพนด้าเลิร์นนิ่งบูค.

วิวัฒน์ อภิสิทธิ์ภิญโญ 2556. ขับรถดีเริ่มที่สอบใบขับขี่. นครราชสีมา: แพนด้าเลิร์นนิ่งบูค.

วิวัฒน์ อภิสิทธิ์ภิญโญ 2557. เทคนิคการสอบใบขับขี่ฉบับเน้นข้อสอบ. นครราชสีมา: แพนด้าเลิร์นนิ่งบูค.

สำนักงานพิมพ์เอ็มไอเอส 2552. คู่มือขับรถเบื้องต้น. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เอ็มไอเอส.

LIITE 1: SWOT- ja sidosyhmäanalyysi

VAHVUUDET	HEIKKOUEDET
<ul style="list-style-type: none"> • vahva osaaminen sekä suomen että thain osalta • kokemusta teoriakokeen tulkkauksesta • hyvä motivaatio tekemiselle • kokemusta teoriaosuuden tukiopetuksesta thai kielellä • toisella tekijällä kokemusta opinnäytetyön tekemisestä sekä projekti-suunnittelusta • hyvät atk-taidot • monipuolisia ideoita • hyvät resurssit 	<ul style="list-style-type: none"> • ei omakohtaista kokemusta autokoulusta • ei vahvaa kokemusta kääntämisestä • kokemattomuus opinnäytetyön tekemisestä
MAHDOLLISUUDET	UHKAT
<ul style="list-style-type: none"> • hyvä verkosto esim. käännöksen oikolukuun • mahdollisuus saada taitava kuvittaja • hyvä yhteistyökumppani = työelämän ohjaaja • mahdollisuus kokeilla käännöksen toimivuutta käytännössä • oppaan koekäyttäjät hyötyvät saamastaan informaatiosta • yhteistyö Suomen Autokoululiiton kanssa • mahdollisuus saada omakohtaista kokemusta autokoulusta 	<ul style="list-style-type: none"> • opiskelukiireet • työkiireet • käännökselle ei löydy testaajia • sairastuminen • ei lupaa käyttää oppikirjoja työn pohjana • yhteistyökumppanin saaminen vaikeaa → projekti ei pysy aikataulussa • odottamattomat muutokset

(jatkuu)

(Liite 1, 2/2)

Tärkeimmät intressi/sidosryhmät	Ryhmien roolit hankkeessa	Mitä vaatimuksia ryhmien jatkuva tuki hankkeelle edellyttää	Millä tavalla ryhmät mukana hankkeessa
Suomessa vakituisesti asuvat thaimaalaiset	hyödynsaaja yhteistyökumppani	sähköposti	thaikielisen materiaalin testaus palaute ja kysely
Autokoululiitto	ohjaaja hyödynsaaja	jatkuva yhteydenpito	opinnäytetyön ohjaus materiaalin julkaisija e-oppimisympäristö
Autokoulut	yhteistyökumppani hyödynsaaja	informointi kysely sähköposti	kysely e-oppimateriaalin hankkiminen palaute
Ajokortin teoriakokeen järjestäjä	välillinen hyödynsaaja	ei toimia	ei suoraan mukana, palaute teoriakokeen suorituksesta

LIITE 2: Alkukartoituskyselyn saatekirjeet suomen- ja thain kielillä

Hei.

Olemme tekemässä opinnäytetyötä ja keräämme kyselylomakkeella tietoja Suomessa autokoulun käyneiltä thaimaalaisilta. Monet thaimalaiset kokevat autokoulun käymisen suomen kielellä haastavana ja teoriakokeen läpäiseminen voi olla hankalaa. Teemme opinnäytetyönämme thainkielisen autokouluoppaan helpottaaksemme autokoulua käyvien thaimaalaisien oppimista. Toivomme saavamme tietoa ongelmallisiksi koetuista asioista. Kyselyyn voi vastata oheisen linkin kautta. Kiitämme kyselyyn osallistumisesta. Terveisin, Taina ja Waranchalee

สวัสดีค่ะ คนไทยทุกคนในฟินแลนด์ เรากำลังเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อทำวิทยานิพนธ์ ซึ่งมีโครงการที่จะทำหนังสือโรงเรียนขับรถเป็นภาษาไทย เราเห็นว่าคนไทยหลายคนทดสอบภาคทฤษฎี ของโรงเรียนขับรถไม่ผ่าน เพราะไม่เข้าใจภาษาฟินน์และเนื้อหาที่สอน เพราะฉะนั้นหนังสือโรงเรียนขับรถภาษาไทยที่เรา กำลังจะทำขึ้นนั้น จึงมีประโยชน์อย่างมากสำหรับหลายๆคนที่ต้องการใบขับขี่ สำหรับทุกคนที่เคยไปโรงเรียนขับรถ กรุณาช่วยตอบแบบสอบถามตามลิ้งค์ข้างล่าง หน่อยนะคะ ขอขอบคุณมากค่ะ

ไต้นา & วรัญชลี

https://docs.google.com/forms/d/1PjXF6vPYtW-xjEgop7Ria1IEYSyrBbG6xRa_Xvbb1X8/viewform?usp=send_form

Hyvä vastaanottaja

Opiskelemme asioimistulkeiksi Diakonia-ammattikorkeakoulussa. Teemme opinnäytetyönämme thainkielisen autokouluoppaan. Tarvitsemme teidän käsityksenne siitä, miten paljon maahanmuuttajat ymmärtävät autokoulun opetuksesta ja mitkä ovat mielestänne opetuksen keskeisimmät sisällöt. Tämän sähköpostiviestin lopussa on linkki, jonka kautta pääsette vastaamaan kyselyyn. Kyselyyn vastaaminen vie vain pari minuuttia. Kyselyyn voi vastata anonymisti; käyttämämme järjestelmä ei kerää tietoa vastaajista. Toivomme, että vastaisit kyselyyn viikon sisällä. Kiitos osallistumisestasi.

<https://www.webpolsurveys.com/S/1D0545AC1693293A.par>

Terveisin,

Taina Vilkkilä ja Waranchalee Nakpanich

Asioimistulkkauksen koulutus

Diakonia-ammattikorkeakoulu

LIITE 3: Alkukartoituskysely Suomessa asuville thaimaalaisille

Suomennettu kyselylomake opinnäytetyötä varten

Aihe: Autokoulun teoriaopetuksen ymmärrettävyys oppilaan kannalta

Huomioitavaa: tämä kysely on työkalu, jonka avulla keräämme tietoa opinnäytetyötämme varten.

Osa 1. Vastaajan tiedot

- | | | |
|--------------|------------------|-----------------|
| 1. Sukupuoli | ___nainen | ___mies |
| 2. Ikä | ___18–20 vuotta | ___21–25 vuotta |
| | ___26–30 vuotta | ___31–35 vuotta |
| | ___yli 36 vuotta | |

Osa 2. Vastaajan kokemukset teoriaopetuksen ymmärrettävyydestä

1. Millä tasolla suomen kielen taitosi on?
 - ☐ erittäin huono
 - ☐ huono
 - ☐ kohtalainen
 - ☐ hyvä
 - ☐ erittäin hyvä
2. Millä kielellä kommunikoit opettajan kanssa? (voit valita useamman vaihtoehdon)
 - ☐ suomeksi
 - ☐ englanniksi
 - ☐ muu, mikä? _____
3. Kuinka paljon ymmärrät siitä, mitä teoritunnilla opetetaan?
 - ☐ erittäin vähän
 - ☐ vähän
 - ☐ kohtalaisesti
 - ☐ paljon
 - ☐ erittäin paljon

(jatkuu)

4. Mikä vaikeuttaa ymmärtämistäsi teoriaopetustunneilla? (voit valita useamman vaihtoehdon)
- ☐ kieli
 - ☐ sisältö
 - ☐ muu, mikä? _____
5. Kun tunnilla et ymmärrä opetusta, kuinka paljon saat siihen apua?
- ☐ en ole koskaan saanut apua
 - ☐ olen joskus saanut apua
 - ☐ olen saanut apua kohtalaisesti
 - ☐ olen usein saanut apua
 - ☐ olen erittäin usein saanut apua
6. Millä kielellä suoritit teoriakokeen?
- ☐ suomeksi
 - ☐ englanniksi
 - ☐ tulkin välityksellä thaikielellä
 - ☐ muu, mikä? _____
7. Kuinka monta kertaa jouduit tekemään teoriakokeen, ennen kuin läpäisit sen hyväksytysti?
- ☐ yhden kerran
 - ☐ 2–3 kertaa
 - ☐ 4–5 kertaa
 - ☐ useammin kuin 5 kertaa
8. Mistä syystä et läpäissyt teoriakoetta? (voit valita useamman vaihtoehdon)
- ☐ kielen takia
 - ☐ sisällön takia
 - ☐ en ollut lukenut kirjaa
 - ☐ muu syy, mikä? _____

(jatkuu)

9. Kuinka paljon ymmärsit autokoulun oppikirjan sisällöstä?

- ☐ erittäin vähän
- ☐ vähän
- ☐ kohtalaisesti
- ☐ paljon
- ☐ erittäin paljon

10. Miten paljon uskot thaikielisestä autokoulun oppikirjasta olevan hyötyä autokoulun thaimaalaiselle oppilaalle?

- ☐ erittäin vähän
- ☐ vähän
- ☐ kohtalaisesti
- ☐ paljon
- ☐ erittäin paljon

Osa 3. Muuta huomioitavaa ja ehdotuksia

Kiitos vastauksestasi!

LIITE 4: Alkukartoituskysely autokouluille

Diakonia-ammattikorkeakoulu

Kehitä omaa alaasi vastaamalla tähän kyselyyn. Kyselyn vastaaminen ei vie paljon aikaa!

Mitä jos autokoulussanne olisi tarjolla muun kielisiä autokoulun materiaaleja?

1. Kuinka monta maahanmuuttajaoppilasta autokoulussanne on vuosittain?

- a. ei lainkaan
- b. 1–15
- c. 16–25
- d. 26–35
- e. yli 36

2. Minkä ikäisiä maahanmuuttajaoppilaat ovat?

- a. 18–20 vuotta
- b. 20–25 vuotta
- c. 26–30 vuotta
- d. 31–35 vuotta
- e. yli 36

3. Kuinka hyvin maahanmuuttajaoppilaat osaavat suomen kieltä?

- a. erittäin hyvin
- b. hyvin
- c. kohtalaisesti
- d. vähäisesti
- e. heikosti

(jatkuu)

4. Kuinka hyvin maahanmuuttajaoppilaat ymmärtävät teoriaopetuksen?
- a. erittäin hyvin
 - b. hyvin
 - c. kohtalaisesti
 - d. välttävästi
 - e. heikosti
5. Joudutko auttamaan maahanmuuttajaoppilaita teoritunnilla?
- a. kyllä miten? _____
 - b. ei
6. Maahanmuuttajaoppilas suorittaa teoriakokeen yleensä
- a. suomeksi/ruotsiksi
 - b. englanniksi
 - c. tulkin avustuksella omalla äidinkielellään.
7. Heikosti suomea/ruotsia/englantia ymmärtävä maahanmuuttajaoppilas suorittaa teoriakokeen yleensä
- a. kerran
 - b. 2–3 kertaa
 - c. 4–5 kertaa
 - d. yli 5 kertaa.
8. Kuinka paljon maahanmuuttajaoppilas hyötyisi omankielisestä autokouluoppaasta?
- a. erittäin paljon
 - b. paljon
 - c. vähän
 - d. erittäin vähän
 - e. en osaa sanoa

(jatkuu)

9. Mainitse 3–5 mielestäsi tärkeintä teorian tiedon osa-aluetta, jotka tulisi olla omankielisessä autokouluoppaassa?

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.

10. Olisitko kiinnostunut antamaan palautetta suomenkielisestä tiivistelmästä, joka toimii pohjana omakieliselle autokouluoppaalle?

- a. kyllä
- b. ei

11. Olisitko kiinnostunut ottamaan thaikielisen autokouluoppaan testikäyttöön ja antamaan sen hyödyllisyydestä käyttäjäpalautetta?

- a. kyllä
- b. ei

12. Olisitko kiinnostunut tekemään meidän kanssamme yhteistyötä olemalla meille ohjaajana?

- a. kyllä
- b. ei

Mikäli vastasit kyllä, otamme sinuun yhteyttä mahdollisimman pian!

Kiitos osallistumisestasi!

Lähetä

LIITE 5: Luvat lähdeteosten ja liikennemerkkikuvakkeiden käyttöön

Hei

Voitte käyttää Autokoululiiton/Opetustarvike Oy:n teoksia lähteenänne, kunhan mainitsette lähteet omassa oppaassanne.

Ystävällisesti

Ari Heinilä
toimitusjohtaja
Suomen Autokoululiitto
Opetustarvike Oy
puh. 0400 815 505
ari.heinila@autokoululiitto.fi
www.autokoululiitto.fi

Hei.

Liikennemerkit ovat osa suomalaista lainsäädäntöä, joten ne ovat julkista materiaalia. Painotuotteissa niitä saa käyttää vapaasti. Sen sijaan tien varrelle tai läheisyyteen niitä saa asettaa vain tienpitäjä.









Terv. Tuomas Österman

Tuomas Österman
Liikenteen ohjauksen asiantuntija
Liikennevirasto, Tietekniikka
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
puh. 0295 34 3630
mob. 040 584 1118
tuomas.osterman@liikennevirasto.fi
www.liikennevirasto.fi

LIITE 6: Liikennemerkkikooste

ป้ายจราจรประเภทป้ายเตือน LIKENNEMERKIT: VAROITUSMERKIT

					
ทางโค้งขวา Mutka oikealle	ทางโค้งซ้าย Mutka vasemmalle	ทางโค้งเริ่มขวา Mutkia, joista ensimmäinen oikealle	ทางโค้งเริ่มซ้าย Mutkia, joista ensimmäinen vasemmalle	ทางลงลาดชัน Jyrkkä alamäki	ทางขึ้นลาดชัน Jyrkkä ylämäki
					
ทางแคบลง Kapeneva tie	ทางเดินรถสองทาง Kaksisuuntainen liikenne	สะพานเปิดได้ Avattava silta	เรือข้ามฟาก สะพานเทียบ เรือ หรือ เขตริมฝั่ง Lautta, laituri tai ranta	จราจรติดขัด Liikenneturvuhka	ผิวทางขรุขระ Epätasainen tie
					
เดือนรถกระโดด Töyssyjä	คนทำงาน Tietyö	ผิวทางร่วน Irtokiviä	ทางลื่น Liukas ajorata	ไหล่ทางอันตราย Vaarallinen tien reuna	ระวังคนข้ามถนน Suojatien ennakko- varoi- tus
					
ระวังเด็ก Lapsia	ระวังคนขี่รถจักรยาน Pyöräilijöitä	ทางสกี Hiihtolatu	ระวังสัตว์ Hirvieläimiä	ระวังสัตว์ Poroja	ทางร่วมทางแยก Tienristeys
					
ทางโหดตัดทางเอก Sivutien risteys	ทางโหดแยกทางเอกทางซ้าย Sivutien risteys	ทางโหดเชื่อมทางเอกจากขวา Sivutien risteys	สัญญาณจราจร Liikennevalot	วงเวียนข้างหน้า Liikenneympyrä	ทางรถแถม Raitiotie

					
ทางข้ามทางรถไฟไม่มี เครื่องกั้นทาง Rautatien tasoristeys il- man puomeja	ทางข้ามทางรถไฟมีเครื่อง กั้นทาง Rautatien tasoristeys jossa on puomit	ป้ายเตือนเข้าถึงทางข้าม ทางรถไฟเสมอระดับ Rautatien tasoristeyk- sen lähestymismerkit	ทางข้ามทางรถไฟราง เดียว Yksiraiteisen rautatien tasoristeys	ทางข้ามทางรถไฟสองราง ขึ้นไป Kaksi- tai useampi rai- teisen rautatien tasoris- teys	ระวังหินร่วง Putoavia kiviä
					
ระวังเครื่องบินบินต่ำ Matalalla lentäviä lento- koneita	ระวังลมจากด้านข้าง Sivutuuli	ระวังอันตราย Muu vaara			

ป้ายจราจรประเภทป้ายกำหนดสิทธิ์และการให้ทาง LIIKENNEMERKIT: ETUAJO-OIKEUS JA VÄISTÄ-
MISMERKIT
















					
ทางเอก Etujao-oikeutettu tie	สิ้นสุดทางเอก Etujao-oikeuden pääty- minen	สิทธิ์ไปก่อนเมื่อสวนทางกัน Etujao-oikeus kohdatta- essa	ให้รถสวนทางมาก่อน Väistämisvelvollisuus kohdattaessa	ให้ทาง Väistämisvelvollisuus ris- teyksessä	หยุด Pakollinen pysäyttäminen

ป้ายจราจรประเภทห้ามและจำกัดสิทธิ์ LIKENNEMERKIT: KIELTO- JA RAJOITUSMERKIT

ห้ามยานพาหนะทุกชนิด Ajoneuvolla ajo kielletty	ห้ามรถจักรยานยนต์และ รถยนต์ Moottorikäyttöisellä ajo- neuvolla ajo kielletty	ห้ามรถบรรทุก Kuorma- ja paketti-au- tolla ajo kielletty	ห้ามรถพ่วง Ajoneuvoyhdistelmällä ajo kielletty	ห้ามรถยนต์ที่ใช้ใน การเกษตร Traktorilla ajo kielletty	ห้ามรถจักรยานยนต์ Moottorpyörällä ajo kiel- letty
ห้ามสโนว์โมบิล Moottorikelkalla ajo kiel- letty	ห้ามบรรทุกสารเคมี อันตราย Vaarallisten aineiden kul- jetus kielletty	ห้ามรถประจำทาง Linja-autolla ajo kielletty	ห้ามรถจักรยานยนต์ขนาด เล็ก Mopolla ajo kielletty	ห้ามรถจักรยาน Polkupyörällä ja mopolla ajo kielletty	ห้ามคนผ่าน Jalankulku kielletty
ห้ามคน รถมอเตอร์จักรยาน และ รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก Jalankulku sekä polku- pyörällä ja mopolla ajo kielletty	ห้ามขี่ม้า Ratsastus kielletty	ห้ามเข้า Kielletty ajosuunta	ห้ามเลี้ยวซ้าย Vasemmalle kääntyminen kielletty	ห้ามเลี้ยวขวา Oikealle kääntyminen kielletty	ห้ามกลับรถ U-käännös kielletty
จำกัดความกว้าง Ajoneuvon suurin sallittu leveys	จำกัดความสูง Ajoneuvon suurin sallittu korkeus	จำกัดความยาว Ajoneuvon tai ajoneu- voyhdistelmän suurin sal- littu pituus	จำกัดน้ำหนัก Ajoneuvon suurin sallittu massa	จำกัดน้ำหนักรถพ่วง Ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa	จำกัดน้ำหนักต่อเพลลา Ajoneuvon suurin sallittu akselille kohdistuva massa

จำกัดน้ำหนักต่อเพลาคู่ Ajoneuvon suurin sallittu telille kohdistuva massa	ห้ามแซง Ohituskielto	สุดเขตบังคับห้ามแซง Ohituskielto päättyy	ห้ามรถบรรทุกแซง Ohituskielto kuorma-au- tolla	สุดเขตบังคับห้ามรถบรรทุก แซง Ohituskielto kuorma-au- tolla päättyy	จำกัดความเร็ว Nopeusrajoitus
สุดเขตบังคับความเร็ว Nopeusrajoitus päättyy	เขตบังคับความเร็ว Nopeusrajoitusalue	สิ้นสุดเขตบังคับความเร็ว Nopeusrajoitusalue päät- tyy	บังคับหรือจำกัดความเร็ว เฉพาะเส้นทางเดินรถ Ajokaistakohtainen kielto tai rajoitus	ห้ามหยุดรถ Pysäyttäminen kielletty	ห้ามจอดรถ Pysäköinti kielletty
เขตห้ามจอดรถ Pysäköinti-kieltoalue	สิ้นสุดเขตห้ามจอดรถ Pysäköintikieltoalue päätttyy	จุดจอดรถแท็กซี่ Taksiasema-alue	จุดหยุดรถแท็กซี่ Taksin pysäyttämispaikka	ห้ามจอดวันคี่ Vuoropysäköinti (kielletty parittomina päivinä)	ห้ามจอดวันคู่ Vuoropysäköinti (kielletty parillisina päivinä)
หยุดให้ด่านศุลกากรตรวจ Pakollinen pysäyttäminen tullitarkastusta varten	หยุดให้ตำรวจตรวจ Pakollinen pysäyttäminen tarkastusta varten	ระยะห่างระหว่างยานยนต์ Moottorikäyttöisten ajo- neuvojen vähimmäisetäi- syys			

ป้ายจราจรประเภทบังคับ LIIKENNEMERKIT: MÄÄRÄYSMERKIT

					
รถเดินทางเดียวไปทางขวา Pakollinen ajosuunta	ให้ตรงไป Pakollinen ajosuunta	ให้เลี้ยวขวา Pakollinen ajosuunta	ให้ตรงไปหรือเลี้ยวขวา Pakollinen ajosuunta	ให้เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา Pakollinen ajosuunta	วงเวียน Pakollinen ajosuunta
					
ให้ชิดขวา Liikenteenjakaja	ให้ชิดซ้ายหรือชิดขวา Liikenteenjakaja	เฉพาะคนเดิน Jalkakäytävä	ทางเฉพาะจักรยาน Pyörätie	ทางเฉพาะจักรยานและคนเดิน Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä	ทางเฉพาะจักรยานและคนเดินขนานกัน Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain
					
ทางเฉพาะจักรยานและคนเดินขนานกัน Pyörätie ja jalkakäytävä rinnakkain	ทางขี่สโนว์โมบิล Moottorikelkkailu-reitti	ทางขี่ม้า Ratsastustie			

ป้ายจราจรประเภทให้สัญญาณ LIIKENNEMERKIT: OHJEMERKIT

ตำแหน่งทางข้าม Suojatie	ที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร รถไฟ Liityntäpysäköintipaikka	ที่จอดรถสำหรับผู้โดยสาร ประจำทาง Liityntäpysäköintipaikka	ที่จอดรถ Pysäköintipaikka	ที่จอดรถ Pysäköintipaikka	ที่จอดรถ Pysäköintipaikka
ที่จอดรถ Pysäköintipaikka	จุดสวนทาง Kohtamispaikka	ป้ายรถประจำทางในเขตตัว เมือง Paikallisliikenteen linja- auton pysäkki	ป้ายรถประจำทางทางนอก เขตตัวเมือง Kaukoliikenteen linja-au- ton pysäkki	ป้ายรถแทรม Raitiovaunun pysäkki	จุดรอขึ้นรถแท็กซี่ Taksiasema
ช่องเดินรถประจำทาง Linja-autokaista	ช่องเดินรถประจำทาง Linja-autokaista	สิ้นสุดช่องเดินรถประจำทาง Linja-autokaista päättyy	สิ้นสุดช่องเดินรถประจำทาง Linja-autokaista päättyy	ช่องเดินรถแทรม Raitiovaunukaista	ช่องเดินรถแทรม Raitiovaunukaista
สิ้นสุดช่องเดินรถแทรม Raitiovaunukaista päättyy	สิ้นสุดช่องเดินรถแทรม Raitiovaunukaista päättyy	เดินรถทางเดียว Yksisuuntainen tie	เริ่มต้นทางด่วน Moottoritie	สิ้นสุดทางด่วน Moottoritie päättyy	เริ่มต้นทางจำกัด ยานพาหนะ Moottoriliikennetie
สิ้นสุดทางจำกัดยานพาหนะ Moottoriliikennetie päättyy	อุโมงค์ Tunneli	สิ้นสุดอุโมงค์ Tunneli päättyy	ที่พักรถฉุกเฉิน Hätäpysäyttämipaikka	เขตชุมชน Taajama	สิ้นสุดเขตชุมชน Taajama päättyy

(jatkuu)

เขตลี้ฟวิ่งสตรีท Pihakatu	สิ้นสุดเขตลี้ฟวิ่งสตรีท Pihakatu päättyy	ถนนคนเดิน Kävelykatu	สิ้นสุดถนนคนเดิน Kävelykatu päättyy		

