

Mopoilijoiden suhtautuminen poliisiin Lohjalla

Miksi mopoilija lähtee poliisia pakoön?

Antti Rajala

05/2021

TIIVISTELMÄ

Antti Rajala: Mopoilijoiden suhtautuminen poliisiin Lohjalla

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Petri Voittomäki ja Jari Saario

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää mitä lohjalaiset mopoilijat ajattelevat poliisista ja miksi mopoilijat lähtevät Lohjalla poliisia karkuun. Opinnäytetyön avulla on mahdollista löytää syy siihen, miksi mopojen karkuun lähteminen on Lohjalla niin yleistä ja mahdollisesti keinoja, miten karkuun lähtemistä voidaan vähentää.

Opinnäytetyö toteutettiin kvalitatiivisella eli laadullisella menetelmällä. Opinnäytetyön tulokset saatiin teemahaastatteluilla ja katsauksella aiheesta aikaisemmin tehtyihin tutkimuksiin ja muuhun kirjallisuuteen. Teemahaastatteluun osallistui neljä eri ikäistä mopoilijaa Lohjalta. Haastattelut koostuivat 24 kysymyksestä.

Opinnäytetyössä käy ilmi, että lohjalaiset mopoilijat suhtautuvat poliisiin pääsääntöisesti hyvin. Eivät he itse näe, että mopolla poliisia pakoon ajaminen olisi erityisen yleistä Lohjalla. Syitä poliisia pakoon lähtemiselle tuli selville useita, mutta niistä yleisin oli viritetty mopo ja pelko siitä saatavasta sanktiosta.

Sivumäärä: 33

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Toukokuu 2021

Avainsanat: mopo, pakeneminen, poliisi, viritäminen, sakko, Lohja

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	4
2 MOPOILUSTA	6
2.1 Mopot liikenteessä	6
2.2 Mopoilijoiden henkilövahingot tieliikenteessä	8
3 PAKENEMINEN.....	10
3.1 Taistele tai pakene- reaktio	10
3.2 Poliisin takaa-ajot Suomessa	10
3.3 Miksi mopoilija lähtee poliisia pakoont?.....	12
4 AJONEUVON PYSÄYTTÄMINEN.....	13
4.1 Lainsäädäntö	13
4.1.1 Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä	13
4.1.2 Tieliikennelaki	14
4.1.3 Tieliikennelaki, Liite 1.....	14
4.2 Mopon pysäyttämien käytännössä	15
5 TUTKIMUS	17
5.1 Tutkimuksen taustaa	17
5.2 Tutkimus kysymykset	18
5.3 Tutkimusmenetelmä.....	18
5.4 Tutkimuksen toteutus	19
5.5 Haastateltavien esittely	19
5.6 Haastattelun kysymykset	20
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	27
6.1 Tutkimuskysymys 1: Miten mopoilija suhtautuu poliisiin ja miten poliisi suhtautuu mopoilijoihin Lohjalla?	27
6.2 Tutkimuskysymys 2: Miksi mopoilija lähtee poliisia karkuun ja miten karkuun lähteminen nähdään nuorten keskuudessa?	27
6.3 Tutkimuskysymys 3: Minkälainen mopoilukulttuuri on Lohjalla?	29
7 POHDINTA	29
8 LÄHTEET	31
9 LIITTEET	32

1 JOHDANTO

"Poliisi kaipaa havaintoja – kilvetön ja valoton mopoilija ajoi poliisia karkuun Lohjalla" (Länsi-Uusimaa 27.7.2020)

"Katso video hurjasta takaa-ajosta – mopopoika pakeni poliisia yli 90 km/h Kemissä" (Iltasanomat 10.10.2019)

Joka vuosi uutisista saa lukea, että jossain päin suomea mopoilija on lähtenyt poliisia karkuun. Yleisimmin otsikoihin päätyvät ne kerrat, missä mopoilija on esimerkiksi kaatunut tai pakomatka on ollut todella vaarallinen. Todellisuudessa mopoilijoihin kohdistuvia takaa-ajoja on paljon enemmän mitä uutiset antavat ymmärtää.