ป้ายจราจรประเภทแนะนำ LIIKENNEMERKIT: OPASTUSMERKIT

ป้ายแนะนำทางหลวง Suunnistustaulu	ป้ายชุดทางหลวงเปลี่ยน ทิศทาง Suunnistustaulu	ป้ายแนะนำทางเลี้ยวตัว เมือง Kiertotien suunnistustaulu	ป้ายแนะนำทางเลี้ยวตัว เมือง Kiertotien suunnistustaulu	ป้ายแนะนำทางเบี่ยง Kiertotieopastus	ป้ายแนะนำเส้นทางเดินรถ Ajoreittiopastus
ป้ายแนะนำการใช้ช่อง จราจร Ajokaistaopastus	ป้ายแนะนำการใช้ช่อง จราจร Ajokaistaopastus	สิ้นสุดช่องเดินรถ Ajokaistan päättyminen	ป้ายเปลี่ยนทิศทาง Ajokaistan yläpuolinen viitta	ป้ายชี้ทาง Ajokaistan yläpuolinen viitta	ป้ายชี้ทางแยก Ajokaistan yläpuolinen er- kanemisviitta
ป้ายจุดหมายปลายทาง Tienviitta	ป้ายชี้ทาง Erkanemisviitta	ป้ายชี้ทางของเอกชน Yksityisen tien viitta	ป้ายบอกชื่อสถานที่ Osoiteviitta	ป้ายชี้ทางเตือนสถานที่ ล่วงหน้า Osoiteviitan ennakko- merkki	ป้ายชี้ทางคนเดินเท้า รถจักรยานยนต์ ขนาดเล็ก Kevyen liikenteen viitta
ป้ายชี้ทางเบี่ยง Kiertotien viitta	ป้ายชี้ทางเบี่ยง Kiertotien viitta	ป้ายชี้ทาง Paikalliskohteen viitta	ป้ายแนะนำชี้ทางบนทาง ด่วน Moottori- ja moottoriliiken- netien viitta	ป้ายแสดงที่จอดรถสำหรับผู้ โดยสารรถไฟ Liityntä-pysäköintiviitta	ป้ายบอกชื่อเมือง Paikannimi

ทางตัน Umpitie	ทางตัน Umpitie	แนะนำความเร็วรถ Enimmäisnopeus-suositus	ป้ายบอกระยะทาง Etäisyyssuittau	ทางด่วน Moottoritien tunnus	ทางจำกัดยานพาหนะ Moottoriliikennetien tunnus
ทางหลวงยุโรป Kansainvälisen pääliikennetien numero	ทางหลวงแผ่นดินสายหลัก Valtatien numero	ทางหลวงแผ่นดินสายประธาน Kantatien numero	ทางหลวงแผ่นดินสายรองประธาน Seututien numero	ทางหลวงแผ่นดินทั่วไป Muun maantien numero	ป้ายชี้ทางตามหมายเลข Opastus numeron tarkoitamalle tielle
สนามบิน Lentoasema	ท่าเรือโดยสาร Autolautta	ท่าเรือ Tavarasatama	เขตอุตสาหกรรม Teollisuusalue	ที่จอดรถ Pysäköinti	ที่จอดรถภายในอาคาร Katettu pysäköinti
สถานีรถไฟ Rautatieasema	สถานีขนส่ง Linja-autoasema	ทางเฉพาะยานพาหนะ/รถพ่วง Tietuille ajoneuvoille/ ajoneuvoyhdistelmille tarkoitettu reitti	ทางสำหรับคนเดินเท้า Jalankulkijoille tarkoitettu reitti	ทางสำหรับคนพิการ Vammaisille tarkoitettu reitti	ทางสำหรับบรรทุกสินค้าอันตราย Vaarallisten aineiden kuljetukselle tarkoitettu reitti
ทางมีบันได Reitti, jolla on portaat	ทางไม่มีบันได Reitti ilman portaita	ประตูทางออกฉุกเฉิน Hätäuloskäynti	ทางออกฉุกเฉิน Poistumisreitti		

ป้ายจราจรประเภทแสดงการบริการต่าง ๆ LIKENNEMERKIT: PALVELUKOhteiden



OPASTUSMERKIT

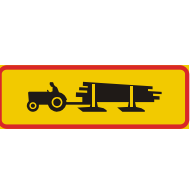

 MALLILAN KARTANO	 LEIRILÄ	 LEPOTUULI	 Hiidenkivi	 Hiidenkivi	 Radio 98,1
ป้ายแนะนำสถานที่บริการ Palvelukohteen opastus- taulu	ป้ายแนะนำสถานที่บริการ Palvelukohteen opastus- taulu	ป้ายชี้ทางแยกสถานที่ บริการ Palvelukohteen erka- nemisviitta	ป้ายบอกชื่อสถานที่บริการ Palvelukohteen osoite- viitta	ป้ายชี้ทางสถานที่บริการ ล่วงหน้า Palvelukohteen osoitevi- tan ennakkomerkki	คลื่นความถี่วิทยุ Radioaseman taajuus
					
จุดบริการข้อมูล Opastuspiste	สถานบริการข้อมูล Opastustoimisto	ศูนย์ฉุกเฉิน Ensiapu	คู่มือมรดก Autokorjaamo	สถานีบริการน้ำมัน Huoltoasema	โรงแรม หรือ โมเต็ล Hotelli tai motelli
					
ร้านอาหารและเครื่องดื่ม Ruokailupaikka	ร้านกาแฟ หรือ ร้านอาหาร พัสด์ฟู้ด Kahvila tai pikaruoka- paikka	ห้องน้ำ Käymälä	โฮสเทล Retkeilymaja	เขตที่ตั้งแคมป์ Leirintäalue	เขตที่จอดรถบ้าน Matkailuajoneuvoalue
		 Matkailutie	 Matkailutie		
ที่พักริมหาด Levähäysalue	แหล่งนันทนาการกลางแจ้ง Ulkoilualue	ป้ายบอกทางท่องเที่ยว Matkailutie	ป้ายบอกทางท่องเที่ยว Matkailutie	พิพิธภัณฑ์ หรือ สถานที่ ประวัติศาสตร์ Museo tai historiallinen rakennus	แหล่งมรดกโลก Maailmanperintökohte
		 ZOO			
สถานที่ท่องเที่ยวธรรมชาติ Luontokohte	ที่ชมทิวทัศน์ Näköalapaikka	สวนสัตว์ Eläintarha tai -puisto	แหล่งท่องเที่ยวอื่น Muu nähtävyyd	ที่ว่ายน้ำ Uintipaikka	แหล่งตกปลา Kalastuspaikka
				 B & B	
กระเช้าไฟฟ้า Hiihtohissi	สนามกอล์ฟ Golfkenttä	สวนสนุก Huvi- tai teemapuisto	บ้านพักตากอากาศ Mökkimajoitus	ห้องพักรวมอาหารเช้า Aamiaismajoitus	สถานที่ขายสินค้าโดยตรง Suoramyyntipaikka

(jatkuu)

					
แหล่งคัดกรอง Käsityöpaja	สนามสัตว์เลี้ยง Kotieläinpiha	สนามขี่ม้า Ratsastuspaikka	โทรศัพท์ฉุกเฉิน Hätäpuhelin	เครื่องดับเพลิง Sammutin	

ป้ายจราจร ป้ายเสริม LIIKENNEMERKIT: LISÄKILVET

					
จุดหมายติดทางแยก Kohde risteävällä tiellä	ป้ายเสริมระบุทิศทาง Kohde nuolen suunnassa	ป้ายระบุทิศทางและระยะทาง Kohde nuolen suunnassa	ระยะทางของเขตบังคับ Vaikutusalueen pituus	ป้ายบอกระยะทางก่อนถึงจุดหมาย Etäisyys kohteeseen	ระยะทางถึงป้ายบังคับให้หยุด Etäisyys pakolliseen pysäyttämiseen
					
ป้ายระบุความกว้างของถนน Vapaa leveys	ป้ายระบุความสูง Vapaa korkeus	ความสูงของสายไฟ Sähköjohdon korkeus	เขตบังคับทั้งสองทิศทาง Vaikutusalue molempiin suuntiin	เขตบังคับทั้งสองทิศทาง Vaikutusalue molempiin suuntiin	เขตบังคับเฉพาะทางลูกศร Vaikutusalue nuolen suuntaan
					
จุดเริ่มต้นเขตบังคับ Vaikutusalue alkaa	สิ้นสุดเขตบังคับ Vaikutusalue päättyy	เฉพาะรถยนต์ Henkilöauto	เฉพาะรถประจำทาง Linja-auto	เฉพาะรถบรรทุก Kuorma-auto	เฉพาะรถพ่วง Ajoneuvoyhdistelmä
					
เฉพาะรถตู้ Pakettiauto	เฉพาะรถบ้าน Matkailuajoneuvo	เฉพาะยานพาหนะคนพิการ Invalidin ajoneuvo	เฉพาะรถจักรยานยนต์ Moottoripyörä	เฉพาะรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก Mopo	เฉพาะรถจักรยาน Polkupyörä
					
วิธีการจอดรถ Pysäköintitapa	วิธีการจอดรถ Pysäköintitapa	ห้ามบรรทุกวัตถุอันตรายประเภท เอ ผ่าน Kielto ryhmän A vaarallisten aineiden kuljetukselle	ห้ามบรรทุกวัตถุอันตรายประเภท บี ผ่าน Läpiajokielto ryhmän B vaarallisten aineiden kuljetukselle	จำกัดเวลา วันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) Voimassaoloaika arkisin ma-pe	จำกัดเวลา วันเสาร์ Voimassaoloaika arkilau-antaisin

					
จำกัดเวลา วันอาทิตย์ และ วันนักขัตฤกษ์ Voimassaoloaika sun- nuntaisin ja pyhinä	จำกัดเวลาการจอดรถ Aikarajoitus	บริเวณที่จอดรถที่มี ค่าบริการจอดรถ Maksullinen pysäköinti	บริเวณที่จอดรถที่มี ค่าบริการจอดรถ Maksullinen pysäköinti	บังคับใช้แผ่นดิสก์ที่จอดรถ (เมื่อติดกับป้ายห้ามจอด) Pysäköintikiekon käyttövel- vollisuus (kieltomerkin yh- teydessä)	บังคับใช้แผ่นดิสก์ที่จอดรถ (เมื่อติดกับป้ายที่จอดรถ) Pysäköintikiekon käyttö- velvollisuus (pysäköinti- paikkamerkin yhtey- dessä)
					
ทิศทางของทางเดินรถที่ เป็นทางเอก Etujao-oikeutetun liik- teen suunta	ทิศทางของทางเดินรถที่ เป็นทางเอก Etujao-oikeutetun liik- teen suunta	ถนนในป่าใช้ขนส่งไม้ Tukkitie	ทางจักรยานสองทิศทาง Kaksisuuntainen pyörä- tie	ป้ายเสริมข้อมูล Tekstillinen lisäkilpi	ป้ายเสริมข้อมูล Tekstillinen lisäkilpi
					
โทรศัพท์ฉุกเฉิน และ เครื่อง ดับเพลิง Hätäpuhelin ja sammutin					

LIITE 7: Tyytyväisyyspalautekysely thaimaalaisille

Suomennettu kysely

”Autokouluopas: B-luokan ajokortti”

Tämän kyselyn avulla keräämämme tiedot auttavat meitä muokkaamaan autokouluopasta laadukkaammaksi sekä ovat hyödyksi opinnäytetyömme raportoinnissa.

Osa 1. Vastaajan taustatiedot

1. Sukupuoli

☐ nainen

☐ mies

2. Ikä

☐ 18–20 vuotta

☐ 21–25 vuotta

☐ 26–30 vuotta

☐ 31–35 vuotta

☐ yli 36 vuotta

(jatkuu)

Osa 2. Tyytyväisyytesi Autokouluoppaaseen

Valitse asteikolta tyytyväisyyttäsi kuvaava vaihto-ehto

	erittäin paljon	paljon	kohta- laisesti	vähän	erittäin vähän
Opas on kiinnostavan näköi- nen ja houkuttelee lukemaan.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sisältö on helppotajuinen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuvat auttavat ymmärtämään tekstiä paremmin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opas auttaa ymmärtämään teoriaopetusta tunnilla.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Opas sisältää keskeiset asiat ja sisältö vastaa suomenkie- listä oppikirjaa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pystyn soveltamaan luke- maani ajotunneilla.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oppaasta on ollut hyötyä ajo- kortin teoriakokeessa sekä ajokokeessa.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yleinen tyytyväisyyteni op- paaseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Läpäisitkö teoriakokeen?

☐ läpäisin☐ en läpäissyt☐ muu: _____

(jatkuu)

Jos läpäisit kokeen, kuinka mones kerta tämä oli?

☐ 1. kerta

☐ 2. kerta

☐ 3. kerta

☐ 4. kerta

☐ muu: _____

Osa 3. Ehdotuksia, jotka voivat olla hyödyksi oppaan muokkauksessa

--

LIITE 8: Käyttäjäpalautekysely autokouluille

YLEISET KYSYMYKSET

1. Kattaako opas mielestäsi teoratiedon tärkeimmät osa-alueet?

- ☐ Kyllä.
- ☐ Ei, mitä lisäisit?

2. Onko oppaassa mielestäsi asiavirheitä?

- ☐ Ei.
- ☐ On, mitä?

3. Miten kehittäisit opasta?

VASTAA SEURAAVIIN KYSYMYKSIIN AINOASTAAN, JOS OLET HYÖDYNTÄNYT OPASTA THAIMAALAISEN OPPILAAN OPETUKSESSA

4. Kuinka monta thaimaalaista oppilasta koekäytti opasta autokoulussasi?

5. Pystyitkö teoratunnilla tai henkilökohtaisessa ohjauksessa käyttämään thainkielistä opasta opetuksen tukena?

- ☐ En.
- ☐ Kyllä. Miten?

6. Oliko thainkielistä opasta vastaava suomenkielinen versio hyödyllinen?

- ☐ Kyllä, miten?
- ☐ Ei, miksei?

(jatkuu)

7. Onko opas mielestäsi auttanut thaimaalaista oppilasta ymmärtämään teoriaopetuksen paremmin?

- ☐ Kyllä, erittäin paljon.
- ☐ Kyllä, paljon.
- ☐ Kyllä, kohtalaisesti.
- ☐ Ei juurikaan.
- ☐ Ei lainkaan.
- ☐ En tiedä.

8. Oliko thain kielelle käännettyistä liikennemerkkeistä apua opetuksessa?

- ☐ Erittäin paljon.
- ☐ Paljon.
- ☐ Kohtalaisesti.
- ☐ Vähän.
- ☐ Ei ollenkaan.

9. Oliko suomi-thai sanastosta apua opetuksessa?

- ☐ Erittäin paljon.
- ☐ Paljon.
- ☐ Kohtalaisesti.
- ☐ Vähän.
- ☐ Ei ollenkaan.

10. Miten hyödynsit sanastoa?

11. Oliko thain kielelle käännettyistä ajo-ohjeista hyötyä?

- ☐ Kyllä, erittäin paljon.
- ☐ Kyllä, paljon.
- ☐ Kyllä, kohtalaisesti.
- ☐ Kyllä, vähän.
- ☐ Ei ollenkaan.

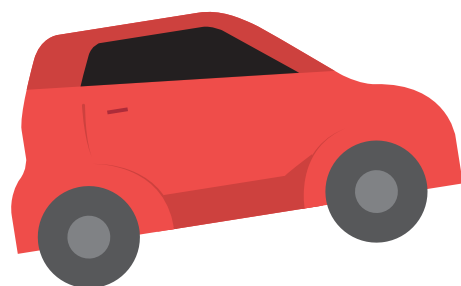
(jatkuu)

12. Mitä ajo-ohjeita toivoisit lisättävän listaan?

13. Lisähuomioita:

LIITE 9: Thainkielinen autokouluopas

คู่มือการเรียนรู้ขับรถ สำหรับขอใบอนุญาตขับขี่ ประเภท B



แปลและเรียบเรียงโดย
วรัญชลี นาคพานิช และ ใต้น้ำ วัลย์ทิพย์

คู่มือการเรียนรู้แบบบูรณาการสำหรับขอใบอนุญาตขั้นที่ประเภท B นี้
เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ในการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาบัณฑิต สายการล่ำม มหาวิทยาลัยเดียงโกเนียง ปี 2015

คำนำ

การเดินทางนับเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิตในสภาพสังคมปัจจุบัน ซึ่งมีความสำคัญในการติดต่อสื่อสาร การเรียนขับรถจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะทำให้ผู้เดินทางนั้นได้รับความปลอดภัยสูงสุด เพราะฉะนั้น ผู้ประสงค์ที่จะขอรับใบอนุญาตขับขี่ประเภท B จะต้องมีความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบการจราจรต่าง ๆ อย่างลึกซึ้งและนำไปปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยของตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้แล้ว ผู้ขับขี่รถยังต้องมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีต่อคนอื่นอีกด้วย

ผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่ทำการขอใบอนุญาตขับขี่ประเภท B ไม่มากนักน้อย

วรัญชลี นาคพานิช และ ไตนา วิลกีกิแล่

สารบัญ

1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับหลักสูตรการเรียนขับรถเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่ประเภท B

B1 หลักสูตรการเรียนขับรถและการเรียนรู้

5

2 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับรถยนต์และการขับรถ

B2 รถยนต์และการควบคุม

9

B3 ลักษณะการทำงานและอุปกรณ์ของรถ

16

B4 ทักษะพื้นฐานของผู้ขับขี่รถที่มีความรับผิดชอบ

19

B5 การมีปฏิสัมพันธ์บนท้องถนน

21

B6 สภาพแวดล้อมการจราจรและการควบคุมการจราจร

24

3 การขับรถในสถานการณ์ต่างๆ

B7 การขับรถในบริเวณชุมชนเมือง	31
B8 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกและเส้นทางการขับรถ	38
B9 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกและลำดับการขับที่รถ	45
B10 การขับรถบนทางหลวง	47
B11 การขับรถแซงขึ้นหน้า	50
B12 การขับรถขณะฝนตกและการขับรถในเวลามืด	53
B13 การขับรถบนถนนที่ลื่น	55

4 การขับรถที่ปลอดภัย

B14 การวางแผนการเดินทาง	59
B15 การคาดการณ์ – สถานการณ์อันตราย – อุบัติเหตุ	61
B16 มนุษยสัมพันธ์และมารยาทในการขับรถ และวิธีการขับรถด้วยแนวคิดรักษาสีเขียวตลอด	64
B17 หน้าที่ในการขับรถและการควบคุมตัวเอง	67
B18 สมรรถภาพในการขับรถและการจัดการควบคุม	68
B19 รถยนต์และการควบคุมตัวเอง	71

คำศัพท์และคำสั่งการขับรถ	74
--------------------------	----

1

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ
หลักสูตรการเรียนชั้นบรรณ
เพื่อขอใบอนุญาตนชั้น
ประเภท B

B1 หลักสูตรการเรียนชั้นบรรณและการเรียนรู้

B1 หลักสูตรการเรียนขับรถและการเรียนรู้

หลักสูตรการเรียนขับรถแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ
ขั้นพื้นฐาน ขั้นฝึกฝน และขั้นสูง

หลักสูตรการเรียนขับรถขั้นพื้นฐาน:

เป็นพื้นฐานของการเรียนการสอนขับรถทั้งหมด ซึ่งจะประกอบไปด้วยการสอนภาคทฤษฎีจำนวน 19 ชั่วโมง และการสอนภาคปฏิบัติจำนวนไม่น้อยกว่า 18 ชั่วโมง นอกจากนี้แล้ว นักเรียนยังต้องศึกษาเนื้อหาในภาคทฤษฎีด้วยตนเองอีก 20 ชั่วโมง ในหลักสูตรการเรียนขับรถขั้นพื้นฐานนี้ ผู้เข้าเรียนจะได้เรียนรู้ถึงวิธีการขับรถอย่างปลอดภัยและประหยัด รวมถึงวิธีการขับรถที่มีการวางแผน และการคาดการณ์ล่วงหน้าได้อย่างถูกต้อง สิ่งสำคัญที่สุดที่จะต้องเรียนรู้ในการขับรถ คือ การคำนึงถึงผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นและการหลีกเลี่ยงความเสี่ยง

ในช่วงสุดท้ายของหลักสูตรการเรียนขับรถขั้นพื้นฐาน ผู้เข้าเรียนจะต้องเข้ารับการทดสอบภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ และเมื่อสอบผ่านจะได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งมีอายุการใช้งานเป็นระยะเวลา 15 ปี

หลักสูตรการเรียนขับรถขั้นฝึกฝน:

จะประกอบไปด้วยการเรียนรู้และการฝึกขับรถด้วยตนเอง ซึ่งขั้นตอนนี้จะใช้เวลา 3-24 เดือน ในระหว่างนี้จะต้องเข้าร่วมช่วงเวลารับข้อเสนอแนะ (Feedback Period) ซึ่งจะจัดขึ้นที่โรงเรียนสอนขับรถ ช่วงเวลารับข้อเสนอแนะนี้จะประกอบไปด้วยชั่วโมงเรียนภาคทฤษฎีจำนวน 1 ชั่วโมง และชั่วโมงเรียนภาคปฏิบัติอีกจำนวน 2 ชั่วโมง ในหลักสูตรการเรียนขับรถขั้นฝึกฝนนี้จะได้พัฒนาทักษะความสามารถของตนเองและฝึกฝนการนำความรู้ที่ได้เรียนจากหลักสูตรการเรียนขับรถขั้นพื้นฐานมาประยุกต์ใช้ เพื่อให้เรียนรู้ที่จะรู้จักนิสัยการขับรถของตัวเอง

หลักสูตรการเรียนขับรถขั้นสูง:

เป็นขั้นตอนสุดท้ายของหลักสูตรการเรียนขับรถ โดยมีเป้าหมายให้นำความรู้และทักษะความสามารถที่ได้เรียนมาก่อนหน้านี้ไปประยุกต์ใช้ได้อย่างลึกซึ้ง นอกจากนี้แล้ว จะได้ฝึกการรับรู้ถึงสถานการณ์อันตรายต่าง ๆ และการขับรถในสภาวะที่มีความยากลำบากต่อการขับ ในหลักสูตรการเรียนขับรถขั้นสูงนี้จะประกอบไปด้วย ชั่วโมงเรียนภาคปฏิบัติจำนวน 4 ชั่วโมง ซึ่งแบ่งออกได้ดังนี้ คือ การขับรถโดยลำพังจำนวน 2 ชั่วโมง และการขับรถร่วมกับกลุ่มนักเรียนที่สนามฝึกขับรถจำนวน 2 ชั่วโมง นอกจากนี้แล้วยังต้องเข้าร่วม ชั่วโมงเรียนภาคทฤษฎีอย่างน้อย 4 ชั่วโมง ซึ่งหนึ่งในชั่วโมงเรียนภาคทฤษฎีนี้คุณจะได้รับข้อเสนอแนะ (Feedback) จากการประเมินการขับรถและบันทึกการเรียนรู้ของคุณ

สิทธิในการขับขีรถของใบอนุญาตขับประเภท B

ใบอนุญาตขับประเภท B อนุญาตให้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล รถตู้ และยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม และสามารถบรรทุกผู้โดยสาร (ไม่รวมผู้ขับขี่) ได้ไม่เกิน 8 คน ใบอนุญาตขับประเภท B ยังอนุญาตให้ขับสโนว์โมบิล (Snowmobile) รถแทรกเตอร์ รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก และรถยนต์ขนาดเล็กได้อีกด้วย

คุณสามารถขับขีรถพร้อมกับลากรถพ่วงลากจูงได้ โดยรถพ่วงลากจูงดังกล่าวจะต้องมีน้ำหนักรวมน้ำหนักไม่เกิน 750 กิโลกรัม แต่ในกรณีที่รถพ่วงลากจูงมีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดไว้ น้ำหนักรวมของรถและรถพ่วงลากจูงจะต้องไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม และจะต้องใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขณะลากรถพ่วงลากจูง

รถยนต์ส่วนบุคคลสามารถใช้ลากรถที่เครื่องยนต์มีความขัดข้องได้ โดยการใช้เชือกลากจูงรถที่มีความยาว 3-6 เมตร และจะต้องใช้ธงสีแดงผูกระหว่างกลางของเชือกลากจูงนั้น ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ขับขีรถได้ขณะลากรถ คือ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



ภาพ: ไดนา วิลท์กิแล่

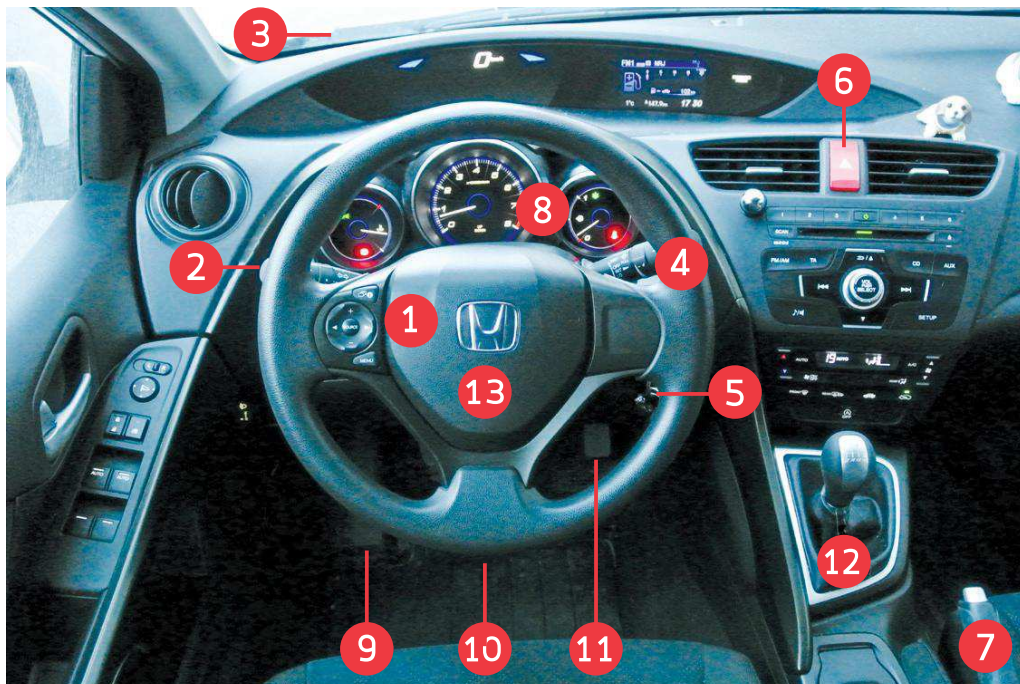
2

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับ รถยนต์และการขับรถ

- B2 รถยนต์และการควบคุม
- B3 ลักษณะการทำงานและอุปกรณ์ของรถ
- B4 ทักษะพื้นฐานของผู้ขับขี่รถที่มีความรับผิดชอบ
- B5 การมีปฏิสัมพันธ์บนท้องถนน
- B6 สภาพแวดล้อมการจราจรและการควบคุม
การจราจร

B2 รถยนต์และการควบคุม

ก่อนที่จะคุณจะเริ่มขับรถนั้น ควรทำความเข้าใจกับคู่มือการใช้รถ รวมทั้งศึกษาตำแหน่งและการทำงานของอุปกรณ์ควบคุมต่าง ๆ ให้ดีเสียก่อน เพื่อที่จะได้มีสมาธิในการขับรถและสามารถทำการสังเกตสภาพแวดล้อมการจราจรได้เป็นอย่างดี



ภาพ: Daniil Kuronen

- | | |
|-------------------------------------------|-------------------------------|
| 1. แตร | 8. มาตรวัด |
| 2. สวิตช์ไฟหน้าและไฟท้าย / สวิตช์ไฟเลี้ยว | 9. แป้นคลัทช์ |
| 3. อุปกรณ์ปัดน้ำฝน | 10. แป้นเบรก |
| 4. พวงมาลัย | 11. แป้นคันเร่ง |
| 5. สวิตช์กุญแจ | 12. คันเกียร์ |
| 6. สวิตช์ไฟเตือนฉุกเฉิน | 13. ถังลมนิรภัยของผู้ขับขี่รถ |
| 7. เบรกมือ | |

มาตรวัด



ภาพ: Daniil Kuronen

1. มาตรวัดอุณหภูมิเครื่องยนต์

มาตรวัดอุณหภูมิเครื่องยนต์จะแสดงให้เห็นถึงอุณหภูมิของระบบระบายความร้อนเครื่องยนต์ เมื่ออุณหภูมิขึ้นสูง เข็มวัดจะชี้ไปในทางแถบสีแดง เมื่อนั้นคุณต้องหยุดรถเพื่อให้เครื่องยนต์เย็นลง

2. มาตรวัดความเร็ว

มาตรวัดความเร็วจะแสดงความเร็วของรถเป็นหน่วยกิโลเมตรต่อชั่วโมง

3. มาตรวัดรอบเครื่องยนต์

มาตรวัดรอบเครื่องยนต์แสดงการทำงานของเครื่องยนต์เป็นหน่วยพันรอบต่อนาที ไม่ควรให้เข็มวัดชี้ขึ้นไปในบริเวณแถบสีแดง เพราะอาจจะทำให้เครื่องยนต์เสียหายได้

4. มาตรวัดระดับเชื้อเพลิง

มาตรวัดระดับเชื้อเพลิงแสดงถึงระดับเชื้อเพลิงที่ยังมีเหลืออยู่ในถังน้ำมัน เมื่อเชื้อเพลิงในถังน้ำมันเหลือน้อย ไฟเตือนจะสว่างขึ้น

สัญลักษณ์ไฟเตือนบนแผงมาตรวัด

สัญลักษณ์	ความหมาย
	ไฟเตือนระบบเบรกพร่องทั่วไป
	ระบบถุงลมนิรภัยเบรกพร่อง
	ระบบเบรกป้องกันล้อล็อกเบรกพร่อง
	ระดับแรงดันน้ำมันเครื่องต่ำ
	ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง / จุดระเบิดเบรกพร่อง
	ไฟสูง
	ไฟหน้า ไฟท้าย
	ระดับอุณหภูมิของน้ำยาหล่อเย็นสูงเกินไป
	ระดับน้ำมันเบรกต่ำ / เบรกมือ
	ไฟเตือนรูปแบบตเตอร์
	ไฟเตือนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ
	ไฟเตือนเข็มขัดนิรภัย
	ไฟตัดหมอกด้านหลัง
	ไฟตัดหมอกด้านหน้า

การเตรียมความพร้อมก่อนออกเดินทาง

การตรวจสอบรถให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีและปลอดภัยก่อนออกเดินทาง
ก่อนอื่นให้คุณตรวจสอบการทำงานของไฟหน้า ไฟท้าย และไฟเลี้ยว หากพบว่า
หลอดไฟชำรุด ให้รีบเปลี่ยนหลอดไฟใหม่ทันที ถ้าพบความสกปรกให้ทำความสะอาด-
สะอาดไฟหน้ารถ ไฟท้ายรถ และไฟเลี้ยว เพื่อความส่องสว่างที่ดี อย่าลืม
ทำความสะอาดกระจกบังลมหน้าและกระจกบังลมหลังรถทั้งด้านในและด้าน
นอก เพราะกระจกที่มีรอยเปื้อนสกปรกจะทำให้สภาพการมองเห็นนั้นแย่ลง
โดยเฉพาะในยามค่ำคืนหรือในขณะที่แสงอาทิตย์แยงตา ตรวจสอบสภาพยางรถ
และแรงดันลมของยางรถอย่างสม่ำเสมอ อย่าลืมตรวจสอบสภาพยางรถและแรงดัน-
ลมของยางอะไหล่เช่นกัน ตรวจสอบระดับน้ำมันเครื่องและเติมน้ำมันเครื่อง
ตามความจำเป็น ไม่ควรใช้น้ำมันเครื่องแต่ละชนิดผสมกัน นอกจากนี้แล้ว ควร
ตรวจสอบระดับน้ำยาหล่อเย็น น้ำมันเบรก รวมทั้งน้ำยาล้างกระจกด้วย

การจัดทำนั่งขับรถที่ถูกต้อง

ก่อนที่จะออกเดินทาง ให้ปรับทำนั่งขับรถอย่างรอบคอบ การขับรถในทำนั่งที่ถูกต้องจะช่วยบรรเทาความเมื่อยล้า และช่วยให้วิสัยทัศน์ในการมองเห็นดีขึ้น พร้อมทั้งยังช่วยให้อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยทำงานได้อย่างถูกต้องตามที่ถูกวางแผนไว้ การจัดทำนั่งขับรถที่ถูกต้องจะสามารถปฏิบัติได้ดังนี้

- ปรับระดับความสูงของเบาะที่นั่งให้ตาอยู่ในระดับกึ่งกลางของกระจกบังลมหน้า
- ปรับระยะห่างของเบาะที่นั่งให้อยู่ในระยะที่เหยียบแป้นคลัทช์จนสุดแป้น แล้วเข่าด้านซ้ายจะงอเล็กน้อย
- ปรับความเอียงของเบาะพิงหลังให้พอดี โดยแขนจะอยู่ในลักษณะงอเล็กน้อย
- ปรับระยะพวงมาลัยให้มีระยะห่างอยู่ที่บริเวณข้อมือในขณะเดียวกันบ่าต้องแนบติดกับเบาะพิงหลัง
- ปรับพนักพิงศีรษะให้พอดีเมื่อจำเป็น โดยปรับให้ขอบด้านบนของหมอนพิงศีรษะอยู่ในระดับเดียวกันกับศีรษะ
- ปรับกระจกมองข้างให้มองเห็นตัวรถแค่เพียงเล็กน้อย และสามารถมองเห็นภาพด้านหลังที่ขนานไปกับตัวรถ
- ปรับกระจกมองหลังให้สามารถมองเห็นภาพด้านหลังผ่านทางกระจกหลังรถได้
- สุดท้ายนี้ คาดเข็มขัดนิรภัยให้แนบกับลำตัว และเมื่อปฏิบัติตามคำแนะนำ คุณก็พร้อมที่จะออกเดินทางได้แล้ว

เทคนิคเบื้องต้นในการขับรถ

การสตาร์ทเครื่องยนต์:

ทุกครั้งเมื่อทำการสตาร์ทรถ ให้เหยียบแป้นคลัทช์จนสุดแป้นและควรเข้าเกียร์ว่างไว้ ไฟฟ้าจะถูกจ่ายเพื่อพร้อมสตาร์ทเมื่อบิดกุญแจไปทางขวา ตามเข็มนาฬิกา ในขณะเดียวกันสัญญาณไฟเตือนต่าง ๆ บนแผงมาตรวัดจะทำงาน และเมื่อบิดกุญแจไปอีกจะทำให้เครื่องยนต์ทำงาน หากสัญญาณไฟเตือนใดสัญญาณหนึ่งไม่ยอมดับหลังจากการสตาร์ทเครื่องยนต์ ให้ความหมายของสัญญาณไฟเตือนนั้น ๆ จากคู่มือการใช้รถ

การออกรถ:

เหยียบแป้นคลัทช์จนสุดแป้นก่อนที่จะใส่เกียร์ 1 หลังจากนั้นเหยียบคันเร่งให้ได้รอบ 1500 รอบต่อนาที แล้วค่อย ๆ ปล่อยคลัทช์ขึ้นช้า ๆ จนรู้สึกถึงการเคลื่อนตัวของรถ และเมื่อรถเคลื่อนตัวไปข้างหน้าได้ประมาณสองถึงสามเมตร ค่อย ๆ ปล่อยคลัทช์จนสุดได้

การเปลี่ยนเกียร์:

ปล่อยคันเร่งและเหยียบแป้นคลัทช์จนสุดแป้นในเวลาเดียวกัน เปลี่ยนเกียร์แล้วค่อย ๆ ปล่อยคลัทช์ขึ้นช้า ๆ และในขณะเดียวกันให้เหยียบคันเร่งเบา ๆ

การหยุดรถ:

เหยียบแป้นเบรกเบา ๆ หลังจากนั้นให้เหยียบคลัทช์จนสุดแป้นแล้วค่อย ๆ เหยียบเบรกเพื่อที่จะหยุดรถ

การออกรดบนทางลาดชัน:

การใช้เบรกมือ	การใช้แป้นเบรก
1. ดึงเบรกมือไว้ เหยียบคลัทช์จนสุดแป้น แล้วใส่เกียร์ 1	1. เหยียบเบรกไว้ เหยียบคลัทช์จนสุดแป้น แล้วใส่เกียร์ 1
2. เหยียบคันเร่งเบา ๆ ให้ความเร็วคงที่	2. ปลดคลัทช์ขึ้นอย่างช้า ๆ จนเริ่มรู้สึกว่ารดยนต์กำลังเคลื่อนตัว แล้วหยุดคลัทช์ไว้
3. ปลดคลัทช์จนเริ่มรู้สึกว่ารดยนต์กำลังเคลื่อนตัว แล้วจึงปลดเบรกมือลง	3. เปลี่ยนเท้าขวาจากแป้นเบรกมาเหยียบที่คันเร่งแทน
4. ออกรดต่อไปตามปกติ	4. เมื่อเหยียบคันเร่งพอเหมาะแล้วให้ค่อย ๆ ปลดคลัทช์ขึ้น



ภาพ: Tiia Joutsen

B3 ลักษณะการทำงานและอุปกรณ์ของรถ

กลศาสตร์การเคลื่อนที่ของรถ:

พลังงานจลน์เป็นพลังงานที่เคลื่อนที่ในแนวเส้นตรง รถที่กำลังแล่นจะมีพลังงาน เนื่องจากพลังงานเป็นตัวช่วยให้รถสามารถเคลื่อนที่ได้ ในขณะที่เร่งความเร็วของรถ พลังงานที่ถูกใช้ไปในการเร่งความเร็วนี้จะถูกสะสมอยู่ในรูปพลังงานจลน์ นั่นหมายความว่า ยิ่งรถมีความเร็วหรือน้ำหนักมากเท่าไร พลังงานจลน์ก็ยิ่งมีมากเท่านั้น ด้วยพลังงานจลน์นี้ทำให้คุณประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงและยังเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย

แรงเสียดทาน:

แรงเสียดทานเป็นแรงสัมผัสระหว่างล้อรถและถนนที่พยายามป้องกันไม่ให้เกิดการลื่นไถลของรถ แรงเสียดทานหรือแรงต้านการเคลื่อนที่ของวัตถุนี้มีความจำเป็นที่จะใช้ในการเร่งความเร็วของรถ การควบคุมรถ และการชะลอความเร็วของรถ แรงต้านการเคลื่อนที่ของวัตถุจะเกิดขึ้นเมื่อแรงโน้มถ่วงของโลกดึงดูดล้อรถให้ติดกับพื้นถนน ยางรถใหม่จะเกาะติดพื้นถนนได้ดีกว่ายางรถเก่า การยึดเกาะของยางรถบนพื้นถนนที่เปียกจะแย่กว่าบนพื้นถนนที่แห้ง

แรงปะทะ:

แรงปะทะเป็นเรื่องที่มนุษย์ทำความเข้าใจได้ยาก ซึ่งในขณะที่ความเร็วของรถเพิ่มเป็นสองเท่า แรงปะทะก็จะเพิ่มขึ้นเป็นสี่เท่า แรงปะทะในปริมาณมากจะทำให้ผู้ที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยมีโอกาสรอดชีวิตน้อยมาก ระบบถุงลมนิรภัย (Airbag) มีอันตรายถึงชีวิต หาก你不คาดเข็มขัดนิรภัย เก็บสัมภาระไว้ในที่เก็บสัมภาระท้ายรถทุกครั้ง เพราะหากเกิดการชนหรือการเบรคอย่างกะทันหันขึ้นนั้น สัมภาระจะกระเด็นไปข้างหน้า ซึ่งในกรณีนี้อาจจะทำให้ผู้ขับขี่รถได้รับบาดเจ็บอย่างสาหัส

ระยะการหยุด:

ระยะการหยุดประกอบด้วยระยะคิดและระยะเบรก ในสภาพการจราจรทั่วไป เวลาปฏิกิริยาตอบสนองของมนุษย์จะอยู่ที่ 1-1.5 วินาที ดังนั้นระยะคิดจะขึ้นอยู่กับเวลาปฏิกิริยาตอบสนองและความเร็วของรถ ระยะทางที่เริ่มตั้งแต่การเหยียบเบรกจนรถหยุดนิ่ง เรียกว่า ระยะเบรก ในขณะที่ความเร็วของรถเพิ่มเป็นสองเท่า ระยะเบรกก็จะเพิ่มขึ้นเป็นสี่เท่า

การขับรถเข้าทางโค้ง:

แรงเสียดทานมีความจำเป็นในการเปลี่ยนทิศทางของรถ กรณาลดความเร็วของรถให้เหมาะสมและเพียงพอก่อนเข้าทางโค้ง และเปลี่ยนเป็นเกียร์ต่ำตามเครื่องวัดความเร็วรอบยามจำเป็น

ระบบความปลอดภัยในรถ

อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของรถแบ่งออกเป็น 2 ระบบด้วยกัน คือ ระบบเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุ (Active Safety) และระบบเชิงป้องกันเมื่อเกิดเหตุ (Passive Safety) อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุจะป้องกันไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น ส่วนอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเชิงป้องกันเมื่อเกิดเหตุจะช่วยปกป้องผู้โดยสารจากการเกิดอุบัติเหตุ อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเชิงป้องกันเมื่อเกิดเหตุจะทำงานเฉพาะเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นเท่านั้น

ระบบเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุ	ระบบเชิงป้องกันเมื่อเกิดเหตุ
<p>ระบบเบรก ABS ช่วยรักษาการควบคุมของรถและป้องกันล้อล็อกในสถานการณ์ที่มีการเบรกเกิดขึ้น</p> <p>ระบบป้องกันล้อหมุนฟรี TRC จะป้องกันการหมุนฟรีของล้อรถขณะที่เร่งความเร็วของรถหรือมีการเบรกด้วยเครื่องยนต์เกิดขึ้น</p> <p>ระบบควบคุมการทรงตัว ESC ช่วยให้การควบคุมของรถดีขึ้น เมื่อรถลื่นไถลออกจากเส้นทาง</p> <p>ระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติ ACC ช่วยรักษาระยะห่างจากรถคันหน้าได้อย่างคงที่</p>	<p>เข็มขัดนิรภัย ช่วยให้ผู้โดยสารอยู่ในรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุและป้องกันการกระเด็นออกจากกระจกบังลมหน้าหรือการกระแทกกับโครงสร้างของรถ กรุณาคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บ</p> <p>ถุงลมนิรภัย เมื่อเกิดการชน ถุงลมนิรภัยจะทำงานโดยอัตโนมัติและจะทำงานร่วมกับเข็มขัดนิรภัย ถุงลมนิรภัยสำหรับผู้ขับขี่จะถูกติดตั้งไว้ในพวงมาลัยและส่วนของผู้โดยสารตอนหน้าจะอยู่ในบริเวณแผงหน้ารถ</p> <p>พนักพิงศีรษะ ช่วยลดความร้ายแรงของการบาดเจ็บที่คอ</p>

B4 ทักษะพื้นฐานของผู้ขับขีรถที่มีความรับผิดชอบ

การสังเกตและการประเมิน

ในขณะที่กำลังขับขีรถให้คอยทำการสังเกตอยู่เสมอและควรทำแต่เนิ่น ๆ พื้นที่ในการมองเห็นจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การมองเห็นบริเวณตรงกลาง (Central vision) และการมองเห็นบริเวณรอบนอก (Peripheral vision) การมองเห็นบริเวณตรงกลางจะเป็นการมองเห็นที่มีบริเวณแคบมาก ซึ่งจะใช้เพื่อทำการสังเกตที่มีความชัดเจน ส่วนการมองเห็นบริเวณรอบนอกจะเป็นการมองเห็นในบริเวณกว้าง จึงเป็นเหตุให้ไม่สามารถทำการสังเกตได้ชัดเจนนัก คุณสามารถมองเห็นว่ามีอะไรเกิดขึ้นข้างหลังช่องทางเดินรถที่กำลังขับอยู่ได้โดยการมองผ่านกระจกมองหลัง และการมองผ่านกระจกมองข้างจะช่วยให้คุณเห็นว่าอะไรเกิดขึ้นในช่องทางเดินรถข้าง ๆ บ้าง แต่โปรดจำไว้ว่าคุณไม่สามารถมองเห็นทุกอย่างผ่านทางกระจกได้ บริเวณข้างซ้ายและข้างขวาของรถจะมีจุดที่เราเรียกกันว่า “จุดบอด” ดังนั้นหากต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถให้คุณเหลียวมองด้านข้างก่อนเสมอ ด้วยการทำการสังเกตนี้จะช่วยให้คุณทำการประเมินขณะขับขีรถในการจราจรได้ อย่าประเมินความเร็วต่ำเกินไปและอย่าประเมินระยะทางมากเกินไป

การควบคุมความเร็วและความเร็วที่ปลอดภัย

การควบคุมความเร็วคือหนึ่งในทักษะที่สำคัญของผู้ขับขีรถ ที่จะต้องควบคุมความเร็วของรถตามการจราจร และควรคำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ ร่วมด้วย เช่น สภาพถนน สภาพอากาศ ทัศนวิสัยในการมองเห็น การรับน้ำหนักบรรทุกของรถและคุณภาพของสิ่งบรรทุก รวมทั้งสภาพการจราจร อย่าลืมว่าในขณะที่ความเร็วของรถเพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพการสังเกตและการประเมินจะลดน้อยลง

การให้สัญญาณ

การขับรถในการจราจรนี้ ผู้ขับขี่จะต้องมีปฏิสัมพันธ์กับผู้ขับขี่คนอื่นๆ วิธีการให้สัญญาณที่สำคัญ ได้แก่ การใช้ไฟเบรก สัญญาณมือ แตรรถ และไฟเลี้ยว หากจำเป็นต้องหยุดรถในสถานที่ที่เป็นอันตราย เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุหรือรถเกิดความขัดข้องขึ้น คุณต้องเปิดสัญญาณไฟฉุกเฉิน และนอกจากนี้ยังสามารถใช้ป้ายสามเหลี่ยมสะท้อนแสงเตือนผู้ขับขี่คนอื่นๆ ได้อีกด้วย คุณสามารถส่งสัญญาณบอกผู้ขับขี่คนอื่นๆ ด้วยการใช้ไฟเลี้ยวเมื่อคุณต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ เลี้ยวรถ หรือ จอดรถ และสามารถส่งสัญญาณบอกคนอื่นเมื่อต้องการลดความเร็วของรถได้โดยการใช้ไฟเบรก โปรดใช้แตรรถเพื่อป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น

เส้นทางการเดินรถและลำดับการขับขีรถ

การใช้เส้นทางเดินรถที่ถูกต้องจะเพิ่มความคล่องแคล่วให้กับการจราจร ไม่ว่าจะเป็นการคาดการณ์ของตนเองและผู้ขับขี่คนอื่นๆ หรือการทำให้ประสิทธิภาพการมองเห็นดีขึ้น รวมทั้งยังเป็นการบ่งบอกถึงเส้นทางการเดินทาง การเลือกใช้ช่องทางเดินรถก่อนเลี้ยว (Grouping) คือการเปลี่ยนช่องทางเดินรถก่อนที่จะทำการเลี้ยวรถ

ลำดับการขับขีรถจะเป็นไปตามกฎจราจรและสัญญาณไฟจราจรที่ได้กำหนดไว้ ในกรณีที่สัญญาณไฟจราจรไม่ทำงาน ให้ขับรถตามเครื่องหมายจราจร การตัดสินใจเรื่องลำดับการขับขีรถจะเกิดขึ้นเมื่อขับอยู่ในทางร่วมทางแยก

การเว้นระยะห่างจากผู้ขับขี่คนอื่นๆ

การเว้นระยะห่างที่เพียงพอจากผู้ขับขี่คนอื่นๆ จะทำให้สามารถทำการสังเกตได้ดีขึ้น ลดความเสี่ยงต่อการชนท้ายรถ และมีเวลาที่จะตอบสนองต่อปัญหาที่เกิดขึ้น อย่าลืมว่าควรเว้นระยะห่างรอบตัวไม่ว่าจะด้านหน้า ด้านข้าง หรือด้านหลัง

การปฏิบัติตามการควบคุมการจราจร

การควบคุมการจราจรเป็นวิธีการเพื่อควบคุมการใช้จราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน การควบคุมการจราจร ได้แก่ สัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจร เครื่องหมายบนพื้นทาง กฎจราจร และสัญญาณจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่

B5 การมีปฏิสัมพันธ์บนท้องถนน

ทักษะการปฏิสัมพันธ์

การมีปฏิสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ใช้อื่นๆบนท้องถนนเพื่อการสัญจรบนท้องถนนที่ปลอดภัย ทักษะการปฏิสัมพันธ์ หมายถึง ความสามารถในการคาดคะเนพฤติกรรมและการขับขี่ยานพาหนะของผู้อื่นในการจราจรได้ล่วงหน้า รวมถึงการขับขี่รถอย่างไม่ประมาท การคาดการณ์ล่วงหน้า หมายถึง การสังเกตการสัญจรไปมาของผู้ใช้ทางคนอื่น และความสามารถในการคาดการณ์เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้ล่วงหน้า การเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าและการใช้ความเร็วที่เหมาะสมจะช่วยให้ในการคาดการณ์ล่วงหน้า