Poliisiammattikorkeakoulun työharjoittelujaksollani, olin harjoittelussa Lohjan poliisilaitoksella. Työharjoitteluni aikana huomasin, että Lohjalla on todella paljon mopoilijoita ja niiden liikennekäyttäytymisen, ei ole aina suotuisaa. Kentällä harjoittelussa ollessani yllätyin siitä, kuinka useat mopoilijat eivät tottele poliisin antamaa pysäytysmerkkiä vaan lähtevät poliisia karkuun. Ennen harjoitteluani en tiennyt, että Lohjalla poliisia karkuun lähteminen oli niin yleistä ja yllätyin määrästään melkoisen paljon. Harjoitteluni kenttäjakson aikana minulta ja minun partiokaveriltani lähti karkuun yli puolet, mopoista, joita me yritimme pysäyttää. Minusta tämä lukema on todella suuri ja minua alkoi mieltäyttämään, mikä on syy siihen, että mopoilijat lähtevät poliisia karkuun Lohjalla.

Karkuun lähteneitä mopoilijoita oli siis minun harjoitteluni aikana muutama. Ainoastaan yhdessä takaa-ajossa olin poliisiauton kuljettaja, muissa tapauksissa kuljettajana toimi partiokaverini. Kuljettajana ollessani partioimme siviili autolla eli autossa ei ollut poliisin tunnuksia ollenkaan. Tiellä, jolla ajoimme, nopeusrajoitus oli 60 kilometriä tunnissa eikä tiellä ollut muuta liikennettä. Jossain vaiheessa huomasin, kun risteävältä tieltä taaksemme tuli mopo. Mopo ajoi hetken meidän peräsämme ja tämän jälkeen, ylämäessä, se lähti ohittamaan meitä. Ohitus hetkelläkään mopoilija ei tajunnut, että hän ohittaa juuri poliisiautoa, vaan ajoi noin yhdeksänkymmentä kilometriä tunnissa nopeudella, meidän ohitsemme. Tämän jälkeen laitoin pysäytysvalot päälle, mutta mopoilija ei huomannut niitä, koska hänen mopossaan ei ollut sivupeilejä. Vasta kun ajoin mopoilijan rinnalle, ja laitoin hetkellisesti hälytysäännet päälle, mopoilija huomasi meidät ja alkoi jarruttamaan. Ajattelin, että mopoilija pysähtyy ja palasin mopoilijan taakse. Mopoilija hidasti vauhtia melkein pysähdyksiin, mutta ennen pysähtymistä, hän ampaisi viereiselle kävelytielle ja lähti pakoon. Lähdin ajamaan hänen peräänsä ja näin, kun mopoilija meinasi ajaa kahden kävelyllä olleen rouvan ja hihnassa olleen koiran päälle. Jos rouvat eivät olisi hypänneet tieltä pois, olisi mopoilija osunut heihin. Jatkoin takaa-ajoa vielä hetken, jolloin päädyimme tielle, jossa on monta tasa-arvoista risteystä peräkkäin. Mopoilija ajoi kaikki risteykset läpi, katsomatta kertaakaan, tuleeko oikealta autoa. Ainoa, mitä hän

katsoi, oli vasemman olkansa yli meitä, tarkistaakseen pysymmekö perässä. Minä en halunnut vaarantaa minun, partiokaverini ja mahdollisten sivullisten turvallisuutta sillä, että ajan tiellä, missä on 50km/h nopeusrajoitus, melkein 100km/h nopeutta, joten päätimme keskeyttää takaa-ajon.