ในฐานะที่คุณเป็นผู้ขับขี่รถนั้น ผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่นต้องสามารถคาดการณ์การกระทำของคุณได้ ดังนั้นควรขับขี่รถตามกฎหมายจราจรและส่งสัญญาณแก่ผู้ใช้อื่นๆบนท้องถนนให้ทราบถึงความต้องการของคุณในเวลาที่เหมาะสม เช่น การเลือกใช้ช่องทางเดินรถที่ถูกต้อง การชะลอความเร็ว หรือ การให้สัญญาณไฟเลี้ยว

กลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนเฉพาะ

เด็ก: เป็นกลุ่มที่ไม่ได้ให้ความสนใจกับการจราจรอยู่เสมอไป และเหตุนี้เองจึงอาจทำให้เกิดเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึงขึ้นได้ ความสามารถในการคาดคะเนของเด็กกำลังอยู่ในขั้นพัฒนา จึงทำให้การประเมินความเร็วหรือระยะทางของรถที่กำลังวิ่งเข้าหานั้นยังเป็นเรื่องที่ยากสำหรับพวกเขา นอกจากนี้แล้วเด็กจะมีขนาดตัวที่เล็ก จึงอาจมองเห็นล่งหน้าได้ยาก เช่น เด็กที่หลบอยู่หลังรถ หรือหลังกองหิมะ ผู้ขับขีรถจึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษเมื่อขับรถเข้าใกล้บริเวณโรงเรียนและสถานรับเลี้ยงเด็ก

ผู้สูงอายุ: การมีอายุสูงขึ้นจะทำให้ระบบประสาทสัมผัสเริ่มเสื่อมถอยและทำให้เคลื่อนไหวลำบาก ผู้สูงอายุจะต้องการเวลาในการข้ามถนนมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมการจราจรและกฎจราจรเป็นเรื่องที่ยากสำหรับผู้สูงอายุ โปรดให้เวลาแก่ผู้สูงอายุที่สัญจรอยู่บนท้องถนน

คนพิการทางสายตา: คุณสามารถสังเกตเห็นคนพิการทางสายตาที่กำลังเดินอยู่บนท้องถนนได้จากไม้เท้าสีขาว หรือ สุนัขนำทาง คนพิการทางสายตาจะทำการตัดสินใจโดยใช้ประสาทสัมผัสทางหู ในกรณีที่สังเกตเห็นคนพิการทางสายตาบนท้องถนน ให้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

คนเดินเท้า: โปรดระวังคนเดินเท้าที่อยู่บนท้องถนน ผู้ขับขีรถต้องให้ทางแก่คนเดินเท้าที่เดินอยู่บนทางม้าลายหรือที่กำลังจะก้าวข้ามทางม้าลาย หากมีคนอื่นหยุดรถบนทางม้าลาย ห้ามแซงขึ้นหน้ารถคันนั้นโดยไม่ได้หยุดรถก่อน เนื่องจากอาจจะมีคนเดินเท้าที่กำลังเดินข้ามถนนอยู่ในขณะนั้น ในกรณีที่คนเดินเท้ายังยืนบนทางเท้าหรือบนเกาะกลางถนนเพื่อรอที่จะข้ามถนน คุณไม่จำเป็นต้องหลีกเลี่ยงให้ แต่อย่างไรก็ตามจะเป็นการแสดงความใส่ใจ หากมีโอกาสคนเดินเท้าข้ามถนนไปก่อน

ผู้ใช้จักรยาน: จะขี่จักรยานด้วยความเร็วสูงในพื้นที่ชุมชนเมือง เมื่อรถจักรยานชนกับรถยนต์ ผลที่ตามจะมีความร้ายแรงเป็นส่วนมาก ผู้ขับขี่รถต้องเตรียมรับมือกับเหตุการณ์ที่อาจคาดไม่ถึง เพราะผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่จะไม่รู้จักกฎเรื่องการให้ทาง เมื่อคุณต้องการที่จะเลี้ยวขวาจากทางเดินรถที่มีทางจักรยานอยู่ด้านข้างนั้น จะต้องให้ทางแก่ผู้ใช้ถนนที่กำลังข้ามถนนอยู่ หากขับรถแซงขึ้นหน้ารถจักรยานบนทางหลวง ให้เว้นระยะห่างที่เพียงพอจากผู้ขี่จักรยานเพื่อที่จะไม่ได้เกิดการเสียหลักจากกระแสลมของรถ

รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (ขนาดน้อยกว่า 50 ซีซี): รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กเป็นยานพาหนะขนาดเล็ก แต่ผู้ขับขี่ส่วนมากมักจะขับด้วยความเร็วสูง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กอาจจะไม่รู้จักถึงความเร็วที่ปลอดภัยเสมอไป และอาจจะมีพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความปลอดภัย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กจะต้องขับบนไหล่ทาง หรือขับชิดขอบทางด้านขวา

รถจักรยานยนต์: การขับรถจักรยานยนต์จะต้องขับอยู่ระหว่างกึ่งกลางของช่องเดินรถ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มักจะขับด้วยความเร็วที่สูงพอ ๆ กับรถยนต์ ผู้ขับขี่สามารถหยุดรถจักรยานยนต์ได้อย่างกะทันหันเช่นกัน ดังนั้นผู้ขับขี่รถจึงควรรักษาระยะห่างจากรถจักรยานยนต์ให้เพียงพอ และอย่าลืมว่าการประเมินความเร็วของรถจักรยานยนต์ที่สวนทางมานั้นจะประเมินได้ยากมาก

รถฉุกเฉิน: รถฉุกเฉินจะมีสิทธิผ่านไปก่อนเสมอในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ รถฉุกเฉินจะติดไฟสัญญาณแสงวับวาบสีน้ำเงินและเสียงสัญญาณไซเรน รถฉุกเฉิน ได้แก่ รถพยาบาล รถดับเพลิง รถตำรวจ และรถจักรยานยนต์ตำรวจ เมื่อคุณสังเกตเห็นรถฉุกเฉินที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยหลบรถให้ชิดขอบทางด้านขวาและชะลอความเร็วเพื่อให้รถฉุกเฉินผ่านไปได้อย่างปลอดภัย

รถขนาดใหญ่: รถขนาดใหญ่ หมายถึง ยานพาหนะที่มีน้ำหนักมากในปริมาณมาก (รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก และรถพ่วง) รถเหล่านี้จะใช้เวลาในการเร่งความเร็วและการเบรกที่มากกว่าปกติ รวมทั้งยังต้องใช้พื้นที่อย่างมากเพื่อการเลี้ยว โปรดใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษและมีความยืดหยุ่นกับผู้ขับขี่รถขนาดใหญ่

รถที่ใช้ความเร็วต่ำ: สามเหลี่ยมสีแดงที่ติดอยู่ท้ายรถเป็นสัญลักษณ์บ่งบอกว่ารถใช้ความเร็วต่ำ รถเหล่านี้ ได้แก่ รถแทรกเตอร์ เครื่องจักรกลหนัก และรถยนต์ขนาดเล็ก (Microcar) บ่อยครั้งที่เครื่องจักรกลหลากหลายประเภทจะพ่วงติดกับรถแทรกเตอร์ จึงทำให้ยากต่อการคาดคะเนการเคลื่อนไหวของรถ เมื่อขับรถเจอรถแทรกเตอร์ให้เตรียมพร้อมไปกับเหตุการณ์ที่อาจคาดไม่ถึง เพราะรถแทรกเตอร์ส่วนใหญ่จะมีความบกพร่องในเรื่องการทำงานของระบบไฟเลี้ยวหรือระบบไฟแสงสว่าง

B6 สภาพแวดล้อมการจราจร และการควบคุมการจราจร

สภาพแวดล้อมการจราจรมีด้วยกันหลายแบบ เช่น บริเวณใจกลางเมือง ทางหลวง บริเวณบ้านเดี่ยว หรือลานจอดรถ คุณจะต้องรู้จักกฎจราจรเพื่อที่จะสามารถขับขี่รถตามสภาพแวดล้อมการจราจรได้อย่างถูกต้อง การควบคุมการจราจรเป็นการให้ข้อมูลกับผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งได้แก่ เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจร

บริเวณใจกลางเมือง:

โดยส่วนมากแล้วการจราจรจะติดขัดในบริเวณใจกลางเมือง ซึ่งในบริเวณดังกล่าวมักจะมีทั้งคนเดินเท้า รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก และรถประจำทางสัญจรไปมา นอกจากนี้ บริเวณใจกลางเมืองของกรุงเฮลซิงกิยังมีรถแทรม (รถราง) อีกด้วย

ทางหลวง:

การใช้ความเร็วบนทางหลวงจะสูงกว่าเมื่อเทียบกับความเร็วที่ใช้ในเขตชุมชนเมือง ซึ่งทำให้ความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรนั้นมีมากขึ้น เนื่องจากแรงปะทะและระยะหยุดจะเพิ่มขึ้นเป็นสี่เท่า นอกจากนี้แล้ว อาจพบสัตว์ป่าบนทางหลวงก็ได้ เช่น กวาง งามูส หรือ กวางเรนเดียร์ป่า

บริเวณบ้านเดี่ยว:

ในบริเวณบ้านเดี่ยวจะมีเด็กที่วิ่งเล่นอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งอาจจะสังเกตได้ยาก จึงควรใช้ความเร็วที่ต่ำเพื่อประสิทธิภาพในการมองเห็นที่ดีขึ้น ถนนที่ถูกระบุให้เป็นถนน Living street (Pihakatu) จะจำกัดความเร็วไว้ที่ 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ลานจอดรถ:

โปรดทำการสังเกตอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะเมื่อคุณทำการถอยรถ กรุณาใช้ความเร็วต่ำ เนื่องจากบริเวณลานจอดรถจะมี รถ คนเดินเท้า รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก สัญญารถอยู่เป็นจำนวนมาก



Living street (pihakatu)

ภาพ: Liikennevirasto

การควบคุมการจราจร

กฎจราจร:

เมื่ออุปกรณ์ควบคุมการจราจรไม่ทำงาน กรุณาปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งตามกฎหมายจราจรพื้นฐานนี้ คุณจะต้องให้ทางกับผู้ที่อยู่ด้านขวาในทางร่วมทางแยก

เครื่องหมายบนพื้นทาง:

เครื่องหมายบนพื้นทางจะทำให้การขับรถในทางร่วมทางแยกนั้นมีความชัดเจนยิ่งขึ้น แต่จะสามารถมองเห็นเครื่องหมายบนพื้นทางได้ยากในช่วงฤดูหนาว



เส้นแบ่งทิศทางการจราจร



เส้นแบ่งช่องเดินรถ



เส้นแบ่งช่องเดินรถห้ามแซง



เส้นแบ่งช่องเดินรถเตือน



เส้นขอบทาง



เส้นประข้ามถนนสำหรับรถจักรยาน



เส้นแนวหยุด



เส้นให้ทาง



เขตปลอดภัยหรือเกาะสมมติ



ลูกศรแสดงทิศทางการจราจร



ลูกศรชี้การสิ้นสุดของช่องเดินรถ



ทางม้าลายที่เป็นเนินชะลอความเร็ว



เส้นชะลอความเร็ว

ป้ายจราจร:

แบ่งเป็น 7 ประเภท คือ ป้ายประเภทเตือน ป้ายประเภทบอกการใช้ทาง และการให้ทาง ป้ายประเภทห้ามและจำกัด ป้ายประเภทบังคับ ป้ายประเภทให้สัญญาณ ป้ายประเภทแนะนำ และป้ายประเภทให้ข้อมูลเพิ่มเติม

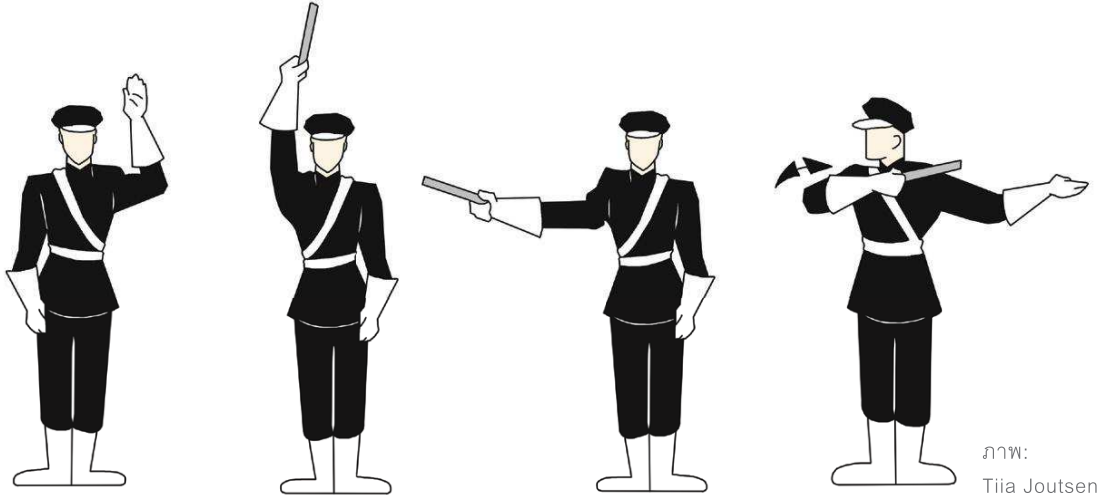
สัญญาณไฟจราจร:

สัญญาณไฟจราจรจะควบคุมการจราจรในทางร่วมทางแยกและหยุดกระแสจราจรจากทางซ้ายและขวา อย่างไรก็ดีตาม หากคุณจะเลี้ยวซ้าย คุณต้องหลีกเลี่ยงให้กับรถที่สวนมาไปก่อน แต่ถ้าสัญญาณไฟจราจรไม่ทำงาน ให้ขับรถตามป้ายจราจร และถ้าไม่มีป้ายจราจรให้ขับตามกฎหมายจราจรขั้นพื้นฐาน

พนักงานเจ้าหน้าที่:

สัญญาณจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่จะมีความชัดเจนและสามารถเข้าใจได้ง่าย ผู้ขับขี่จำเป็นต้องรู้จักสัญญาณจราจรเบื้องต้นของพนักงานเจ้าหน้าที่

สัญญาณมือของพนักงานเจ้าหน้าที่



ห้ามรถจากด้านหน้า: รถที่ขับมาจากทางด้านหน้าจะต้องทำการหยุดรถ

ห้ามรถจากทุกทิศทาง: รถที่ขับมาจากทุกทิศทางจะต้องทำการหยุดรถ

ห้ามรถจากทางด้านหน้าและด้านหลัง: รถที่ขับมาจากทางด้านหน้าและด้านหลังจะต้องทำการหยุดรถ

ให้รถผ่านทางไปได้: รถที่ขับมาจากทางที่พนักงานเจ้าหน้าที่โบกมือสามารถขับรถผ่านไปได้

3

การขับรถ ในสถานการณ์ต่าง ๆ

B7 การขับรถในบริเวณชุมชนเมือง

B8 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกและเส้นทางการขับรถ

B9 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกและลำดับการขับขีรถ

B10 การขับรถบนทางหลวง

B11 การขับรถแซงขึ้นหน้า

B12 การขับรถขณะฝนตกและการขับรถในเวลามืด

B13 การขับรถบนถนนที่ลื่น

B7 การขับรถในบริเวณชุมชนเมือง

การขับรถเข้าร่วมการจราจร

เมื่อขับรถเข้าร่วมการจราจร ให้ประเมินจังหวะของจราจรและเข้าร่วมการจราจรนั้นอย่างเหมาะสม หากขับรถจากสนาม ถนน Living street (pihakatu) ถนนเล็ก สถานีบริการน้ำมัน หรือบริเวณที่จอดรถเพื่อเข้าร่วมการจราจร คุณมีหน้าที่ต้องให้ทางกับผู้ขับขี่ใช้ถนนคนอื่น ถึงแม้ว่าในบริเวณดังกล่าวจะไม่มีเครื่องหมายจราจรกำกับไว้ก็ตาม อย่าลืมว่าต้องให้ทางกับคนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยานเช่นกัน คุณควรขับรถในบริเวณชุมชนเมืองด้วยความเร็วที่ต่ำและมีความพร้อมที่จะหยุดรถได้ทุกสถานการณ์ และควรเรียนรู้ที่จะประเมินอย่างถูกต้อง อย่าพยายามเข้าร่วมการจราจร หากมีพื้นที่ว่างน้อยเกินไป นอกจากนี้แล้วควรประเมินถึงการออกตัวของรถว่าใช้เวลานานเท่าไร และอย่าลืมว่าในช่วงฤดูหนาว เครื่องยนต์ที่มีความเย็นและความลื่นของถนนจะส่งผลให้การออกตัวของรถมีความช้าลง

เมื่อขับออกจากขอบทางเพื่อเข้าร่วมการจราจร ให้ส่งสัญญาณด้วยการเปิดไฟเลี้ยว อย่าลืมว่าต้องสังเกตรถโดยเฉพาะรถที่ขับมาจากด้านหลัง เนื่องจากการมองผ่านกระจกไม่สามารถทำให้มองเห็นรถที่ขับมาเคียงคู่กันได้ ดังนั้นให้เหลือบมองด้านข้างเพื่อตรวจดูจุดบอดของรถก่อนเสมอ ตรวจสอบให้แน่ใจว่ามีพื้นที่เพียงพอที่จะเลี้ยวโดยไม่ชนกับรถคันข้างหน้า ในยามจำเป็นให้ถอยรถให้ใกล้กับรถคันหลังมากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ นอกจากนี้ให้คำนึงว่าในถนนที่แคบนั้น กั้นรถอาจจะยื่นออกจากช่องเดินรถของคุณได้ เพราะฉะนั้นให้รอจนกว่าจะมีพื้นที่ว่างพอ อย่าขับรถปาดหน้าคนอื่น

การขับรถในจราจรที่คับคั่ง

ในเขตบริเวณตัวเมืองเป็นเขตที่มีการจราจรคับคั่ง เพราะฉะนั้นจึงควรเว้นพื้นที่ว่างรอบตัวในทุกทิศทางให้เพียงพอ (ด้านหน้า ด้านหลัง และด้านข้าง) โปรดเว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้า เนื่องจากการเว้นระยะห่างที่เพียงพอนั้นเป็นการช่วยให้คุณหลีกเลี่ยงการชนท้ายรถหรือการเบรคอย่างกะทันหัน แอมยังช่วยให้สามารถสังเกตจากรอบตัวคุณได้อีกด้วย รวมทั้งยังเป็นการขับที่ปลอดภัย ประหยัด และผ่อนคลาย

เส้นทางการเดินรถ หมายถึง เส้นทางการเคลื่อนที่ของรถบนท้องถนน เส้นทางการเดินรถจะเป็นไปตามเครื่องหมายจราจรและช่องทางเดินรถที่ได้กำกับไว้

การขับรถในช่องเดินรถ	การเปลี่ยนช่องเดินรถ
<ul style="list-style-type: none">• เลือกใช้ช่องเดินรถด้านขวา ที่ว่างอยู่เสมอ• หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนช่องเดินรถที่ไม่จำเป็น• คาดการณ์ถึงเส้นทางการเดินทาง และเลือกใช้ช่องเดินรถที่ถูกต้อง ในเวลาที่เหมาะสม• อย่าเปลี่ยนช่องเดินรถในบริเวณ การเลือกใช้ช่องทางเดินรถก่อนเลี้ยว• อย่าขับคร่อมเส้นทึบห้ามแซงสีขาว หรือสีเหลืองขณะเปลี่ยนช่องเดินรถ	<ul style="list-style-type: none">• ส่งสัญญาณด้วยการใช้ไฟเลี้ยว เพื่อบอกถึงความต้องการของคุณ• มองกระจกมองข้างและเหลือบมองด้านข้าง เพื่อการเปลี่ยนช่องเดินรถที่ปลอดภัย• เลือกใช้ความเร็วตามช่องเดินรถ ที่ต้องการเข้าร่วม และเปลี่ยนช่องเดินรถอย่างเหมาะสม• ปิดไฟเลี้ยว

โปรดจำไว้ว่าผู้เปลี่ยนช่องเดินรถมีหน้าที่ต้องให้ทางอยู่เสมอ
อย่าขับรถปาดหน้าคนอื่น

อย่าลืมสังเกตช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรกำกับไว้ว่าเป็นช่องเดินรถสำหรับยานพาหนะบางประเภทเท่านั้น

ช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทาง:

- โดยส่วนใหญ่แล้วถูกกำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางเท่านั้น
- รถตุ๊กตุ่น คนเดินเท้า รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กสามารถใช้ช่องเดินรถนี้ได้
- ผู้ใช้รถคนอื่นสามารถใช้ช่องเดินรถนี้ได้เฉพาะในกรณีที่เปลี่ยนช่องเดินรถไปด้านขวาเพื่อเลี้ยวรถหรือเพื่อเข้าลานจอดรถเท่านั้น
- ป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติมจะระบุเวลาและประเภทของยานพาหนะที่สามารถใช้ช่องเดินรถนี้ได้

ช่องเดินรถสำหรับรถแทรม:

- ช่องเดินรถนี้ถูกกำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถแทรมและรถตุ๊กตุ่นเท่านั้น
- ป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติมจะบ่งบอกถึงกรณียกเว้นของการใช้ช่องเดินรถนี้

หากคุณขับรถในตัวเมืองหรือบนถนนที่มีจำกัดความเร็วอยู่ที่ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ต้องให้ทางกับรถโดยสารประจำทางที่กำลังขับออกจากป้ายรถโดยสารประจำทางนั้นไปก่อน และในกรณีที่กำลังแซงรถแทรมที่จอดอยู่ที่ป้ายรถจากทางด้านขวา คุณจำเป็นต้องหยุดให้ผู้โดยสารไปก่อน

การขับรถออกจากจราจร

การขับรถออกจากจราจร หมายถึง สถานการณ์ที่กำลังขับรถออกจากจราจร เพื่อทำการหยุดรถหรือจอดรถ ควรขับรถในความเร็วต่ำและให้ทางกับคนเดินเท้า รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ในกรณีที่ต้องการจอดรถข้างขอบทาง ให้ส่งสัญญาณบอกผู้ใช้รถคนอื่นแต่เนิ่น ๆ และจอดรถให้ใกล้ขอบทางมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ตรวจสอบให้แน่ใจเพื่อให้รถอยู่กับที่โดยการดึงเบรกมือ หรือเข้าเกียร์ไว้ เว้นระยะห่างที่เหมาะสมจากรถคันหน้าและรถคันหลัง หากถนนที่จะทำการจอดรถเป็นทางเดินรถสองทาง คุณสามารถจอดรถได้เฉพาะขอบทางด้านขวาเท่านั้น แต่หากเป็นทางเดินรถทางเดียว สามารถจอดรถที่ขอบทางด้านซ้ายได้ ขณะทำการจอดรถในลานจอดรถ ให้ใช้ความเร็วที่ต่ำและทำการจอดในช่องจอดรถโดยให้รถอยู่ภายในช่องที่กำหนดไว้และสามารถขับรถออกจากช่องจอดรถได้จากทางด้านหน้า

ความแตกต่างของการหยุดและการจอด:

การหยุดเป็นการหยุดรถเพียงชั่วคราวเท่านั้น ซึ่งได้แก่ การหยุดเพื่อรับ-ส่งคน การหยุดรถเพื่อขนของเข้าและออกจากตัวรถ การหยุดรถอยู่กับที่ในกรณีอื่น ๆ จะถือว่าเป็นการจอดรถ

ห้ามมิให้ผู้ขับจอดรถหรือหยุด:

ในบริเวณด้านของถนนที่มีป้ายห้ามหยุดรถกำกับไว้ เขตห้ามหยุดรถจะมีผลจนถึงทางร่วมทางแยกถัดไปหรือจนถึงเครื่องหมายห้ามจอดรถ หากไม่มีป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติมกำกับไว้ นอกเหนือจากนี้