Takaa-ajon jälkeen kysymys siitä, mikä sai mopoilijan lähtemään karkuun, pyöri mielessä pitkään, mutta en keksinyt sille vastausta. Enkä valitettavasti tällä kerralla päässyt vastausta mopoilijalta kysymään. Mutta tapahtumasta ei ollut kulunut montakaan viikkoa, kun pääsin karkuun lähteneeltä mopoilijalta kysymään, miksi hän lähti karkuun. Saamani vastaus ei kuitenkaan ollut se mitä olin ajatellut. Tämän kertainen pakomatka alkoi siitä, kun päätimme vain kääntyä samaan suuntaan kuin mopo. Ajoimme kahden mopon perässä, risteyksessä toinen mopo kääntyi vasemmalle ja toinen oikealle. Käännyimme oikealle kääntyneen mopon perään, emmekä laittaneet vielä edes pysäytysvaloja päälle, kun mopoilija lähti jo ajamaan karkuun. Mopoilija pakeni meitä hiekkatielle ja kuvitteli varmasti, että hän pääsisi sieltä esimerkiksi metsäpolulle. Näin ei kuitenkaan ollut vaan tie oli umpikuja, eikä mopoilija päässyt enää pakenemaan meitä. Mopoilija oli nuori, noin vuosi sitten kortin saanut, eikä hänellä ollut aikaisempia rikkeitä ollenkaan. Kysyin, miksi hän lähti poliisia karkuun, mutta hän ei osannut antaa minkäänlaista syytä. Hänen moponsa ei ollut viritetty, mopo oli hyvässä kunnossa, eikä hänellä ollut mitään laitonta mukana, eikä hän ollut päihtynyt. Hänellä ei siis ollut mitään syytä pakoon lähtemiseen. Mopoilija ei osannut kerta kaikkiaan antaa minkäänlaista syytä pakenemiseen.

Ajatus siitä, että haluan selvittää syitä sille, miksi mopoilija lähtee poliisia karkuun, kasvoi entisestään, mutta jätin ajatuksen hetkeksi taka-alalle. Kun opinnäytetyön aiheita aloin miettimään, minulla tuli mieleen, että voisin tästä aiheesta opinnäytetyön tehdä. Tämä aihe sai vielä enemmän tuulta alleen, kun työharjoittelun kolmiviikkois jaksolla, puhuin siitä opiskelu kavereideni kanssa. Kaverini kertoivat, että eivät ole nähneet tällaista toimintaa mopoilijoilta juuri ollenkaan. Monikaan luokkalaisistani eivät olleet nähneet, kun mopoilija lähtee poliisia karkuun. Aloin miettimään, onko tämä ongelma pelkästään Lohjalla vai onko vain sattumaa, että olen nähnyt niin monia mopon pakenemisiä.

Selvittääkseni Lohjalaisten mopoilijoiden käyttäytymistä haastattelin lohjalaisia mopoilijoita. Tämä vaikutti parhaalta mahdolliselta tavalta, saada hyviä ja kattavia vastauksia kysymyksiini. Haastateltavia minulla oli neljä ja kysymyksiä jokaiselle haastateltavalle 25 kappaletta.

2 MOPOILUSTA

2.1 Mopot liikenteessä

Mopoilu on todella tärkeä osa nuoren elämää. Mopoilu yhdistää kavereita ja antaa nuorelle ihan uuden mahdollisuuden liikkua eri paikkoihin ja tietynlaisen vapauden tunteen. Mopoilun suosio on myös kasvanut merkittävästi viime vuosikymmenen aikana. Suomessa mopoiluun tarvitaan 15-vuoden ikä ja lisäksi vähintään AM120 luokan ajokortti. Mopoilu on tärkeä ensiaskel nuorten opetellessa moottoriliikenteen sääntöjä ja omaksuessa turvallisia liikenneasenteita. (Mopolla liikenteessä, Traficom) AM120 luokan ajokortin saa suorittamalla kolme vaihetta. Ensimmäisenä täytyy hankkia ajokorttilupa, jonka myöntää Traficom. Toisena täytyy käydä kuljettajaopetus, joko autokoulussa tai opetusluvalla. Kolmantena täytyy käydä kuljettajan tutkinto, johon sisältyy teoriakoe ja käsittelykoe. (Mopon ajokortin hankkiminen, Ajokortti-info.)

Valitettavasti mopoiluun liittyy myös varjopuolia. Näistä mopoilun varjopuolista Kati Rantala, Karoliina Majamaa ja Atte Oksanen, ovat tehneet nuorisotutkimuksen ja artikkelin. Artikkelissa käsitellään mopoiluun kuuluvaa riskikäyttäytymistä, siitä seuraavia laittomia ulottuvuuksia ja oikeudellisia seuraamuksia 15–17-vuotiailla. Näitä ilmiöitä tarkastellaan artikkelissa tilastojen ja rekisteriaineistojen perusteella, mutta myöskin nettikeskusteluiden avulla. Artikkelissa mopoiluun liittyviä laittomia asioita käsitellään todella syvällisesti ja isoimpana asiana artikkelissa tuodaan esille mopojen viritäminen.

Mopojen viritäminen on todella yleistä nykynuorten keskuudessa. Liikenneturvan (2013) teettämän kyselyn mukaan joka kolmas 15–19-vuotiaiden mopoista on viritetty. Mopon viritäminen tarkoittaa muutoksia esimerkiksi mopon pakoputkeen, voimansiirtoon, moottoriin tai muihin mopon vauhtiin vaikuttaviin osiin. Jotta ajoneuvo voidaan kutsua virallisesti mopoksi, sen rakenteellinen huippunopeus saa ajoneuvolain mukaan olla enintään 45 km/h ja bensiinimoottorin sylinteritilavuus korkeintaan 50cc. Muunlaisissa moottorilla varustetussa mopossa teho saa olla korkein-

taan 4 kW. Jos nämä kriteerit ylittyvät viritämisen seurauksena, ajoneuvo rinnastetaan rekisteröimättömään kevytmoottoripyörään. (Mopoilun nurjat puolet, Nuorisotutkimus 2015)

Poliisi havainnut vaarallisen ilmiön mopoilijoiden keskuudessa Itä-Uudellamaalla: ”Seurauksena voi olla vakava loukkaantuminen tai kuolema”

Poliisi muistuttaa, että viritetty mopo on liikenneturvallisuusriski.

Iltaasanomat 23.7.2020

Siihen, miksi mopojen virittäminen on niin yleistä vaikuttaa osaltaan varmasti myös se, että se on halpaa ja helppoa. Esimerkiksi netistä löytyy kaikki mahdollinen tieto mopon virittämiseen ja tiedon avulla nuori pystyy virittämään mopon itse. Useat mopot ovat myös valmistettu alkuperäisesti sellaisten maiden markkinoille, joissa mopo saa kulkea yli 45km/h. Tästä syystä osa mopoista on tehty kulkemaan esimerkiksi 60km/h ja niitä on vain hieman muunneltu, etteivät ne kulje kuin 45km/h. Tällainen muunnos on esimerkiksi mopon pakoputken sisälle laitettu ”kuristin”, joka vähentää moottorista ulos pääsevän pakokaasun määrää ja näin ollen vähentää moottorin tuottamaa tehoa. Tällainen kuristin voi olla esimerkiksi pakoputkeen asennettu prikka, minkä pois ottaminen käy todella nopeasti ja vähin työkaluin. Mopon virittäminen käy siis todella helposti ja tästäkin syystä kynnys virittää oma mopo on varmasti matala nuorten keskuudessa.

Viritetty mopo voi kuitenkin käydä lopulta hyvinkin kalliiksi. Jos viritetyllä mopolla ajosta jää kiinni, ei maksettavaksi tule pelkästään sakko. Koska viritetty mopo rinnastetaan rekisteröimättömään kevytmoottoripyörään, joutuu siitä esimerkiksi sakon lisäksi maksamaan autoveron. Maksut eivät kuitenkaan jää vielä siihen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on artikkelissaan ”Viritetty mopo voi jäädä kalliiksi” kertonut esimerkin tyypillisestä viritetyn mopon tuottamista seuraamuksista. Ne ovat seuraavanlaiset:

- autovero noin 130–450 euroa
- sakot noin 100 euroa
- muutuskustannukset takaisin mopoksi
- korotettu liikennevakuutusmaksu (jopa yhdeksänkertainen)
- katsastus noin 50 euroa
- ajokielto
- ajokortin lykkääntyminen
- mahdollinen luottotietojen menetys, jos veroa tai vakuutusmaksua ei maksa

Kokonaiskustannukset viritetyllä mopolla ajamisesta voivat nousta siis yli 1000 euroon.