- บนทางม้าลาย หรือในระยะ 5 เมตรก่อนทางม้าลาย หรือทางจักรยานสำหรับข้ามถนน
- ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะ 5 เมตรก่อนทางร่วมทางแยก
- ในบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยกและบริเวณใกล้เคียงที่อาจทำให้การเข้าร่วมการจราจรของผู้ใช้นั้นยากขึ้น บริเวณใกล้ทางร่วมทางแยกจะเริ่มตั้งแต่ป้ายแนะนำและป้ายบังคับที่อยู่ด้านบน
- บนทางรถและบริเวณใกล้เคียงในลักษณะที่กีดขวางการจราจร
- ในบริเวณพื้นที่ลาดชันและบริเวณทางโค้ง
- ใกล้เส้นแบ่งทิศทางการจราจรห้ามแซง รถที่จอดอยู่ริมขอบทางจะต้องมีระยะห่างจากเส้นแบ่งทิศทางการจราจรห้ามแซงอย่างน้อย 3 เมตร
- ในบริเวณที่หยุดรับ - ส่งผู้โดยสารของรถแท็กซี่
- ในบริเวณด้านหน้าของป้ายจราจรหรือสัญญาณไฟจราจรในลักษณะกีดขวางทำให้ไม่สามารถมองเห็นป้ายจราจรหรือสัญญาณไฟจราจรได้
- บนถนนข้างใต้หรือในอุโมงค์
- บริเวณที่จอดรถที่มีค่าบริการจอดรถโดยไม่ได้ชำระค่าจอดรถนั้น
- บนทางจักรยานหรือทางเดินเท้า แต่หากมีความจำเป็น ให้หยุดหรือจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางและไม่เป็นอันตรายต่อผู้ใช้ถนนคนอื่น

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ:

- ในเขตที่มีป้ายจราจรห้ามจอดรถกำกับไว้
- ในเขตที่มีป้ายจราจรห้ามจอดรถในวันคู่ / วันคี่ (ตั้งแต่เวลา 8.00 น. ถึงเวลา 8.00 น. ของวันรุ่งขึ้น)
- บนทางรถไฟผ่านถนนเสมอระดับ รวมทั้งในระยะ 30 เมตร ก่อนและหลังทางรถไฟผ่านถนนเสมอระดับ
- ตรงปากทางเดินรถของอาคาร
- ข้อนคันกับรถที่หยุดหรือจอดรถอยู่ริมขอบทาง (ไม่รวมการจอดรถข้างยานพาหนะที่มีสองล้อ)
- ในลักษณะกีดขวางจราจร
- บนช่องเดินรถที่เป็นทางเอกในบริเวณนอกเมือง (รถจะต้องจอดอยู่ที่ไหล่ทางของทางเดินรถทั้งหมด)
- ข้างที่จอดรถหรือนอกช่องจอดรถเพียงเล็กน้อย
- ในพื้นที่ที่มีไว้สำหรับยานพาหนะเฉพาะบางประเภทเท่านั้น (ดูจากป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติมที่มีข้อความกำกับไว้)
- ในบริเวณของจุดจอดแท็กซี่
- ในบริเวณจุดสวนทาง (จุดสวนทางจะสร้างขึ้นในถนนที่แคบ เพื่อใช้สวนทางกับรถคันอื่น)
- ในบริเวณที่มีป้ายจราจรเขตห้ามจอดรถ (เริ่มจากป้ายจราจรเขตห้ามจอดรถ จนถึงป้ายสิ้นสุดเขตห้ามจอดรถ) ทั้งสองด้านของริมขอบทาง ยกเว้นในบริเวณที่มีป้ายจราจรกำกับไว้ว่าสามารถทำการจอดรถได้

ข้อยกเว้น:

- สามารถจอดรถบนถนน Living street (pihakatu) เฉพาะในบริเวณ ที่ถูกกำหนดไว้ให้จอดได้เท่านั้น

- ห้ามจอดรถบนถนนคนเดิน
- สามารถหยุดรถที่ป้ายรถโดยสารประจำทางหรือรถแทรมได้เฉพาะเพื่อรับ-ส่งคนเท่านั้น ห้ามจอดรถในระยะ 12 เมตร ก่อนหรือหลังป้ายโดยเด็ดขาด

คำชี้แจงเพิ่มเติมและระยะเวลาของป้ายจราจรห้ามจอดหรือห้ามหยุดรถที่มีผลบังคับใช้:

ป้ายจราจรห้ามจอดหรือห้ามหยุดรถจะมีการจำกัดหรือชี้แจงด้วยป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติม ซึ่งจะถูกติดตั้งไว้ด้านล่างของป้ายจราจร ป้ายจราจรจะมีข้อมูลเพิ่มเติมในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่

- ระยะเวลาที่มีผลบังคับใช้
หรือ เวลาที่ถูกจำกัดไว้
- ประเภทของยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง
- เขตพื้นที่ที่มีผลบังคับใช้
(จุดเริ่มต้น จุดสิ้นสุด ระยะทาง ทิศทาง)
- แนวการจอดรถ
- การกำกับการใช้แผ่นระบุนเวลาการจอดรถ



แผ่นระบุนเวลาการจอดรถ (Parking disc)
ภาพ: Chanis Hirunyasupasin

แผ่นระบุนเวลาการจอดรถ (Parking disc) มีไว้เพื่อระบุถึงเวลาที่มาถึงของยานพาหนะ เวลาที่มาถึงจะกำหนดให้เริ่มในครึ่งชั่วโมงก่อนหรือครึ่งชั่วโมงหลัง ซึ่งขึ้นอยู่กับว่ามาถึงในช่วงเวลาไหน ยกตัวอย่างเช่น หากคุณมาถึงเวลา 10.10 น. ให้หมุนเวลาในแผ่นระบุนเวลาการจอดรถเป็น 10.30 หรือหากมาถึงเวลา 12.47 น. ให้หมุนเวลาเป็น 13.00 น. ในขณะที่รถจอดอยู่ไม่สามารถเปลี่ยนเวลาที่มาถึงได้ แผ่นดิสก์ที่จอดรถจะต้องติดตั้งไว้ในพื้นที่ที่มองเห็นได้ง่ายและสามารถอ่านได้จากข้างนอกรถ

หากที่จอดรถเป็นบริเวณที่มีค่าบริการจอดรถ จะมีป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติม ซึ่งระบุถึงเวลาที่บ่งบอกว่าต้องเสียค่าบริการจอดรถเมื่อไหร่ ในกรณีที่มีมิเตอร์เก็บค่าจอดรถไม่ทำงาน การจอดรถในบริเวณนั้นถือเป็นเรื่องต้องห้าม

การติดเครื่องยนต์:

คุณสามารถปล่อยให้รถเดินเบา (ติดเครื่องยนต์ แต่ไม่เหยียบคันเร่ง) ได้นานสุด 2 นาที แต่ในกรณีที่อุณหภูมิอากาศต่ำกว่า -15°C สามารถติดเครื่องยนต์ได้นานสุด 4 นาที ก่อนที่จะออกรถ การติดเครื่องยนต์เป็นเรื่องต้องห้าม เนื่องจากการปล่อยไอเสียทำให้คุณภาพอากาศแย่ลงและยังเป็นอันตรายต่อระบบทางเดินหายใจอีกด้วย

B8 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก และเส้นทางการขับรถ

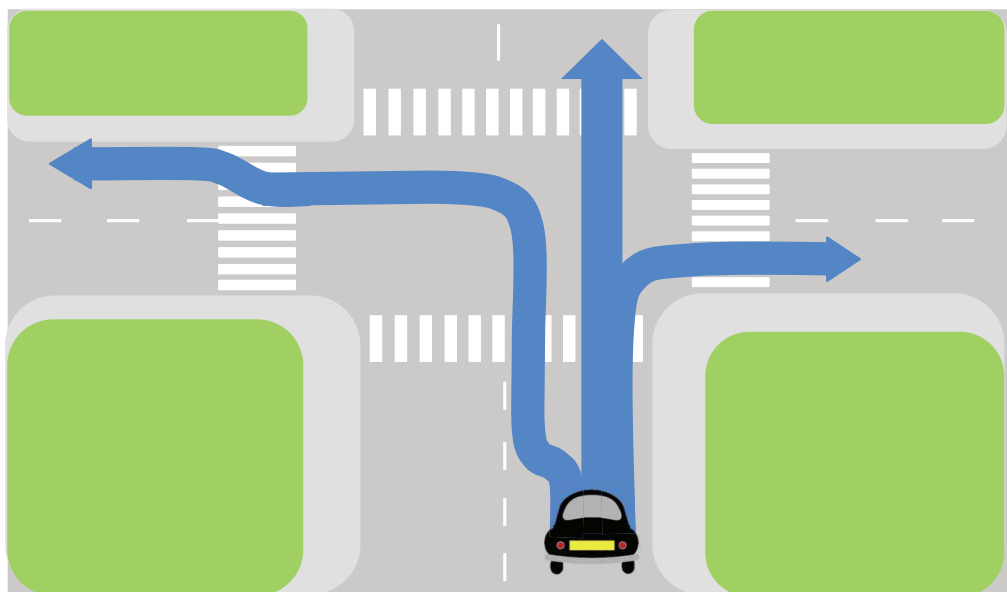
การขับรถเข้าทางร่วมทางแยก

เมื่อขับรถเข้าทางร่วมทางแยก ให้ลดความเร็วลงในเวลาที่เหมาะสม และเพียงพอ ควรทำการสังเกตป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร รวมทั้งรถคันอื่น ขับรถตามเส้นทางเดินทางของคุณ และทำการเปลี่ยนช่องเดินรถเมื่อจำเป็น ตรวจสอบอีกครั้งให้แน่ใจว่ามีรถที่จะต้องให้ทางผ่านไปก่อนหรือไม่ และประเมินความเร็วและระยะทาง ตัดสินใจเรื่องลำดับการขับขึ้นรถ และขับรถผ่านทางร่วมทางแยกโดยไม่ชักช้า แต่ในกรณีที่จำเป็นต้องหยุดรถนั้น อย่าหยุดรถกีดขวางจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น

เส้นทางการขับรถผ่านทางร่วมทางแยก

ถนนที่มี 2 ช่องทางเดินรถ:

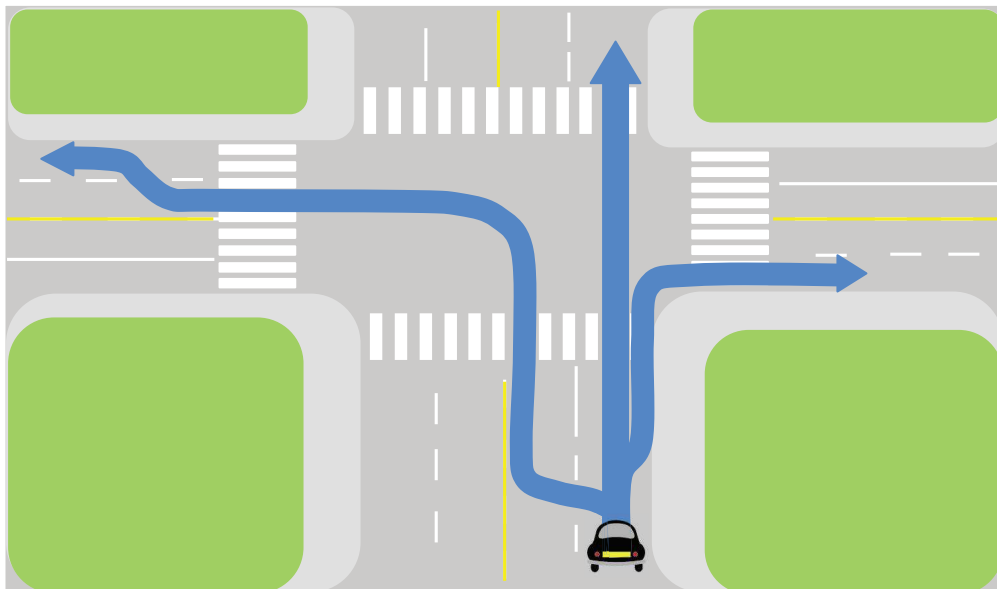
- ถ้าต้องการขับตรงไป ให้ขับรถชิดขอบทางด้านขวาผ่านทางร่วมทางแยกไป
- ถ้าต้องการเลี้ยวขวา ให้ขับรถชิดของทางด้านขวาให้มากที่สุดจนไม่มีพื้นที่ให้สำหรับรถจักรยาน จากนั้นให้เลี้ยวขวา
- ถ้าต้องการเลี้ยวซ้าย ให้ขับรถให้ใกล้กับเส้นแบ่งช่องจราจรหรือเขตปลอดภัย จากนั้นให้เลี้ยวซ้าย



ภาพ: วัณชลี นาคพานิช

ถนนที่มี 4 ช่องทางเดินรถ:

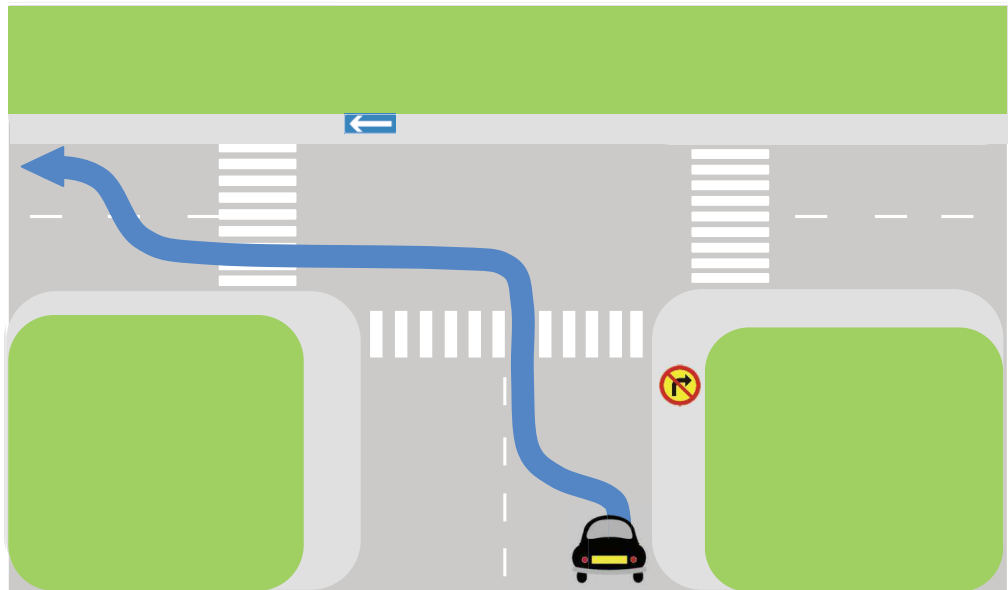
- ถ้าต้องการขับตรงไป สามารถใช้ช่องเดินรถได้ทั้งสองช่องทาง แต่ถ้าช่องเดินรถด้านขวาวางอยู่ ให้ใช้ช่องเดินรถช่องนั้น
- ถ้าต้องการเลี้ยวขวา ให้ขับรถเข้าช่องทางเดินรถด้านขวา และเลี้ยวเข้าช่องทางเดินรถด้านขวา
- ถ้าต้องการเลี้ยวซ้าย ให้ขับรถเข้าช่องทางเดินรถด้านซ้าย และเลี้ยวเข้าช่องทางเดินรถด้านซ้ายก่อนที่จะทำการเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางด้านขวา



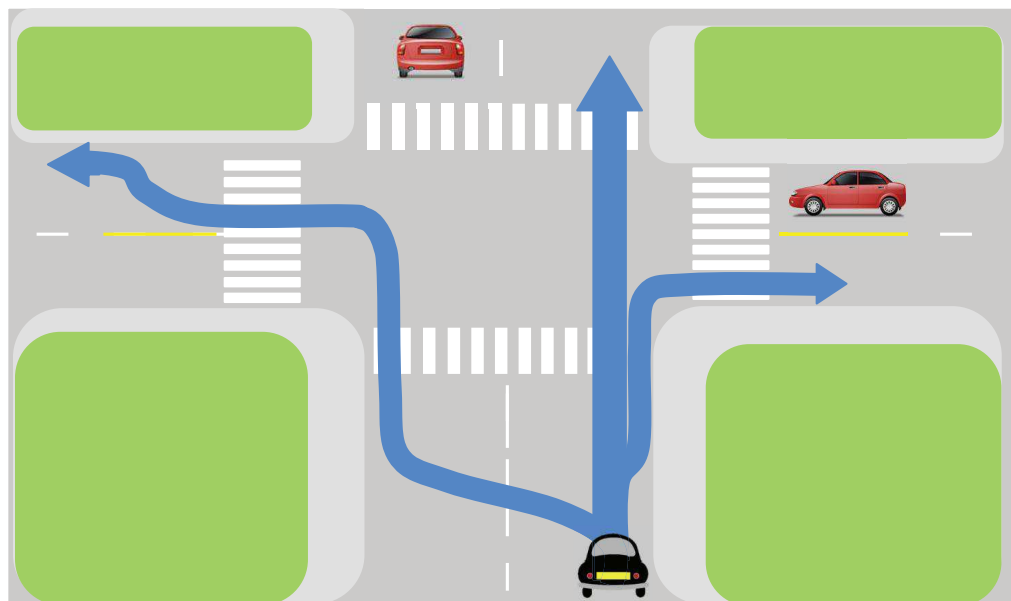
ภาพ: วรัญชลี นาคพานิช

ทางเดินรถทางเดียว:

- เมื่อทำการเลี้ยวเข้าทางเดินรถทางเดียว ให้คุณเลี้ยวเข้าช่องทางเดินรถที่ใกล้ที่สุด
- ถ้าขับเข้าทางเดินรถทางเดียวในทิศทางที่ตรงไปนั้น ให้ใช้ช่องทางเดินรถด้านขวา หากขับรถจากทางเดินรถทางเดียวเพื่อเลี้ยวขวานั้น ให้ขับชิดขวา และถ้าต้องการเลี้ยวซ้าย ให้ขับชิดซ้าย



ภาพ: วรรณลี นาคพานิช



ภาพ: วรรณลี นาคพานิช

วงเวียน:

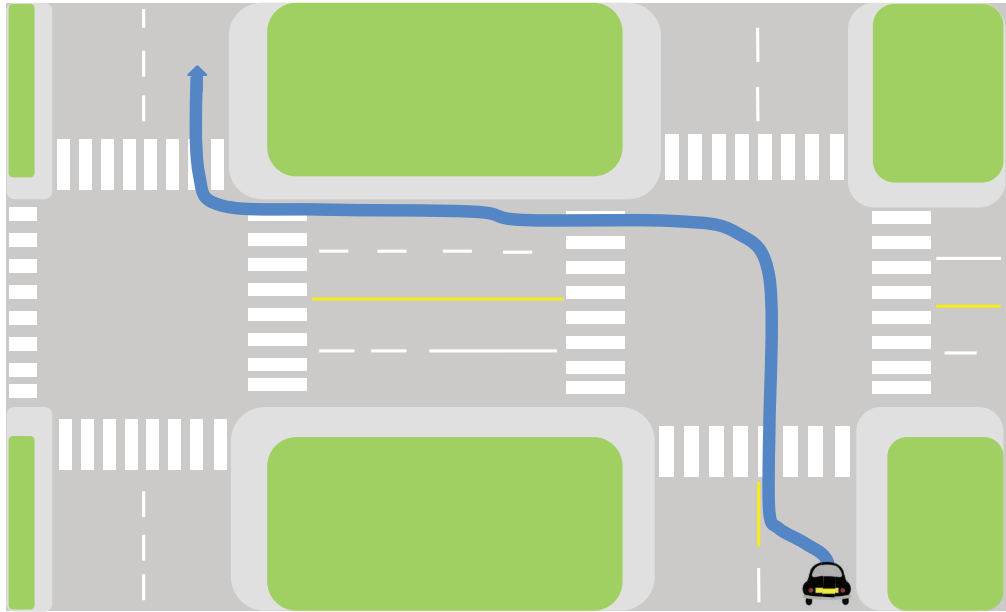
- การขับรถเข้าสู่วงเวียนจะมีป้ายให้ทางรูปสามเหลี่ยมติดตั้งไว้ก่อนเสมอ ดังนั้นรถที่เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณวงเวียนต้องให้สิทธิแก่รถที่แล่นอยู่ในทางรอบวงเวียนไปก่อน
- รถที่แล่นอยู่ในทางรอบวงเวียนจะมีสิทธิขับรถผ่านไปก่อน
- ขณะออกจากวงเวียน ให้ส่งสัญญาณไฟเลี้ยวด้านขวา และอย่าลืมให้ทางกับคนเดินเท้า จักรยาน และจักรยานยนต์ขนาดเล็กด้วย



ภาพ: วรรณชลิ นาคพานิช

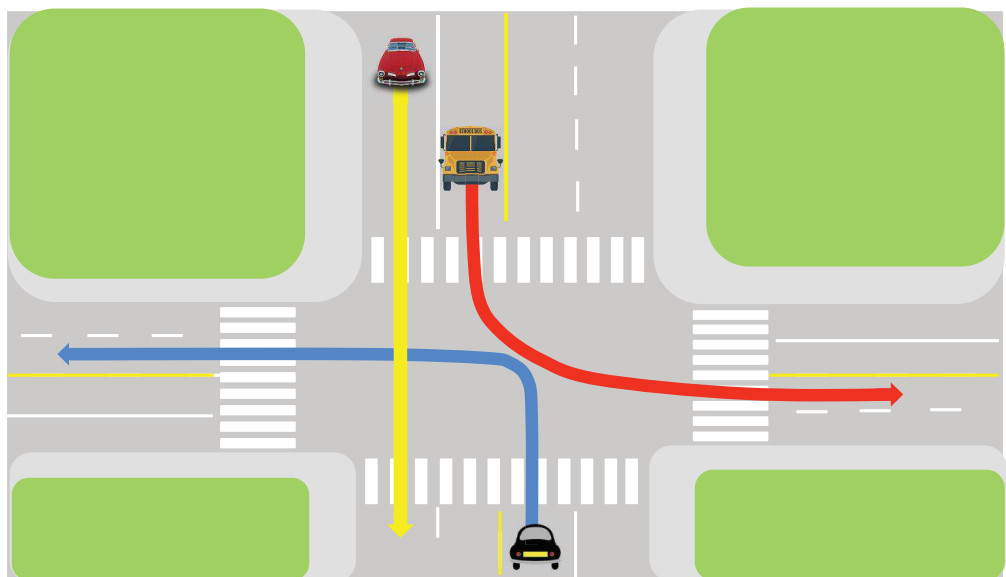
การเลี้ยวในกรณีพิเศษ:

- หากมีทางร่วมทางแยกในระยะที่ใกล้กันนั้น และต้องการที่จะเลี้ยวขวา ในทางร่วมทางแยกถัดไป ให้ขับรถเข้าช่องเดินรถด้านขวาโดยตรง หลังจากนั้นให้เลี้ยวขวา



ภาพ: วรัญชลี นาคพานิช

ในกรณีที่รถสวนทางมาต้องการที่จะเลี้ยวซ้ายในเวลาเดียวกัน เมื่อคุณจะทำ การเลี้ยวซ้ายจากทางร่วมทางแยก ให้ทำการเลี้ยวรถได้โดยไม่ต้องให้ทางกับรถที่สวนมา หากมีรถคันอื่นที่อยู่ด้านหลังของรถที่สวนมาต้องการ ขับรถตรงไป ต้องให้ทางกับรถคันดังกล่าวผ่านไปก่อน ยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่ต้องการใช้พื้นที่เพื่อทำการเลี้ยว ดังนั้นให้มีความยืดหยุ่นและมีความระมัดระวังในการขับรถ



ภาพ: วรัญชลี นาคพานิช

เครื่องหมายจราจรที่บังคับทิศทางการขับรถ

ป้ายบังคับทิศทาง:

- ทิศทางการขั้บรถนั้นจะถูกระบุไว้ด้วยป้ายจราจรที่ติดตั้งไว้ข้างบนของทางเดินรถ หรือ ด้วยลูกศรบนพื้นทาง
- คุณสามารถขับรถไปในทิศทางที่ลูกศรได้ระบุไว้เท่านั้น
- หลังจากขี่ผ่านทางร่วมทางแยกแล้ว จะต้องขับรถในช่องเดินรถเดิมที่ได้ขับมาก่อนที่จะถึงทางร่วมทางแยก (ด้านใน หรือ ด้านนอก)

ช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทาง: สามารถขับได้เฉพาะในกรณีที่จำเป็นต้องทำการเลี้ยว หรือ จอดรถเข้าช่องจอดรถ