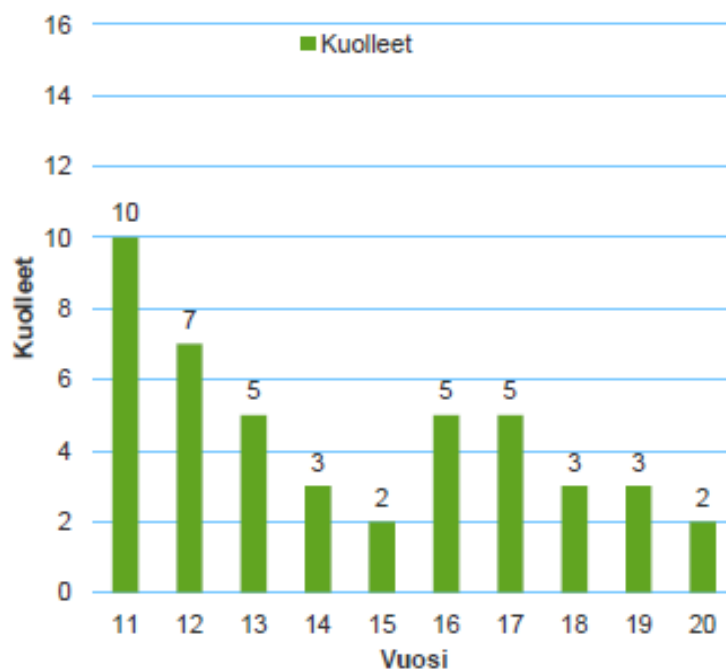
Pahimmassa tapauksessa kustannukset saattavat kuitenkin nousta vielä paljon yli 1000 euronkin. Harvinaisia, mutta sitäkin raskaampia seurauksia on korvauksiin johtavan onnettomuuden aiheuttaminen viritetyllä mopolla. Tällaisessa tilanteessa kulut voivat nousta hyvin suuriksi, sillä mopon liikennevakuutus ei korvaa virittämisen vuoksi kevytmoottoripyörään rinnastettavan ajoneuvon vahinkoja. (Mopoilun nurjat puolet, Nuorisotutkimus 2015.) Tämänkaltaisessa tilanteessa vakuutus ei korvaa mopoon tulleita vahinkoja, mutta ei myöskään mahdolliseen toiseen ajoneuvoon tulleita vahinkoja. Esimerkiksi jos henkilö tulee viritetyllä mopolla kolmion takaa auton eteen, autoilija yrittää väistää mopoilijaa, ajaa autollaan korkeaan korokkeeseen, jonka seurauksena auto menee lunastuskuntoon. Tällaisessa tilanteessa mopoilijan vakuutusyhtiö korvaa autoilijalle auton hinnan, mutta

mopoilija joutuu korvaamaan hinnan takaisin vakuutusyhtiölle, koska mopo ei ollutkaan mopo, vaan rekisteröimätön moottoripyörä. Tällaisessa tilanteessa mopoilijalle saattaa tulla pahimmassa tapauksessa kymmenien tuhansien korvaukset, joita nuori joutuu maksamaan useita vuosia.

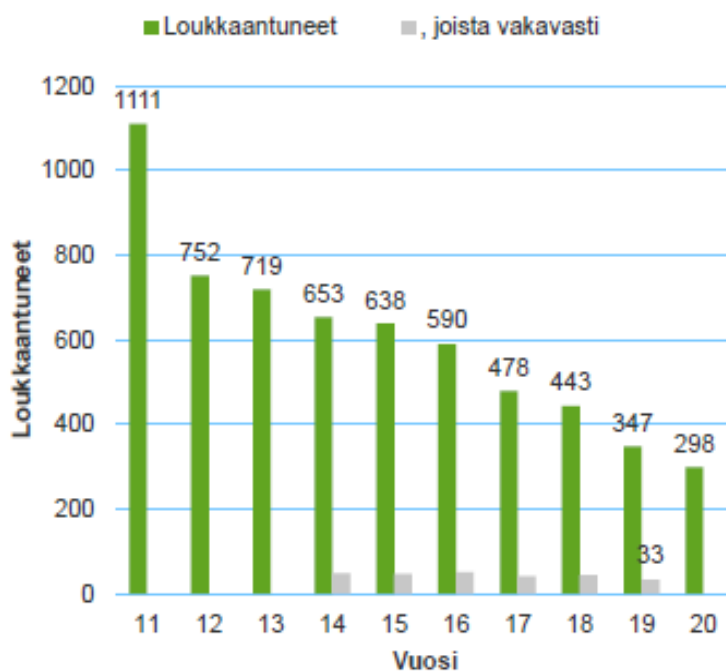
2.2 Mopoilijoiden henkilövahingot tieliikenteessä

Mopon virittämisen ainoana seurauksena ei kuitenkaan ole pelkästään rahalliset korvaukset. Nuoret aliarvioivat helposti nopeuden kasvun myötä lisääntyvät riskit. Kun nopeus kasvaa, havaintojen teko ja reagointi äkkitalanteisiin vaikeutuvat ja jarrutusmatka pitenee. Viritetty mopo on teholtaan kuin moottoripyörä, mutta ei teknisiltä turvallisuusominaisuuksiltaan. (Viritetty mopo voi käydä kalliiksi, Traficom.) Kun mopoa viritetään sen tehot kasvavat ja sillä pääsee nopeammin. Mutta usein saatetaan unohtaa, että mopoa ei ole tehty kulkemaan niin kovaa ja mopon turvallisuusominaisuudet eivät ole tehty niin koville vauhdeille. Esimerkiksi mopon jarrut on tehty siinä tarkoituksessa, että ne pystyvät toimimaan hyvin mopossa, joka kulkee 45km/h. Jos mopo kuitenkin on viritetty ja se kulkee esimerkiksi 90km/h, ei siinä olevat jarrut toimi tarpeeksi tehokkaasti mahdolliseen nopeuteen verrattuna. Viritetty mopo on siis aina turvallisuusriski ja lähes joka kolmannessa kuolemaan johtaneessa mopo-onnettomuudessa mopo on ollut viritetty.

Mopo-onnettomuudet johtuvat kuitenkin usein mopoilijoiden vaarallisista ajotavoista. Onneksemme mopoilijoiden henkilövahingot ovat olleet laskussa viime vuosina. Liikenneturvan mukaan kuolleiden ja loukkaantuneiden mopoilijoiden määrä on laskenut yli 70 prosentilla viimeisen kymmenen vuoden aikana. Kuolemantapauksia sattuu vuosittain noin kolme, ja loukkaantumisia tilastoidaan noin 360. Henkilövahinkojen väheneminen viime vuosien aikana on todella hienoa, mutta on kuitenkin tärkeä korostaa liikennekasvatuksen merkitystä. Koska suurin osa onnettomuuksista tapahtuu mopoilijoiden vaarallisista ajotavoista, on liikennekasvatus ainoa tapa, jolla ajotavat saadaan paranemaan.



Kuva 1. Tieliikenteessä kuolleet mopoilijat 2011–2020 (Tilastokatsaus 23.2.2021, Liikenneturva)



Kuva 2. Tieliikenteessä loukkaantuneet mopoilijat 2011–2020 (Tilastokatsaus 23.2.2021, Liikenneturva)

Liikenneturvan mukaan, 15–17-vuotiaiden riski menehtyä liikenteessä on Suomessa suurempi kuin muissa Pohjoismaissa. Tämän ikäryhmän miehille sattuu eniten henkilövahinkoja mopo-onnettomuuksissa. Riski joutua mopolla vakavaan liikenneonnettomuuteen on yli kymmenkertainen henkilöautoon verrattuna. Mopoilijalla on usein puutteelliset tiedot säännöistä, hän ottaa turhia riskejä, haluaa näyttää tai on piittaamaton muusta liikenteestä. Vaikkakin henkilövahinkojen määrä on ollut

kovassa laskussa viime vuosikymmenen aikana, tieto siitä, että Suomessa 15–17-vuotiailla on suurempi riski menehtyä kuin muissa Pohjoismaissa, on hieman hälyttävää.