ช่องเดินรถสำหรับรถแทรม: ไม่สามารถขับรถในช่องทางนี้ได้ แม้จะต้องทำการเปลี่ยนช่องเดินรถเพื่อการเลี้ยวก็ตาม แต่หากต้องเลี้ยวซ้าย จำเป็นต้องให้ทางกับรถแทรมทั้งสองด้าน หากด้านบนไม่มีการกำกับป้ายจราจรที่บ่งบอกว่าช่องเดินรถเป็นช่องเดินรถสำหรับรถแทรม คุณสามารถขับบนทางรถแทรมได้เหมือนกับช่องเดินรถทั่วไป

ช่องเดินรถสำหรับรถจักรยาน: สามารถใช้ช่องเดินรถนี้สำหรับทำการเลี้ยวเฉพาะเมื่อมีเส้นประกำกับไว้เท่านั้น

B9 การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก และลำดับการขับขีรถ

ลำดับการขับขีรถจะเป็นไปตามกฎจราจรพื้นฐานและอาจมีข้อยกเว้นเป็นบางกรณี ซึ่งขึ้นอยู่กับป้ายจราจรหรือสัญญาณไฟจราจรที่ได้กำหนดไว้

การขับรถตรงไป

ทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร: ถ้าสัญญาณไฟจราจรสีเขียวปรากฏข้างหน้า ให้ขับรุดข้ามทางร่วมทางแยกไปได้ แต่ในกรณีที่สัญญาณไฟจราจรกระพริบสีเหลืองอำพันหรือสัญญาณไฟจราจรไม่ทำงาน ให้ขับรุดตามป้ายจราจรที่ระบุถึงการให้ทาง หากมีคนเดินเท้ากำลังเดินข้ามทางม้าลาย ขณะที่สัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนนเป็นสีเขียว ให้หลีกเลี่ยงให้คนเดินเท้าผ่านไปก่อน

ทางร่วมทางแยกที่มีสิทธิไม่เท่ากันและเครื่องหมายให้ทาง: ถ้าขับรุดมาถึงทางร่วมทางแยกที่มีเครื่องหมายให้ทาง (ป้ายให้ทางรูปสามเหลี่ยม หรือป้ายหยุด) ต้องให้ทางกับรถที่มาจากด้านขวาและด้านซ้าย ป้ายหยุดเป็นป้ายบังคับให้คุณหยุดรถก่อนที่จะขับข้ามทางร่วมทางแยกไป ป้ายให้ทางที่ถูกติดตั้งไว้ก่อนทางม้าลายเป็นการบังคับให้ทางกับคนเดินเท้า รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่มาจากทางด้านขวาและด้านซ้าย หากทางที่ขับรุดเป็นทางเอก รถที่มาจากทางด้านขวาจะให้ทางกับคุณ สิทธิในการขับผ่านไปก่อนจะถูกกำหนดไว้ด้วยป้ายจราจร

ทางเดินรถด้านขวาที่มีเครื่องหมายให้ทาง: สามารถขับรุดผ่านทางร่วมทางแยกไปได้ เพราะรถที่อยู่ด้านขวาจะให้ทางกับคุณ

ทางร่วมทางแยกที่มีสิทธิเท่ากัน: ต้องให้ทางกับรถที่มาจากทางด้านขวา รวมทั้งต้องให้ทางกับรถแทรกมที่มาจากทุกทิศทางด้วย

การขับรถเพื่อเลี้ยวขวา

เมื่อขับรถเพื่อเลี้ยวขวา จะต้องให้ทางกับคนเดินเท้า รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่กำลังข้ามถนน ไม่จำเป็นต้องให้ทางกับรถที่มาจากด้านขวา เพราะเส้นทางการขับรถไม่ได้ตัดผ่านกัน หากเลี้ยวขวาในกรณีที่สัญญาณไฟจราจรลูกศรสีเขียวปรากฏ ไม่จำเป็นต้องหลีกเลี่ยงให้

การขับรถเพื่อเลี้ยวซ้าย

การขับรถเพื่อเลี้ยวซ้ายจะมีกฎการขับรถที่เหมือนกันกับกรณีที่ผู้ขับขี่ต้องขับรถเพื่อตรงไป นอกจากนี้แล้วยังต้องให้ทางกับรถที่สวนทางมารวมทั้งคนเดินเท้า รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่กำลังข้ามถนน แต่ในกรณีที่ผู้ขับขี่เลี้ยวซ้าย ขณะที่สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวปรากฏนั้น ไม่จำเป็นต้องหลีกเลี่ยงให้

ข้อยกเว้น

สิทธิในการใช้ทางเอก: เครื่องหมายให้ทางอาจมีป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติมกำกับไว้ข้างใต้ เพื่อบ่งบอกทิศทางของทางเดินรถที่เป็นทางเอก เส้นที่หนากว่าที่ถูกกำกับไว้ในป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติมจะหมายถึงทางเอก ซึ่งขณะที่ขับอยู่ในทางเอก ไม่จำเป็นต้องให้ทางกับใคร แต่ในกรณีที่ขับรถออกจากทางเอก จะต้องหลีกเลี่ยงให้กับคนเดินเท้า รถจักรยาน และรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่มาจากทางด้านขวาและที่กำลังข้ามถนนอยู่

ทางผ่านเสมอระดับของรถไฟ: เมื่อขับรถเข้าใกล้ทางผ่านเสมอระดับของรถไฟจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษและลดความเร็วในเวลาที่เหมาะสม หากระบบอัตโนมัติสัญญาณรถไฟกระพริบเป็นสีแดงหรือคานกั้นกำลังลดลงนั้น จะหมายความว่ารถไฟกำลังมา

การให้ทางกับรถฉุกเฉิน: รถฉุกเฉินมีสิทธิผ่านทางไปก่อนเสมอ รถฉุกเฉินจะมีสัญญาณไฟกระพริบสีน้ำเงินและใช้เสียงสัญญาณไซเรน รถฉุกเฉินอาจจะขับฝ่าไฟแดงหรือขับผ่านป้ายให้ทาง แต่ถึงอย่างไรก็ตามคุณจำเป็นต้องให้ทางกับรถฉุกเฉินเหล่านี้

B10 การขับรบนทางหลวง

การขับรบนทางหลวงจะสามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หากไม่มีป้ายจราจรกำกับไว้ นอกเหนือจากนี้ ความเร็วรถที่ใช้บนทางหลวงจะสูงกว่าความเร็วที่ใช้ในเขตชุมชนเมือง อย่าลืมว่าในขณะที่ความเร็วรถเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า แรงปะทะและระยะหยุดจะเพิ่มขึ้นเป็นสี่เท่า

การขับรบเข้าร่วมทางหลวง

เมื่อคุณเข้าร่วมทางหลวงจากบริเวณสนามบ้าน หรือ สถานีบริการน้ำมัน จะต้องระมัดระวังโดยมองถนนทั้งสองข้างก่อน ในกรณีที่ต้องการจะเลี้ยวขวา ต้องยังเพิ่มความระมัดระวังกับผู้ขับรถใช้ถนนที่มาจากด้านซ้าย เมื่อขับรถเข้าทางร่วมทางหลวง ให้ชะลอความเร็วในเวลาที่เหมาะสมเพื่อแสดงให้เห็นถึงการให้ทาง เลือจุดหยุดรถที่สามารถมองเห็นทั้งถนนทั้งสองด้านได้ง่าย และอย่าลืมเพิ่มความระมัดระวังกับรถจักรยานและรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กด้วย

เมื่อขับรถเข้าร่วมทางหลวงจากช่องเดินรถสำหรับการร่วมจราจร คุณมีหน้าที่ต้องให้ทางกับรถคันอื่นผ่านไปก่อน ขณะที่กำลังเข้าร่วมทางหลวง ให้เปิดส่งสัญญาณไฟเลี้ยว ซ้ายเลื่องดูกระจกมองหลังและจุดบอดด้านข้างด้วย นอกจากนี้อย่าลืมว่าต้องกล้าที่จะเร่งความเร็วรถให้ได้ตามความเร็วที่ถูกกำหนดให้ใช้บนทางหลวง เมื่อปฏิบัติเช่นนี้แล้วจะทำให้เข้ากระแสจราจรนั้นได้ง่ายขึ้น

การขับรถบนทางหลวง

ในการขับขึ้นบนทางหลวงนี้ผู้ขับจะต้องมีสมาธิในการขับรถพอ ๆ กับการขับรถในเขตชุมชนเมือง ต้องใช้ความเร็วรถตามที่กำหนดไว้เพื่อความปลอดภัย บ่อยครั้งที่กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติจะถูกติดตั้งไว้ในทางร่วมทางแยก เพื่อเป็นการบังคับให้ผู้ขับลดความเร็วลง นอกจากนี้แล้วควรเว้นระยะห่างจากรถคันหน้า เพื่อลดความเสี่ยงต่อการชนท้ายรถ การขับรถบนทางหลวงนี้อาจพบกับสัตว์ป่า เช่น กวางมูส หรือ กวางเรนเดียร์ป่า ดังนั้นให้ลดความเร็วลงเมื่อขับที่อยู่ในเขตที่มีป้ายจราจรเตือนให้ระวังกวางมูส ในกรณีที่您需要ขับรถในทางคดควรเลือกใช้ความเร็วที่เหมาะสม

กวางมูสจะออกมาหากินในช่วงเช้ามืดและช่วงพลบค่ำ
คุณจึงควรใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการขับรถ
โดยเฉพาะในเขตที่มีป้ายจราจรเตือนไว้

การขับรถออกจากทางหลวง

การให้สัญญาณบอกคนอื่นเป็นเรื่องสำคัญเมื่อต้องการที่จะขับรถออกจากทางหลวง เปิดสัญญาณไฟเลี้ยวอย่างช้าๆ เมื่อถึงป้ายบอกทางป้ายสุดท้าย และในเวลาเดียวกันให้คอยสังเกตกระจกมองหลังด้วย โปรดชะลอความเร็วรถล่วงหน้าและเลือกใช้เกียร์ที่เหมาะสม ถ้าต้องการจะเลี้ยวซ้าย จำเป็นต้องหยุดรถและรอให้รถที่สวนทางมาผ่านไปก่อน อย่าลืมปรับพวงมาลัยและล้อรถให้ตรง เพราะถ้ามีการชนท้ายรถเกิดขึ้น รถของคุณจะได้ไม่พุ่งไปในช่องเดินรถของรถที่สวนทางมา ในกรณีที่ต้องการขับรถเข้าช่องเดินรถชะลอความเร็ว โปรดลดความเร็วรถล่วงหน้าและเพียงพอ เพื่อเป็นการไม่รบกวนการจราจรอื่น

การขับถนนทางด่วนและทางจำกัดยานพาหนะ (moottoriliikennetie)

เมื่อคุณขับถนนทางด่วนในสภาพจราจรที่ดี คุณควรขับตามความเร็วที่ได้กำหนดไว้ การขับขึ้นถนนทางด่วนจะขับขึ้นในช่องเดินรถด้านขวา เนื่องจากช่องเดินรถด้านซ้ายมีไว้สำหรับการแซงขึ้นหน้า ทางด่วนและทางจำกัดยานพาหนะต่างมีความคล้ายคลึงกันหลายอย่าง แต่ก็มีแตกต่างกันในเรื่องที่ว่าทางจำกัดยานพาหนะมีช่องเดินรถไปทิศทางเดียวกันเพียงแค่ช่องเดียว แต่บนทางด่วนจะมีช่องเดินรถไปทิศทางเดียวกันอย่างน้อย 2 ช่องขึ้นไป

ห้าม

- ปั่นจักรยาน หรือ เดินเท้า
- ยานพาหนะที่ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 50 กม./ชม.
- หยุธรต หรือ จอธรต
- ลากจูงรถ
- กลับรถ หรือ ถอยรถ



ภาพ: Tiia Joutsen

B11 การขับแซงขึ้นหน้า

กฎระเบียบและความรับผิดชอบ

โดยทั่วไปแล้วการขับแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นจะเกิดขึ้นจากทางด้านซ้าย แต่ในกรณีที่รถคันหน้าที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวซ้ายหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวซ้ายนั้น คุณสามารถทำการแซงได้จากทางด้านขวา นอกจากนี้ยังสามารถขับแซงเพื่อขึ้นหน้ารถคันอื่นจากทางด้านขวาได้ในกรณีที่ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันตั้งแต่ 2 ช่องขึ้นไป และยานพาหนะแล่นอยู่บนช่องทางเดินรถที่ขนานกัน

ผู้ขับแซงและผู้ถูกแซงต่างมีหน้าที่ของตนเอง ผู้ขับแซงจะต้องเว้นระยะห่างที่ปลอดภัยจากรถของผู้ถูกแซง ผู้ถูกแซงจะต้องคำนึงถึงการจราจรและสภาวะต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ที่ขับแซงผ่านไปได้อย่างปลอดภัย และอย่าลืมว่าผู้ถูกแซงจะต้องไม่เร่งความเร็วของรถขณะถูกแซง

ความจำเป็นต่อการขับแซงขึ้นหน้า

การขับแซงจะต้องกระทำเมื่อมีความจำเป็นเท่านั้น การขับแซงจะมีความจำเป็นก็ต่อเมื่อรถที่อยู่ข้างหน้าใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วรถของคุณ คุณสามารถขับแซงรถคันหน้าได้ หากความเร็วรถแตกต่างอย่างมากจากความเร็วรถของรถคันข้างหน้าและมีพื้นที่เพียงพอต่อการขับแซง การขับแซงที่ไม่สำเร็วนั้นอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงตามมาได้ การขับแซงในการจราจรที่ติดขัดนั้นไม่ได้เป็นทางออกที่ดี

อย่าลืมถามตัวเองทุกครั้งว่าคุณมีความจำเป็น
ที่จะต้องขับแซงจริง ๆ หรือไม่ ?

ระยะการแข่ง

ระยะทางที่ต้องการเพื่อทำการขับแข่งนั้น เรียกว่า ระยะการแข่ง ความเร็วรถระหว่างผู้ขับแข่งและผู้ถูกแข่ง รวมทั้งขนาดของยานพาหนะมีผลต่อความยาวของระยะการแข่ง การขับแข่งที่ปลอดภัยจะต้องใช้ความเร็วรถที่แตกต่างจากคันที่ถูกแข่งอย่างเพียงพอ คุณสามารถขับแข่งได้หากมีความเร็วรถที่แตกต่างกันอย่างน้อย 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ระยะการแข่งของรถยนต์ส่วนบุคคลจะสั้นกว่าระยะการแข่งของรถบรรทุก

ห้ามขับรถแข่งขึ้นหน้ารถคันอื่นในกรณีดังนี้

- เมื่อสภาพมองเห็นไม่เพียงพอต่อการขับแข่งอย่างปลอดภัยเนื่องจากทางชัน ทางโค้ง หรือ ด้วยเหตุผลอื่น
- รถที่อยู่ข้างหลังกำลังขับแข่ง หรือ รถคันหน้าให้สัญญาณว่าจะทำการขับแข่ง
- เมื่อมีรถสวนทางมา
- เมื่อขับรถในทางร่วมทางแยก หรือ ทางผ่านเสมอระดับของรถไฟ
- เมื่อมีเขตห้ามแข่ง ซึ่งถูกระบุไว้ด้วยป้ายจราจร หรือ เส้นแบ่งทิศทางจราจรห้ามแข่งบนถนน
- หากการขับแข่งเข้าช่องเดินรถของตนเองหลังจากการแข่งนั้นเป็นการรบกวนคนอื่น

วิธีปฏิบัติเมื่อขับรถแข่งขึ้นหน้า

- ตรวจสอบให้แน่ใจว่ามีระยะทางการแข่งที่เพียงพอ และตรวจสอบจากกระจกมองหลังว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่
- เลือกใช้เกียร์ที่เหมาะสมเพื่อเร่งแซงรถคันหน้า ให้สัญญาณกับรถคันอื่นโดยการใช้ไฟเลี้ยว
- ค่อย ๆ ขับรถเข้าช่องเดินรถเพื่อการแข่ง ซึ่งควรเริ่มทำการแซงรถในระยะที่เหมาะสมและเพียงพอ เพื่อที่จะสามารถทำการสังเกตได้ดีขึ้น
- ขับรถในช่องเดินรถของรถที่สวนมาจนกว่าจะมองเห็นรถที่ถูกแซงได้จากกระจกมองหลัง หลังจากนั้นส่งสัญญาณไฟเลี้ยว
- ขับรถเข้าช่องเดินรถของตนเอง

วิธีปฏิบัติเมื่อถูกแซง

คุณสามารถส่งสัญญาณให้ผู้ที่ต้องการแซงว่าการแซงนั้นปลอดภัย โดยการใช้สัญญาณไฟเลี้ยวไปทางขวา อย่างไรก็ตามอย่าทำการส่งสัญญาณหากมีความเสี่ยงแม้แต่เพียงเล็กน้อยต่อการแซงนั้น ส่งสัญญาณเตือนถึงอันตรายข้างหน้าให้รถคันหน้าทราบ โดยการใช้สัญญาณไฟเลี้ยวไปทางซ้าย คุณสามารถลดความเร็วของรถและขับชิดขวาทางเดินรถ เพื่อให้รถแซงไปได้อย่างปลอดภัย

B12 การขับรถยนต์ฝนตกและการขับรถในเวลามืด

การขับรถยนต์ฝนตกและขณะมีหมอก

ในช่วงที่ฝนตกนั้นความชื้นมักจะทำให้เกิดฝ้าที่กระจก ดังนั้นให้ปรับทิศทางช่องลมของเครื่องทำความร้อน (ฮีตเตอร์) ไปทางกระจกบังลมหน้าและกระจกด้านข้าง และสามารถเปิดระบบทำความร้อนสำหรับกระจกหลังได้อีกด้วย ซึ่งหากปฏิบัติดังนี้แล้วจะช่วยลดการเกิดฝ้าที่กระจกได้ ใบปัดน้ำฝนจะช่วยทำความสะอาดกระจกบังลมหน้าด้านนอก ในกรณีที่ใบปัดน้ำฝนปัดน้ำฝนออกจากกระจกได้ไม่ดีเท่าที่ควร ให้เปลี่ยนใบใหม่ นอกเหนือจากนี้แล้ว ยังมีเศษดินโคลนจากผิวถนนที่กระเด็นใส่กระจกบังลมหน้า เพราะฉะนั้นให้ฉีดน้ำยาล้างกระจกในปริมาณที่มากโดยไม่ต้องรู้สึกเสียดาย และควรรักษาระยะห่างที่ปลอดภัยจากรถคันข้างหน้า เพื่อหลีกเลี่ยงการกระเด็นของโคลน และน้ำจากยางรถของรถคันหน้า ขณะที่ฝนตกจะทำให้การสังเกตยากขึ้น เนื่องจากกระจกมองข้างและกระจกบังลมที่เปียกด้วยน้ำฝนทำให้สภาพการมองเห็นนั้นแย่ลง เมื่อฝนหยุดตก พื้นผิวถนนที่เปียกจะสะท้อนแสงเข้ามาที่ตา ดังนั้นให้สวมแว่นตากันแดด เมื่อการทำการสังเกตนั้นยากขึ้น ให้ลดความเร็วรถลง เพื่อที่จะมีเวลามากขึ้นสำหรับการสังเกตการณ์ อย่าลืมนำประสิทธิภาพในการยึดเกาะของยางรถจะลดลงในขณะที่ฝนตก ดังนั้นควรหลีกเลี่ยงการขับรถบนร่องล้อ และลดความเร็วลงเพื่อไม่ให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอาการเหินน้ำ

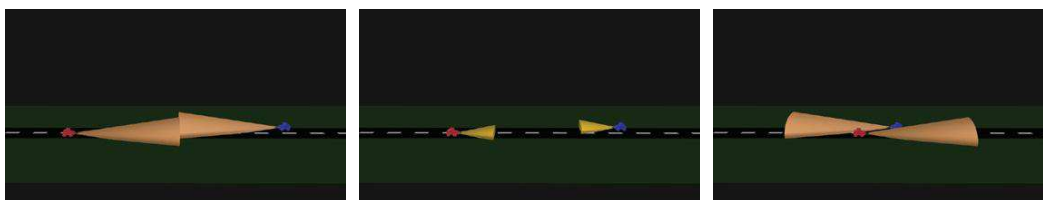
การขับรถในขณะที่มีหมอกจะทำให้ประสิทธิภาพในการสังเกตนั้นลดลงอย่างเห็นได้ชัด ดังนั้นให้ปรับความเร็วรถตามสภาพมองเห็น ถ้ารถมีระบบไฟตัดหมอกหน้าและหลัง ให้ใช้ระบบเหล่านี้ได้ แต่อย่าลืมนำสามารถใช้ไฟตัดหมอกหน้าและหลังได้เฉพาะในขณะมีหมอก ฝนตกหนัก หรือ หิมะตกหนัก เท่านั้น การขับรถขณะมีหมอกจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

การขับรถในเวลามืด

อันตรายที่อาจจะเกิดเมื่อขับรถในเวลามืดมีเท่ากันกับการขับรถในเวลากลางวัน แต่การขับรถในเวลามืดจะสามารถทำการสังเกตได้ยากขึ้นเท่านั้นให้คุณเลือกใช้ความเร็วที่เหมาะสมและควรให้อยู่ในอัตราความเร็วที่สามารถหยุดรถในระยะที่มองเห็นได้ ถ้าหากถนนที่ขับมีความสว่างไม่เพียงพอ ให้ใช้ไฟสูงได้เสมอ แต่ในขณะที่มีรถสวนทางมา ให้เปลี่ยนมาใช้ไฟต่ำในระยะเวลารั่วคราว

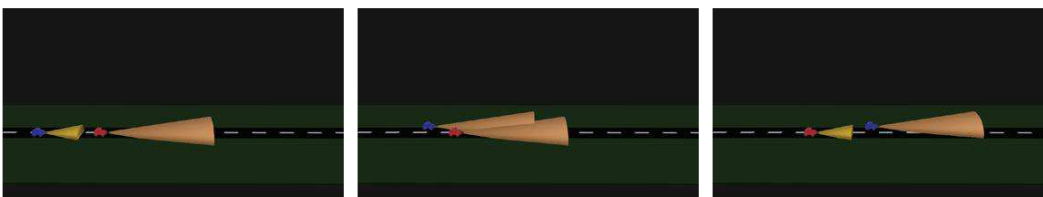
คุณควรปฏิบัติดังนี้:

การใช้ไฟส่องสว่างขณะสวนทางกัน: ให้เปลี่ยนมาใช้ไฟต่ำเมื่อลำแสงของไฟรถทั้งสองมาบรรจบกัน และให้เปลี่ยนไปใช้ไฟสูงประมาณ 10 เมตร ก่อนที่รถสวนทางกัน



ภาพ: Mikael Seidler

การใช้ไฟส่องสว่างขณะแซง: เมื่อต้องการทำการแซง ให้ส่งสัญญาณไฟเลี้ยวด้านซ้าย และเปลี่ยนมาใช้ไฟสูง เมื่อด้านหน้ารถจะขนานกับท้ายรถของรถที่คุณต้องการจะแซง เมื่อสามารถมองเห็นรถที่แซงได้จากกระจกมองหลังแล้ว ให้คุณเปิดไฟเลี้ยวด้านขวาและกลับไปช่องเดินรถของคุณ ซึ่งในเวลาเดียวกันนี้รถที่ถูกแซงจะเปลี่ยนไปใช้ไฟต่ำแทน



ภาพ: Mikael Seidler

ความสำคัญของความเร็วรถต่อการขับรบบในสภาวะที่ยากลำบาก

กรณีมีสภาวะยากลำบากในการขับรบบต้องเลือกใช้ความเร็วรถให้เหมาะสมกับสถานการณ์การขับรบบอย่างปลอดภัย โดยคำนึงถึงสภาพถนน สภาพอากาศ สภาพมองเห็น และสภาพการจราจร ควรใช้ความเร็วรถที่คุณสามารถควบคุมรถ และหยุดรถได้เมื่อจำเป็น และควรระวังไม่ให้สิ่งสกปรกหรือกรวดกระเด็นไปโดนผู้ใช้ถนนคนอื่น