Viimeisen kolmen vuoden aikana kaikista Suomen tieliikenteessä vahingoittuneista seitsemän prosenttia oli mopoilijoita. Menehtyneistä yhdeksän kymmenestä oli miehiä ja loukkaantuneista kaksi kolmesta oli miehiä. Henkilövahingoissa tapahtumapaikkana oli risteys joka toisessa tapauksessa. Taajamien ulkopuolella tapahtui kolmannes kuolemantapauksista ja joka viides loukkaantumisista. Taajamissa tapahtui kaksi kolmesta kuolemantapauksista ja neljä viidestä loukkaantumisesta. (Tilastokatsaus 23.2.2021, Liikenneturva)

3 PAKENEMINEN

3.1 Taistele tai pakene- reaktio

Vaaran uhatessa elimistö käynnistää vaistomaisen taistele tai pakene -reaktion. Uhkatilanteessa aivot saavat kehoon vapautumaan ensin adrenaliinia ja noradrenaliinia. Jonka seurauksena syntyy, taistele tai pakene -reaktio. Reaktion myötä ihmisen

- pulssi nousee
- sydämen iskuvoima kasvaa
- lihasten verisuonet laajenevat
- ihon ja sisäelinten verisuonet supistuvat
- verenpaine nousee
- keuhkoputket laajenevat, jolloin ilma virtaa paremmin keuhkorakkuloihin
- varastoitua sokeria ja rasvaa alkaa vapautua lihasten käyttöön, ruuansulatus hidastuu ja silmäterät laajenevat
- ihon pinta lämpenee ja hikoaa, mikä nostaa sähkönjohtavuutta.

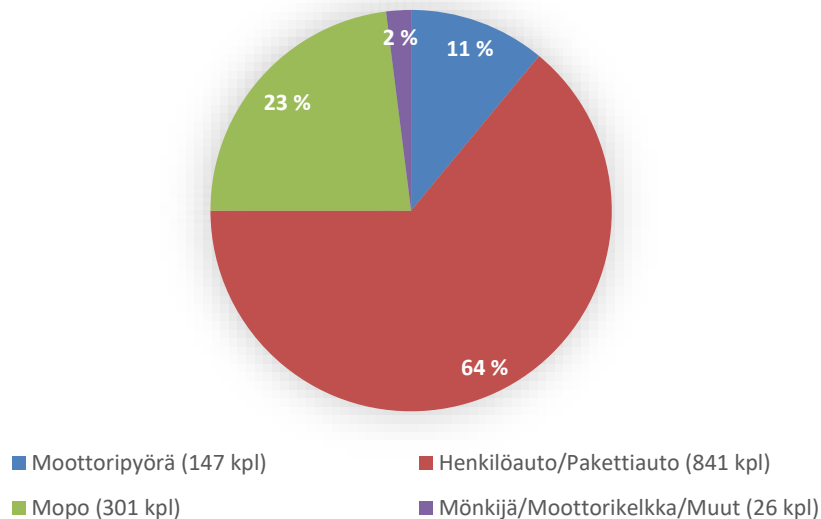
Nämä havaittavat reaktiot aiheuttaa äärimmäisen nopea kemiallinen prosessi kehossamme. Kaikki tapahtuu tahdosta riippumattomasti. Ihminen on silmänräpäyksessä valmis toimintaan ja pakenee vaaraa jo ennen kuin ehtii pohtia mitä tehdä. (Niina Veho, Osa 1: Taistele tai pakene -reaktio, 07.06.2018)

3.2 Poliisin takaa-ajot Suomessa

Heikki Koskimaa on tehnyt tutkielman ”Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraamien Suomessa 2007”. Tutkielmassaan hän käy läpi kuinka paljon poliisilla on ollut takaa-ajotilanteita vuonna 2007.