B13 การขับรบบถนนที่ลื่น

การยึดเกาะถนนและข้อบ่งชี้ถึงถนนที่มีความลื่น

การรับรู้ถึงความลื่นของสภาพผิวถนนก่อนออกเดินทางนั้นถือเป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งในกรณีที่ถนนมีความลื่นมากจนทำให้ไม่สามารถทรงตัวเพื่อเดินได้นั้น การขับรบบก็จะมีอาการเช่นเดียวกัน คุณสามารถทดสอบความลื่นได้ โดยการเร่งความเร็วรถและทำการเบรก เมื่อการทดสอบนี้ไม่เป็นอันตรายต่อผู้อื่น Black ice (สภาพถนนที่อยู่ในสภาวะเคลือบแก้ว) จะมีความลื่นมาก ซึ่งพื้นผิวถนนนี้ดูเหมือนว่าเปียก แต่ในความเป็นจริงแล้วมันเป็นน้ำที่ก่อตัวเป็นชั้นน้ำแข็งบาง ๆ ซึ่งเกาะอยู่บนผิวถนนลาดยาง โดยส่วนมาก Black ice จะเกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณส่วนหัว สะพานและถนนเลียบชายหาด เพราะฉะนั้นจึงจำเป็นต้องใช้ความเร็วรถที่ต่ำกว่าปกติ นอกจากนี้พื้นน้ำแข็งที่มีความเปียกและชั้นหิมะบาง ๆ บนพื้นถนนที่เป็นน้ำแข็งนั้นเป็นสัญญาณที่บ่งชี้ว่าสภาพถนนมีความลื่น

การเตรียมความพร้อม

ยางรถสำหรับฤดูหนาว: ผู้ขับขีรถจำเป็นต้องใช้ยางรถสำหรับฤดูหนาว ในช่วงเดือนธันวาคมถึงเดือนกุมภาพันธ์ ยางรถสำหรับฤดูหนาวจะแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ยางรถแบบมีปุ่มสตั๊ด และยางรถแบบไม่มีปุ่มสตั๊ด ยางรถประเภทมีปุ่มสตั๊ดจะมีปุ่มสตั๊ดที่เพิ่มการยึดเกาะบนถนนที่เป็นน้ำแข็งได้ดีขึ้น ซึ่งการใช้งานยางรถประเภทมีปุ่มสตั๊ดจะจำกัดให้สามารถใช้ได้ตั้งแต่ช่วงต้นเดือนพฤศจิกายนจนถึงช่วงเทศกาลอีสเตอร์ แต่ในสภาพอากาศที่เย็นนั้น คุณสามารถใช้ยางรถประเภทมีปุ่มสตั๊ดได้ในเวลาอื่นเช่นกัน ยางรถแบบไม่มีปุ่มสตั๊ดจะมีความนุ่มเงียบกว่ายางรถที่มีปุ่มสตั๊ด และจะเหมาะสมสำหรับการใช้งานในสภาพถนนที่หิมะละลายแล้ว

การอุ่นเครื่องยนต์: เมื่ออุณหภูมิอากาศต่ำกว่า +5 °C ให้อุ่นเครื่องยนต์ ก่อนที่จะทำการสตาร์ทรถ การอุ่นเครื่องยนต์เป็นการถนอมเครื่องยนต์ ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอีกด้วย อุปกรณ์ที่ทำความร้อนให้แก่เครื่องยนต์ เรียกว่า เครื่องทำความร้อนเครื่องยนต์ หรือ Block Heater นั่นเอง สายของเครื่องทำความร้อนเครื่องยนต์นี้จะต้องทำการเสียบกับปลั๊กไฟเข้ากับเสาเสียบสายไฟเครื่องทำความร้อนเครื่องยนต์ การอุ่นเครื่องยนต์จะใช้เวลาประมาณ 1-2 ชั่วโมง

เมื่อมีหิมะควรกวาดหิมะออกจากรถและชุดน้ำแข็งที่เกาะอยู่บนกระจกและแผ่นสะท้อนแสงออกไป รวมทั้งเรียนรู้วิธีการใช้งานของเครื่องทำความร้อน หรือที่เราเรียกกันว่าฮีตเตอร์ เพราะฮีตเตอร์จะทำให้การเกิดฝ้าที่กระจก ลดน้อยลง นอกจากนี้การเคาะหิมะออกจากทรงเท้าก่อนเข้ารถจะสามารถลดการเกิดฝ้าที่กระจกได้เช่นกัน

การขับรถยนต์อย่างปลอดภัยและการใช้ระบบควบคุมของรถ

หากสภาพพื้นผิวถนนมีความลื่น ควรออกรถด้วยการเหยียบคันเร่งเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เพื่อที่ล้อรถจะได้ไม่หมุนฟรี ควรหยุดรถโดยคำนึงว่าอย่างล้อที่มีระบบขับเคลื่อนนั้นจะต้องสามารถเกาะติดบนพื้นถนนได้ดี หากต้องการเบรก ต้องเริ่มเบรกก่อนล่วงหน้า เนื่องจากระยะเบรกบนพื้นถนนที่มีความลื่นจะเพิ่มขึ้นเป็นสี่เท่าจากเดิม เมื่อขับเข้าทางร่วมทางแยก ให้ขับอย่างระมัดระวัง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวจะเป็นบริเวณที่มีความลื่นอย่างยิ่ง ในช่วงฤดูหนาว ในกรณีที่จำเป็นต้องเบรกอย่างกะทันหัน อย่าลืมหาเหยียบคลัตช์และในขณะเดียวกันให้คุณเหยียบเบรกอย่างแรงและต้องทำอย่างรวดเร็ว หากรถไม่มีระบบเบรก ABS การควบคุมพวงมาลัยจะไม่ทำงานและอาจทำให้ท้ายรถหันไปด้านข้างได้ ดังนั้นให้ค่อย ๆ ลดการเบรกลง จากนั้นหันพวงมาลัยไปทิศทางตรง และทำการเบรกอีกครั้ง

การขับรถในทางโค้งที่มีความลื่นนั้นอาจทำให้เสียการควบคุมของรถได้ง่าย ดังนั้นให้ลดความเร็วของรถก่อนเข้าทางโค้งและเลือกใช้เกียร์ต่ำเมื่อจำเป็น

ในช่วงฤดูหนาวอาจจะมีหิมะที่สะสมกันเป็นกองบนเส้นแบ่งทิศทางเดินรถ ซึ่งถูกเรียกว่า แนวหิมะบนถนน หลีกเลี่ยงการขับแซง หากแนวหิมะบนถนนมีความสูง แต่หากมีความจำเป็นต้องขับแซงให้ค่อย ๆ ขับข้ามแนวหิมะบนถนนไปอย่างระมัดระวัง โปรดระวังรถกวาดหิมะในช่วงฤดูหนาว ควรลดความเร็วของรถลงก่อนที่จะสวนทางกับรถกวาดหิมะและขับชิดขอบทางด้านขวา ขณะที่สวนทางกับรถกวาดหิมะนั้นจะทำให้หิมะฟุ้งขึ้นมาและทำให้ไม่สามารถมองเห็นได้ไประยะหนึ่ง อย่าขับแซงรถกวาดหิมะ เพราะรถกวาดหิมะจะให้ทางกับคุณเอง

4

การขับรถที่ปลอดภัย

- B14 การวางแผนการเดินทาง
- B15 การคาดการณ์ - สถานการณ์อันตราย - อุบัติเหตุ
- B16 มนุษยสัมพันธ์และมารยาทในการขับรถ
และวิธีการขับรถด้วยแนวคิดรักภัยสิ่งแวดล้อม
- B17 หน้าที่ในการขับรถและการควบคุมตัวเอง
- B18 สมรรถภาพในการขับรถและการจัดการควบคุม
- B19 รถยนต์และการควบคุมตัวเอง

B14 การวางแผนการเดินทาง

สภาพและการสัสนทุกของรถ

สภาพรถ: รถจะต้องอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยและพร้อมใช้งานได้เสมอ ด้วยเหตุนี้จึงต้องคอยบำรุงรักษารถยนต์ตามโปรแกรมที่ได้กำหนดไว้ โปรแกรมการบำรุงรักษารถยนต์และช่วงระยะเวลาของการบำรุงรักษาที่สามารถดูได้จากคู่มือการบำรุงรักษารถยนต์ ก่อนที่จะออกเดินทางให้คุณตรวจสอบการทำงานของระบบไฟส่องสว่าง ทำความสะอาดกระจกรถ และเติมน้ำยาล้างกระจกที่เหมาะสมตามสภาพอากาศลงไปจนถึงน้ำฉีดกระจก นอกจากนี้ควรตรวจสอบสภาพยางและระดับลมยาง อย่าลืมว่าระดับลมยางจะต้องมีความเหมาะสมกับอัตราการบรรทุกของรถ

การบรรทุกของรถ: สัมภาระทุกชิ้นจะต้องถูกเก็บไว้ในช่องเก็บสัมภาระ คุณสามารถผูกสัมภาระเหล่านี้ได้ด้วยตาข่ายรัดสัมภาระหรือด้วยอุปกรณ์เพื่อรัดสัมภาระชนิดอื่น หากมีการปะทะเกิดขึ้นนั้น กระเป๋าเดินทางที่ถูกวางไว้บนเบาะหลังสามารถกระเด็นมากระแทกที่หลังของผู้ที่นั่งอยู่ด้านหน้าและทำให้ได้รับการบาดเจ็บที่ร้ายแรงได้ กระเป๋าที่ถูกวางไว้ผิดที่นั้น อาจขัดขวางการทำงานของอุปกรณ์ความปลอดภัยได้ หากต้องการบรรทุกสัมภาระไว้บนหลังคารถยนต์ ห้ามบรรทุกสัมภาระเกิน 10% ของน้ำหนักรถ สัมภาระที่บรรทุกไว้บนหลังคาจะต้องถูกมัดไว้ให้แน่นและทนการเบรคอย่างกะทันหันได้ อย่าลืมว่าการบรรทุกสัมภาระบนหลังคารถนั้นทำให้การขับเคลื่อนนั้นแย่ลง อัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงจะเพิ่มขึ้น และทำให้แรงต้านลมในขณะรถวิ่งมีมากขึ้นอีกด้วย ห้ามบรรทุกสัมภาระที่มีขนาดกว้างกว่าตัวรถบนหลังคา แต่สัมภาระที่บรรทุกสามารถมีความยาวเกินความยาวของรถไปทางด้านหน้าได้ 1 เมตร และทางด้านหลัง 2 เมตร และจะต้องทำการติดธงสีแดงหรือสีเหลืองสลับสีแดงไว้ที่สิ่งของที่บรรทุกนั้น หากบรรทุกสัมภาระในเวลามีแดดให้ติดไฟแสดงตำแหน่งสีขาวไว้ที่ด้านหน้าของสิ่งของที่บรรทุก และทำการติดไฟแสดงตำแหน่งสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งของที่บรรทุก

การวางแผนเส้นทางการเดินทาง

ขณะที่คุณวางแผนเส้นทางการเดินทาง ให้คำนึงถึงสภาพถนน ตารางเวลา และระยะเวลา ในช่วงฤดูหนาวควรเดินทางบนถนนที่ใหญ่และมีการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี ช่วงฤดูร้อนควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการซ่อมแซมถนน ซึ่งคุณสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับเส้นทางที่มีการซ่อมแซมได้จากเว็บไซต์ของกรมการขนส่งทางบก คุณควรมีเวลาที่เพียงพอสำหรับการเดินทาง รวมทั้งเวลาเพื่อการหยุดพักด้วย การหยุดพักนั้นจะช่วยป้องกันไม่ให้เหนื่อยล้าหรือหลับขณะขับรถ โปรดอย่าลืมว่าการขับรถในช่วงฤดูหนาวจะใช้เวลานานกว่าในช่วงฤดูร้อน ข้อกำหนดความเร็วของรถในช่วงฤดูหนาวจะต่ำกว่าในช่วงฤดูร้อน และเนื่องจากฤดูหนาวจะมีความชื้น ดังนั้นควรขับรถให้ช้าลง หลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีการจราจรติดขัด ควรวางแผนเส้นทางการเดินทางด้วยแผนที่หรือโปรแกรมการเดินทาง อย่าวางใจแต่เพียงเนวิเกเตอร์

การขับรถด้วยการใช้เนวิเกเตอร์

โปรดติดตั้งอุปกรณ์เนวิเกเตอร์ในสถานที่ที่ไม่รบกวนการขับรถ ห้ามมิให้การติดตามจอของเนวิเกเตอร์รบกวนการติดตามการจราจรของคุณ โปรดใส่จุดหมายปลายทางที่ต้องการไปที่เนวิเกเตอร์ก่อนที่จะออกเดินทาง หากคุณมีความจำเป็นที่จะต้องทำการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง ให้คุณหยุดรถ ตรวจสอบว่าเส้นทางในเนวิเกเตอร์นั้นตรงกับเส้นทางที่คุณได้วางแผนมาหรือไม่ กรุณาติดตามป้ายจราจรและทำการตัดสินใจด้วยตัวคุณเอง อย่าหวังแต่พึ่งเนวิเกเตอร์เพียงอย่างเดียว เพราะแผนที่ในเนวิเกเตอร์อาจจะผิดพลาดก็เป็นได้

การขับรถตามป้ายจราจรแนะนำ

ป้ายจราจรแนะนำจะถูกติดตั้งไว้ด้านบนหรือด้านข้างของทางเดินรถ
 ป้ายจราจรแนะนำจะบอกถึงจุดหมายปลายทางของทางเดินรถแต่ละเส้นทาง
 โปรดสังเกตป้ายจราจรแนะนำล่วงหน้า เพื่อที่จะสามารถเลือกใช้ช่องเดินรถ
 ได้อย่างสะดวกและราบรื่น ทางเชื่อมของทางด่วนจะมีหมายเลขของทางเชื่อม
 กำกับไว้ ซึ่งสามารถเห็นหมายเลขของทางเชื่อมนี้ได้จากป้ายจราจรแนะนำ
 หมายเลขของทางเชื่อมดังกล่าวจะสามารถดูจากแผนที่หรือเนวิเกเตอร์ได้
 เช่นกัน หากขับรถเลี้ยวร่วมทางแยกหรือทางเชื่อม อย่าตื่นตระหนก
 หากขับรถอยู่ในบริเวณชุมชนเมืองนั้น คุณสามารถกลับไปเส้นทางเดิมได้ด้วย
 การอ้อม Block (ตึกที่แบ่งออกเป็นตอน ๆ ซึ่งมีถนนคั่น) หากขับรถใน
 ทางหลวงให้เลี้ยวซ้ายในทางร่วมทางแยกถัดไป ให้ทำการกลับรถในทางเล็ก
 ซึ่งมีความปลอดภัยกว่า และหากขับรถอยู่ในทางด่วน ให้ขับรถเข้าทางเชื่อม
 ถัดไป ซึ่งเส้นทางนี้จะพากลับไปยังทางเดิมได้อย่างปลอดภัย

B15 การคาดการณ์ - สถานการณ์อันตราย - อุบัติเหตุ

การคาดการณ์ การรับรู้และการหลีกเลี่ยงความเสี่ยง

เมื่อคุณเลือกซื้อรถสำหรับตัวเอง ให้นึกถึงความปลอดภัยของรถเป็นหลัก
 ทำความรู้จักกับระบบควบคุมและระบบความปลอดภัยภายในรถจากคู่มือ
 การใช้รถ ดูแลรักษารถยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่เสมอและบำรุงรักษารถ
 ตามเวลาที่ได้กำหนดไว้ มีการวางแผนเส้นทางการเดินทางล่วงหน้าก่อนที่จะ
 จะทำการออกเดินทาง เรียนรู้ที่จะรับรู้ถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ
 และให้เลือกใช้ความเร็วรถตามสถานการณ์ ควรคำนึงถึงสภาพจราจร สภาพ
 แวดล้อมจราจร และสภาพอากาศด้วย เว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้าเพื่อที่
 จะได้มีเวลาตอบสนองกับเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดไว้

วิธีปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉิน

วิธีปฏิบัติในสถานการณ์ฉุกเฉินนี้จะขึ้นอยู่กับรถที่ใช้ขับขี่ ซึ่งจะต้องเรียนรู้รถของคุณและจะต้องรู้ว่าภายในรถมีระบบอะไรบ้าง เพื่อที่จะสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง เช่น ระบบที่ช่วยในการควบคุมการทรงตัว ESC จะแตกต่างจากระบบป้องกันล้อหมุนฟรี TRC

	มีระบบเบรก ABS / ระบบที่ช่วยในการควบคุมการทรงตัว ESC	ไม่มีระบบเบรก ABS / ระบบที่ช่วยในการควบคุมการทรงตัว ESC
การเบรกฉุกเฉิน	<ul style="list-style-type: none"> เหยียบคลัทช์และเหยียบเบรกให้สุดแป้น เลี้ยวเพื่อหลบสิ่งกีดขวาง 	<ul style="list-style-type: none"> เหยียบคลัทช์และเหยียบเบรกให้สุดแป้น ยกเท้าออกจากแป้นเบรกก่อนที่จะหลบสิ่งกีดขวาง เลี้ยวเพื่อหลบสิ่งกีดขวาง
วิธีปฏิบัติเมื่อเกิดการลื่นไถลไปด้านข้าง	<ul style="list-style-type: none"> ควบคุมพวงมาลัยตามทิศทางที่รถลื่นไถลไป เหยียบคลัทช์จนสุดแป้น แต่อย่าเหยียบเบรก ควบคุมพวงมาลัยให้ไปทางทิศทางของถนน 	
วิธีปฏิบัติเมื่อเกิดอาการดื้อไค้	<ul style="list-style-type: none"> เหยียบคลัทช์ให้สุดแป้น แต่อย่าเหยียบเบรก บังคับพวงมาลัยให้อยู่ในทิศทางที่คุณต้องการ อย่าหักพวงมาลัยมากเกินไป ระบบจะช่วยลดความเร็วของรถ และควบคุมรถให้ไปตามทิศทางที่ต้องการ 	<ul style="list-style-type: none"> เหยียบคลัทช์ให้สุดแป้น อย่าเหยียบเบรก อย่าพยายามหมุนพวงมาลัยไปมากกว่าเดิม

การบรรเทาผลกระทบที่ร้ายแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ

กรุณาคาดเข็มขัดนิรภัยและปรับที่นั่งขับรถให้ถูกต้อง ซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญ หากภายในรถมีระบบถุงลมนิรภัย เด็กที่มีความสูงต่ำกว่า 135 เซนติเมตร จำเป็นจะต้องมีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเฉพาะสำหรับตนเองขณะที่เดินทาง ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะมีการแนะนำให้เด็กนั่งที่เบาะหลัง เด็กที่มีอายุต่ำกว่า 3 ขวบ จะต้องเดินทางโดยจะต้องหันหลังให้กับทิศทางที่เดินทางไป ผู้ปกครองของเด็กหรือผู้ขับขี่รถต้องรับผิดชอบอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็ก

วิธีปฏิบัติในสถานการณ์ที่มีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น

คุณมีหน้าที่ที่จะต้องช่วยเหลือเมื่อมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น ควรอยู่ในความสงบ และทำการประเมินสถานการณ์ การประเมินสถานการณ์ หมายความว่า จะต้องตรวจสอบว่าคุณอยู่ที่ไหนและมีผู้บาดเจ็บกี่คน หลังจากนั้นให้ทำการแจ้งเหตุฉุกเฉิน โดยการโทรไปที่เบอร์ฉุกเฉิน 112 และต้องตอบคำถามที่คุณถูกถาม และปฏิบัติตามคำแนะนำที่ได้รับ อย่าตัดสายโทรศัพท์จนกว่าจะได้รับอนุญาตให้ตัดสายได้ การป้องกันอุบัติเหตุเพิ่มเติมที่อาจเกิดขึ้นได้โดยส่งสัญญาณไฟฉุกเฉินและเปิดไฟจอด คุณควรสวมใส่เสื้อสะท้อนแสงและนำสามเหลี่ยมสะท้อนแสงไปไว้ที่ริมขอบทางในระยะเวลาที่ไกลพอสมควร ช่วยชีวิตผู้ที่ตกอยู่ในอันตรายและดับเครื่องยนต์ของรถที่เกิดอุบัติเหตุ และให้การปฐมพยาบาลโดยการเปิดทางเดินหายใจและทำการหยุดเลือด ในขณะที่กำลังรอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่หน่วยกู้ภัยนั้น ให้สงบสติอารมณ์ของผู้บาดเจ็บ ติดตามอาการของพวกเขาและอยู่เป็นเพื่อนกับพวกเขา

B16 มนุษย์สัมพันธ์และมารยาทในการขับรถและ วิธีการขับรถด้วยแนวคิดรักภัยสิ่งแวดล้อม

สังคมและสภาพแวดล้อมทางสังคม

การมีมนุษยสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้งานด้วยกันคือหัวใจสำคัญของระบบการจราจร ผู้ขับขี่รถที่มีมนุษยสัมพันธ์จะแสดงความถึงรับผิดชอบของตนเองต่อผู้ใช้รถใช้ถนนคนอื่น รวมทั้งยังให้ความสำคัญแก่ความต้องการและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ผู้ขับขี่รถยังต้องสามารถที่จะควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ดีอีกด้วย ระบบการจราจรจะพยายามพัฒนาให้ไปในทางที่ดีขึ้นด้วยใช้วิธีทางสังคมเข้ามาเป็นตัวช่วย เช่น การติดตามการจราจรในสถานที่ที่มักจะเกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง เป็นต้น

ทัศนคติการจราจรของผู้ขับขี่รถและพฤติกรรมการขับขี้นั้นจะเปลี่ยนไปเมื่อมีเพื่อนอยู่ด้วย ในฐานะที่เป็นคนขับขีรถ จะต้องคำนึงอยู่เสมอว่าคุณเป็นผู้รับผิดชอบต่อทั้งตัวคุณ ผู้โดยสาร รวมทั้งผู้ใช้งานคนอื่น

ระบบการจราจร กฎหมาย และการควบคุมการจราจร

ระบบการจราจรประกอบไปด้วยผู้ขับขี่รถ ผู้ใช้ถนนคนอื่น สภาพการจราจรบนท้องถนน ยานพาหนะ และการควบคุมการจราจรบนท้องถนน ผู้ขับขี่รถจะต้องมีความสามารถในการคาดคะเนถึงสถานการณ์ต่าง ๆ และขับรถในลักษณะที่ผู้ใช้อื่นสามารถคาดเดาถึงการขับรถของคุณได้ง่าย กฎหมายถูกร่างขึ้นมาโดยมีจุดหมายเพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีสิทธิที่จะสัญจรไปมาบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัย กฎหมายการจราจรได้กำหนดให้ผู้ขับขี่รถปฏิบัติตามกฎที่ได้ระบุไว้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ทุกฝ่าย ในฐานะที่คุณเป็นผู้ขับขี่รถนั้น ต้องมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร ข้อกำหนดความเร็วของรถ รวมทั้งจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง การปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ได้กำหนดไว้นั้นเป็นการลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ

การตรวจตราด้านการจราจรนั้นเป็นวิธีที่การควบคุมให้ทุกคนปฏิบัติตามกฎหมายจราจร การตรวจสอบความเร็วของรถจะทำการตรวจสอบด้วยกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ การขับรถเกินความเร็วที่ได้กำหนดนั้นจะมีการปรับโดยระบบวันปรับ (กำหนดตามวันและรายได้) หรือไม่ก็มีการปรับแบบอัตราตายตัว นอกจากกล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติแล้ว ยังมีเจ้าหน้าที่ตำรวจในการจราจรที่คอยควบคุมเรื่องสภาพการขับรถของผู้ขับขี่รถ โดยเฉพาะการใช้แอลกอฮอล์และสารเสพติดของผู้ขับขี่รถ ผู้ขับขี่รถจะมีโทษในข้อหาเมาแล้วขับ หากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีปริมาณอย่างน้อย 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือระดับแอลกอฮอล์จากลมหายใจมีปริมาณอย่างน้อย 0.22 มิลลิกรัมต่อลิตร แต่หากปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีปริมาณอย่างน้อย 120 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ หรือระดับแอลกอฮอล์จากลมหายใจมีปริมาณอย่างน้อย 0.53 มิลลิกรัมต่อลิตร จะมีโทษในข้อหาเมาแล้วขับขั้นร้ายแรง

ความรับผิดชอบด้านการขับรถอย่างประหยัด

วิธีขับรถอย่างประหยัด:

- วางแผนเส้นทางการขับรถของคุณ โดยการใช้เส้นทางที่มีระยะใกล้ที่สุด และเป็นเส้นทางที่มีจราจรไม่ติดขัด
- เว้นระยะห่างที่ปลอดภัย เพื่อการรักษาความสมดุลของความเร็วรถ
- พยายามขับรถด้วยการใช้เกียร์สูงโดยการเหยียบคันเร่งเบา ๆ โดยที่ความเร็วของรถไม่ลดลง เพื่อที่เครื่องยนต์จะได้ไม่ทำงานหนักเกินไป
- ขับขี่รถตามจังหวะการจราจร และหลีกเลี่ยงการเบรกที่ไม่จำเป็น
- บำรุงรักษารถยนต์อยู่เสมอ

Smart traffic การจราจรอัจฉริยะ

ระบบการแจ้งเหตุฉุกเฉิน e-call เป็นระบบที่จะทำการแจ้งเหตุฉุกเฉินอัตโนมัติ เมื่อมีสถานการณ์อุบัติเหตุเกิดขึ้น ซึ่งระบบนี้จะทำการติดต่อกับศูนย์บริการฉุกเฉินที่ใกล้ที่สุด และทำการแจ้งข้อมูลสถานที่ที่เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งข้อมูลที่สำคัญต่าง ๆ ระบบ e-call นี้มีผลบังคับใช้กับรถยนต์รุ่นที่ผลิตตั้งแต่วันที่ 31.3.2018 เป็นต้นไป

เครื่องวัดแอลกอฮอล์อัตโนมัติจะตรวจปริมาณแอลกอฮอล์จากลมหายใจของผู้ขับช้รถก่อนที่รถจะสามารถทำการติดเครื่องได้ เครื่องยนต์จะไม่ทำงาน หากเครื่องตรวจจับได้ว่าผู้ขับช้รถอยู่ในอาการเมา เครื่องวัดแอลกอฮอล์อัตโนมัตินี้มีผลบังคับใช้กับผู้ทำงานเป็นคนขับรถโดยสารประจำทางหรือแท็กซี่เพื่อไปรับไปส่งเด็ก ๆ ที่สถานรับเลี้ยงดูเด็กหรือโรงเรียน

B17 หน้าที่ใช้ในการขับรถและการควบคุมตนเอง

ความเสี่ยงเฉพาะของผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น

ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยนั้นมักจะไม่ค่อยมีประสบการณ์ในการขับรถ ดังนั้นจึงอาจจะทำหายกับความเสี่ยงที่อันตรายมากเกินไป อุบัติเหตุการจราจรที่ร้ายแรงของวัยรุ่นนั้นโดยส่วนมากแล้วมีสาเหตุมาจากการใช้ความเร็วรถสูง การเสียหลักออกนอกถนน การขับที่รถขณะมีเมเมา และการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยนั้นจะมีพฤติกรรมตอบสนองต่อต่อภาวะความกดดันอย่างชัดเจน ไม่ว่าจะเป็นความกดดันนั้นจะมาจากกลุ่มเพื่อนหรือมาจากผู้ใช้นบนคนอื่น

ผลกระทบของเพื่อนร่วมทางและวิธีปฏิบัติต่อผลกระทบนั้น

ผลกระทบของเพื่อนร่วมทางต่อผู้ขับขี่รถ จะขึ้นอยู่กับอายุและเพศของผู้ขับขี่รถและเพื่อนร่วมทาง รวมทั้งจะขึ้นอยู่กับจำนวนของเพื่อนร่วมทางและช่วงเวลาการเดินทางนั้น ซึ่งช่วงเวลาขับรถตอนเย็นและตอนกลางคืนจะเพิ่มความเสี่ยงต่อผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่น วิธีการขับรถของผู้ขับจะขึ้นอยู่กับความคิดของเขาว่าเพื่อนร่วมทางที่มาด้วยนั้นมีความคาดหวังจากเขาอย่างไร เพื่อนร่วมทางอาจจะปลุกกระตมให้ผู้ขับขี่ทำหายกับความเสี่ยงนั้นก็อาจเป็นไปได้ นอกจากนี้เสียงเพลง เสียงครีกโครม และความสนุกสนานอาจจะทำลายสมาธิของผู้ขับขี่รถ ความกดดันที่มาจากกลุ่มนั้นสามารถควบคุมได้โดยการคาดการณ์สถานการณ์ล่วงหน้าและคิดวิธีที่จะลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น ผู้ขับขี่รถมีหน้าที่ต้องตัดสินใจถึงเรื่องมารยาทในรถและใครเป็นผู้ตัดสินใจเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ

การควบคุมผลกระทบจากอารมณ์ของตนเอง

การรู้จักและการควบคุมอารมณ์ของตนเองนั้นถือเป็นทักษะที่สำคัญของผู้ขับขี่รถ ความอึดเข็ม ความตื่นตัว ความสนุกสนาน ความกดดัน ความโกรธ อาจเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อันตรายในการขับรถบนท้องถนน การมองโลกในแง่ดี จะทำให้สามารถเข้าใจถึงการขับรถของผู้คนอื่นได้ดี คุณควรเรียนรู้ที่จะตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างไร ควรออกเดินทางล่วงหน้าเพื่อที่จะได้มีเวลาขับรถไปยังจุดปลายทางได้อย่างไม่เร่งรีบ

B18 สมรรถภาพในการขับรถ และการจัดการควบคุม

ผลกระทบของสิ่งเสพติด

แอลกอฮอล์: แอลกอฮอล์มีผลกระทบที่เสียหายต่อการทำงานของสมอง แอลกอฮอล์จะทำให้หย่อนความสามารถในการควบคุมตัวเอง และทำให้สมรรถภาพทางกายลดลง รวมทั้งทำให้ความกล้าที่จะเสี่ยงนั้นมีมากขึ้นอีกด้วย การออกฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายสิ่ง เช่น ประสิทธิภาพจากการบริโภคแอลกอฮอล์ อายุ เพศ และน้ำหนัก ผู้ขับขี่ที่อยู่ในอาการเมานั้นจะไม่สังเกตเห็นว่าสมรรถภาพในการขับรถของตนเองนั้นลดลง การขับขีรถในขณะเมาสุรานั้นถือเป็นเรื่องผิดกฎหมาย ซึ่งกฎหมายได้กำหนดว่าถ้าปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดมีอยู่ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg/dl) จะมีโทษในข้อหาเมาแล้วขับ แต่ถ้าหากมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 120 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg/dl) จะมีโทษเมาแล้วขับขั้นร้ายแรง ซึ่งระยะทางหรือสถานที่ที่ขับขีรถจะไม่มี ความหมายต่อการพิจารณากล่าวโทษในข้อหาเมาแล้วขับ หากให้ผู้ที่อยู่ในอาการเมาสุราขับขีรถนั้นก็ถือเป็นเรื่องผิดกฎหมายเช่นเดียวกัน การกำจัดแอลกอฮอล์ออกจากร่างกายนั้นไม่สามารถเร่งความเร็วได้ ดับจะทำหน้าที่เผาผลาญแอลกอฮอล์ในอัตรา 1 กรัมต่อ 10 กิโลกรัม ภายในหนึ่งชั่วโมง (1g/10kg/1h) หากอยู่ในอาการเมาค้างก็ไม่สามารถขับขีรถได้เช่นกัน ในกรณีที่มิคนอื่นขับรถในขณะเมาสุรานั้น คุณมีหน้าที่ต้องโทรแจ้งที่เบอร์ฉุกเฉิน 112

ยาเสพติด: การครอบครองยาเสพติด การเสพยาเสพติด และการขับในขณะเมายานั้นล้วนแล้วแต่เป็นสิ่งที่ผิดกฎหมาย กัญชาจะส่งผลกระทบต่อสมรรถภาพในการรับรู้ของผู้ขับขี่รถ ซึ่งการออกฤทธิ์ของกัญชาจะเริ่มตั้งแต่ 8-10 วินาทีหลังจากการเสพและจะออกฤทธิ์หลายชั่วโมงด้วยกัน เบนโซไดอะซีปีน (Benzodiazepine หรือ BZD) จะเป็นกลุ่มยาที่ผ่อนคลายและบรรเทาความตึงเครียด ความตื่นตกใจ และความวิตกกังวล ซึ่งถ้ามีการใช้ยาตัวนี้ร่วมกับแอลกอฮอล์จะทำให้ระบบประสาทส่วนกลางนั้นหย่อนความสามารถลง แอมเฟตามีน (Amphetamine) จะส่งผลกระทบทำให้อยู่ไม่นิ่ง ความตื่นตกใจ และเห็นภาพหลอน ผู้ที่เสพยาตัวนี้จะรู้สึกกระปรี้กระเปร่า แต่จะฉุนเฉียวง่าย เฮโรอีน (Heroin) จะทำให้ผู้เสพยารู้สึกสบายมีอาการเคลิบเคลิ้ม แต่จะลดประสิทธิภาพการรับรู้ตอบสนองและทำให้การสั่งการทำงานของร่างกายนั้นลดลง โคเคน (Cocaine) จะหย่อนสมรรถภาพในการคาดคะเน ซึ่งเป็นสาเหตุไปสู่การทำการประเมินที่ผิดพลาด ยาอี (3,4 methylenedioxy methamphetamine หรือ MDMA) จะมีผลต่ออารมณ์และเห็นภาพหลอน รวมทั้งยังหย่อนสมรรถภาพการรับรู้ถึงเวลาและสถานที่ แอลเอสดี (Lysergic acid diethylamide หรือ LSD) จะส่งผลให้เกิดอาการหลงผิดและเห็นภาพหลอนที่น่ากลัว

ยาและอาการเหนื่อยล้า

กล่องยาที่มีเครื่องหมายรูปสามเหลี่ยมสีแดง เป็นการเตือนว่ายาดังกล่าวอาจจะลดประสิทธิภาพการขับรถบนท้องถนน ผู้ขับขี่รถจะต้องตรวจสอบผลข้างเคียงของยานั้น ๆ ในกรณีที่ยาตัวนั้นทำให้เกิดอาการมึนเมา จะส่งผลเท่ากับการขับที่รถขณะเมา

อาการเหนื่อยล้า: คือปัญหาทั่วไปบนท้องถนน ซึ่ง 20% ของผู้ขับขี่รถเคยเกิดอาการเคลิ้มหลับขณะขับรถ อาการเหนื่อยล้าจะส่งผลให้ประสิทธิภาพในการขับรถลดลงและยังเพิ่มการทำผิดพลาดขณะขับรถอีกด้วย หากคุณมีอาการตื่นตัวเป็นเวลา 24 ชั่วโมง ก็เท่ากับมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ การเคลิ้มหลับขณะขับรถนั้นส่วนมากแล้วจะเกิดขึ้นในช่วงตอนเช้ามืดหรือตอนบ่าย

ขั้นตอนการหลับขณะขับรถมีดังนี้:

1. **อาการเฉื่อยชา:** ความตื่นตัวจะลดลง และ ผู้ขับขีรถจะมีความรู้สึกเฉื่อยชาต่อการขับรถ
2. **การหาว:** ผู้ขับขีรถจะเคลื่อนไหวตัว หาว และตอบสนองได้ช้าลง
3. **อาการหนักหน่วงตา:** คุณควรจะหยุดขับรถ
4. **การหลับ (คอตก):** ผู้ขับขีรถจะหลับในช่วงสั้น ๆ รถจะเขวไปมา และบางครั้งก็ขับเข้าริมขอบทาง
5. **การหลับ:** ผู้ขับขีรถหลับ แต่รถยังวิ่งแล่นอยู่ ซึ่งถ้าเป็นอย่างนี้แล้ว ผลกระทบที่ตามมาจะร้ายแรงยิ่งนัก

คุณสามารถป้องกันไม่ให้เกิดอาการเหนื่อยล้าได้โดยการหลับพักผ่อนให้เพียงพอ ในกรณีที่ต้องเดินทางไกลนั้น จงอย่าเดินทางหลังจากวันที่คุณเหนื่อยจากการทำงานหรือหลังจากรับประทานอาหารมื้อหนัก หากผู้ขับขีรถเริ่มที่จะเหนื่อยล้า นั้น วิธีที่ดีที่สุด คือ การนอนพักผ่อนสัก 20 นาที และหลังจากนี้ให้เดินเล่นซักพัก



ภาพ: Tiia Joutsen

B19 รถยนต์และการควบคุมตนเอง

ประเภทของรถยนต์และการเลือกซื้อรถ

โดยทั่วไปแล้วผู้คนมักจะเลือกซื้อรถยนต์เพื่อแสดงออกถึงความมั่งคั่งและสไตล์ของตนเอง แต่เรื่องความปลอดภัยของรถนั้นมักจะถูกลืมอยู่เสมอ ขณะที่เลือกซื้อรถให้กับตนเองเป็นเรื่องสำคัญที่ควรคำนึงถึงรถที่มีความปลอดภัยและเหมาะสมกับคุณเอง ปัจจัยที่จะช่วยให้เลือกรถที่เหมาะสมได้นั้นต้องคำนึงถึงเรื่องราคาของรถและคุณลักษณะของมัน นอกจากนี้แล้วควรนึกถึงอายุการใช้งานของรถ รวมทั้งค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมด

การดูแลรถ

การบำรุงรักษารถยนต์: ส่วนใหญ่รถจะมีความปลอดภัย หากรถนั้นถูกดูแลรักษาและตรวจสภาพอยู่เสมอ คุณสามารถดูข้อมูลการบำรุงรักษารถได้จากคู่มือการบำรุงรักษารถยนต์หรือคู่มือการใช้รถ อย่าซื้อรถที่ไม่มีคู่มือการบำรุงรักษารถยนต์ การรักษาความสะอาดรถก็ถือเป็นการดูแลรักษารถยนต์เช่นกัน การล้างรถเป็นประจำนั้นจะช่วยลดการเกิดสนิมที่รถและยังทำให้การใช้งานของรถอยู่ได้นานอีกด้วย

ผู้ขับขี่รถจะต้องคอยตรวจสอบการทำงานต่างๆ ของรถเพื่อความปลอดภัยดังต่อไปนี้

1. การทำงานของระบบเบรก
2. การทำงานของระบบกันสะเทือนของรถและโช้คอัพ (Shock Absorber)
3. การทำงานของระบบไฟส่องสว่าง
4. การทำงานของระบบการควบคุมรถ
5. การทำงานของระบบปัดน้ำฝน

ยางรถ

ยางรถเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยให้คุณสามารถเร่งความเร็วรถ เบรก และควบคุมการขับเคลื่อนได้ จึงต้องตรวจสอบสภาพยางรถและความลึกของดอกยางเป็นประจำ

- ความลึกของดอกยางสำหรับฤดูร้อนจะต้องมีอย่างน้อย 1.6 มิลลิเมตร แต่โดยปกติแล้วจะมีการแนะนำให้ใช้ยางรถสำหรับฤดูร้อนที่มีความลึกของดอกยางอย่างน้อย 4 มิลลิเมตร
- ความลึกของดอกยางสำหรับฤดูหนาวจะต้องมีอย่างน้อย 3 มิลลิเมตร แต่โดยปกติแล้วจะมีการแนะนำให้ใช้ยางรถสำหรับฤดูหนาวที่มีความลึกของดอกยางอย่างน้อย 6 มิลลิเมตร

นอกจากนี้ให้ตรวจสอบความดันของยางรถอยู่เป็นประจำ และปรับให้เข้ากับสภาพการบรรทุกของรถ โดยปกติแล้วแรงดันลมมาตรฐานของยางรถของรถจะถูกระบุไว้ในคู่มือการใช้รถ บริเวณข้างประตู หรือฝาด้านในของถังน้ำมัน

ปัจจัยที่ทำให้คุณเสียสมาธิขณะขับรถ

ผู้ขับขี่รถจะต้องมีสมาธิในการขับรถในจราจรปัจจุบัน ยังมีประสบการณ์ในการขับรถน้อยเท่าไร ก็ยังจะต้องมีสมาธิในการขับรถให้มากเท่านั้น สภาพแวดล้อมการจราจรจะประกอบไปด้วยสิ่งที่ดึงดูดความสนใจต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการขับรถ ขณะที่ขับรถ ห้ามใช้วิทยุ เครื่องเล่นเพลง หรือโทรศัพท์ ในกรณีที่สิ่งเหล่านี้นั้นรบกวนคุณ

อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยและวิธีการใช้

เข็มขัดนิรภัย: โปรดคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งเมื่อขึ้นรถ และบอกให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดด้วย ในสถานการณ์ที่มีการปะทะเกิดขึ้นนั้น เข็มขัดนิรภัยจะช่วยให้ไม่กระเด็นออกจากรถ

ระบบป้องกันล้อหมุนฟรี TRC และระบบควบคุมการทรงตัว ESC:

ระบบป้องกันล้อหมุนฟรี TRC จะป้องกันไม่ให้เกิดการหมุนของล้อเมื่อเร่งความเร็วรถหรือขณะทำการเบรกด้วยเครื่องยนต์ (Engine braking) ระบบควบคุมการทรงตัว ESC จะช่วยทำให้การควบคุมรถนั้นดีขึ้น เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่รถสั่นไถล

คำศัพท์

ภาษาฟินน์

ภาษาไทย

ajoasento	ที่นั่งขับรถ
ajoharjoittelurata	สนามฝึกขับรถ
ajokaista	ช่องเดินรถ
ajolinja	เส้นทางการขับรถ
ajosuunta	ทิศทางการขับรถ
ajoura	ร่องล้อ
ajovuoro	ลำดับการขับขีรถ
aktiivinen turvalaite	อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย
	ประเภทเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุ
alkolukko	อุปกรณ์วัดแอลกอฮอล์ลึกสตาร์ท
	เครื่องยนต์
aura-auto	รถกวาดหิมะ
e-call hätäviestijärjestelmä	ระบบแจ้งเหตุฉุกเฉิน e-call (อีคอล)
eriarvoinen risteys	ทางร่วมทางแยกที่มีสิทธิไม่เท่ากัน
etuajo-oikeus	สิทธิในการใช้ทาง
hidastuskaista	ช่องชะลอความเร็วรถ
huoltokirja	คู่มือบำรุงรักษารถยนต์
huolto-ohjelma	โปรแกรมบำรุงรักษารถยนต์
huurtuminen	การเกิดฝ้าที่กระจก
hälytysajoneuvo	รถฉุกเฉิน
hätäjarrutus	การเบรกฉุกเฉิน
jarrutusmatka	ระยะเบรก

ภาษาฟินน์

ภาษาไทย

joutokäynti	การเดินทาง (การติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้)
kaarre	ทางโค้ง
katvealue	จุดบอด
keli	สภาพอากาศ
keskiviiva	เส้นแบ่งทิศทางจราจร
kesärengas	ยางรถสำหรับฤดูร้อน
kiertoliittymä	วงเวียน
kiihdytyskaista	ช่องเร่งความเร็วรถ
kitkarengas	ยางรถประเภทไม่มีปุ่มสตั๊ด
kitkavoima	แรงเสียดทาน
kohtaamispaikka	จุดสวนทางของรถ
kokonaismassa	น้ำหนักรวมของรถ
kortteli	Block (บล็อก)
kävelykatu	ถนนคนเดิน
käyntinopeusmittari	มาตรวัดรอบเครื่องยนต์
käyttöohjekirja	คู่มือการใช้รถ
liike-energia	พลังงานจลน์
liikennevirasto	กรมการขนส่งทางบก
liikenneympyrä	วงเวียน
liikenneympäristö	สภาพแวดล้อมจราจร
liittymä	ทางเชื่อม
lisäkilpi	ป้ายจราจรให้ข้อมูลเพิ่มเติม
lohkolämmitin	เครื่องทำความร้อนเครื่องยนต์ (Block Heater)

ภาษาฟินน์

ภาษาไทย

lämmityslaite

เครื่องทำความร้อน/ฮีตเตอร์

lämpötolppa

เสาเสียบสายไฟเครื่องทำความร้อน
เครื่องยนต์

maantie

ทางหลวง

musta jää

Black ice (แบล็คไอส์)

nastarengas

ยางรถประเภทมีปุ่มสตั๊ด

navigaattori

เนวิเกเตอร์

nopeudenvalvontakamera

กล้องตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ

nopeusmittari

มาตรวัดความเร็ว

nopeusrajoitus

ข้อจำกัดความเร็วรถ

näkökenttä

พื้นที่การมองเห็น/ลานสายตา

ohituskaista

ช่องเดินรถเพื่อการแซง

ohitusmatka

ระยะการแซง

omamassa

น้ำหนักรถ

opastin

ระบบ안내สัญญาณรถไฟ

passiivinen turvalaite

อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน
เมื่อเกิดเหตุ

perussääntö

กฎจราจรพื้นฐาน

perävaunu

รถพ่วงลากจูง

peräänajo

การชนท้ายรถ

piennar

ไหล่ทาง

pihakatu

Living street (ลีฟวิ่งสตรีท)

pito

การยึดเกาะบนถนน

polanne

แนวหิมะบนถนน

puskeminen

อาการดีดไค้ง

ภาษาฟินน์

ภาษาไทย

pysäköiminen	การจอดรถ
pysähtymismatka	ระยะการหยุด
pysäkki	ป้ายรถโดยสารประจำทาง
pysäköintikiekko	แผ่นระบุเวลาการจอดรถ (Parking disc)
pysäköintimittari	มิเตอร์เก็บค่าจอดรถ
pysäyttäminen	การหยุดรถ
rattijuopumus	เมาแล้วขับ
rautatien tasoristeys	ทางรถไฟผ่านถนนเสมอระดับ
reaktioaika	เวลาปฏิกิริยาตอบสนอง
reaktiomatka	ระยะคิด
risteysajo	การขับรุดผ่านทางร่วมทางแยก
risteävä ajorata/tie	ทางตัด
ryhmittäminen	การเลือกใช้ช่องทางเดินรถก่อนเลี้ยว
ryhmitysalue	บริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก
simulaattori	เครื่องฝึกขับรถจำลอง
sivuluisto	การเลื่อนไหล่ไปด้านข้าง
sokea kulma	จุดบอด
sulkuviiva	เส้นแบ่งทิศทางจราจรห้ามแซง
suojatie	ทางม้าลาย
sutia	ปิด
suuntamerkki	สัญญาณไฟเลี้ยว
taajama	บริเวณชุมชนเมือง
talvirengas	ยางรถสำหรับฤดูหนาว
tasa-arvoinen risteys	ทางร่วมทางแยกที่มีสิทธิเท่ากัน

ภาษาฟินน์

ภาษาไทย

tiemerkintä

เครื่องหมายบนพื้นทาง

tilannearvio

การประเมินสถานการณ์

tilannenopeus

ความเร็วตามสถานการณ์

turvaväli

ระยะห่างที่ปลอดภัย

törmäysvoima

แรงปะทะ

vaikutusalue

เขตที่ถูกกำกับด้วยป้าย

varoitussvalo

ไฟเตือน

vesiliirto

อาการเหินน้ำ

väistämismerkki

ป้ายการให้ทาง

väistämissääntö

กฎเรื่องการให้ทาง

väistämisvelvollisuus

หน้าที่ต้องให้ทาง

คำสั่งการขับรถ

ภาษาฟินน์	ภาษาไทย
paina kytkin pohjaan	เหยียบแป้นคลัทช์จนสุดแป้น
nosta kytkin tuntumaan ja pysäytä	ปล่อยคลัทช์ขึ้นอย่างช้าๆ จนเริ่มรู้สึกว่ารถยนต์กำลังเคลื่อนตัว แล้วหยุดคลัทช์ไว้
vaihda vaihde kakkoselle.. kolmoselle ... ykköselle	ใส่เกียร์สอง / ใส่เกียร์สาม / ใส่เกียร์หนึ่ง
hiljennä	ชะลอความเร็ว
jarruta	เบรก
pysäytä	หยุดรถ
käänny	เลี้ยว
lähdetään liikkeelle	ออกรถ
seuraavasta suoraan	ทางร่วมทางแยกต่อไป ให้ขับตรงไป
seuraavasta oikealle	ทางร่วมทางแยกต่อไป ให้ขับเลี้ยวขวา
seuraavasta vasemmalle	ทางร่วมทางแยกต่อไป ให้ขับเลี้ยวซ้าย
ensimmäisestä ulos eli oikealle (ympyrä)	ขับรถออกวงเวียนทางออกแรก คือเลี้ยวขวา
toisesta ulos eli suoraan	ขับรถออกวงเวียนทางออกที่สอง คือขับตรงไป
kolmannesta ulos eli vasemmalle	ขับรถออกวงเวียนทางออกที่สาม คือเลี้ยวซ้าย

ប្រឡងបុគ្គល

Rintee, Tapani 2008. Autokoulun oppikirja.
Helsinki: Opetustarvike.

Vesalainen Teppo & Suomen Autokoululiitto 2013.
Autokoulun oppikirja. Helsinki: Opetustarvike.

ออกแบบรูปเล่มโดย
ณานิส ศรัณยคุภศิลป์