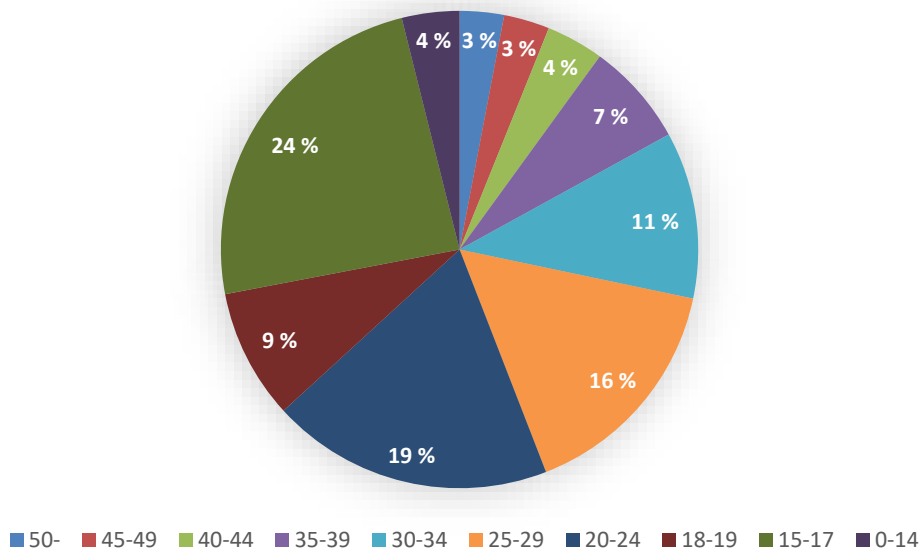
Valitettavasti poliisia pakenevista ajoneuvoista ei ole tehty tuoreempaa tutkimusta. Koskimaa on tutkielmassaan hakenut tietoa poliisiin Rikitrip- ja Patja järjestelmästä. Koskimaa kertoo tutkielmassaan, että vuonna 2007 järjestelmistä löytyi 1315 ilmoitusta, jotka sisälsivät pakenevan ajoneuvon seuraamista.

Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot vuonna 2007



Kaavio 1. Pakenemiseen käytetyt ajoneuvot (Koskimaa 2007)

Paenneiden kuljettajien ikäjakauma prosenttiosuuksittain 2007



Kaavio 2 Paenneiden kuljettajien ikäjakauma prosenttiosuuksittain (Koskimaa 2007)

Kuten kaavioista huomaa, jo vuonna 2007 kaikista Suomessa poliisia pakenemiseen käytetyistä ajoneuvoista oli mopoja 23 prosenttia. Ja kaikista Suomessa poliisia paenneista henkilöistä 15–17-vuotiaita oli 24 prosenttia eli suurin osa. Koska mopoilu on ollut todella kovassa kasvussa viimeisen kymmenvuoden aikana, voi vain kuvitella, minkälaiset lukemat ovat tällä hetkellä.

3.3 Miksi mopoilija lähtee poliisia pakoon?

Syitä sille, miksi mopoilija lähtee poliisia pakoon, on varmasti monia. Useimmiten syynä pakenemiselle on kuitenkin se, että mopo ei ole täysin kunnossa. Elina Nikoskinen kirjassaan: Mopot ja mopoilu, Tarkastelua ilmiöstä, sen merkityksestä ja asemasta nuoren elämässä, selvittää mitä mopoilu oikeasti on nuorelle. Kirjaansa Nikoskinen on haastatellut kymmeniä nuoria ja kysynyt heiltä paljon kysymyksiä liittyen mopoiluun. Nuorten haastatteluissa oltiin todella kiinnostuneita nuorten kohtamisista poliisin kanssa. Haastatteluissa tuli esiin myös kertomuksia kerroista, kun mopoilija on lähtenyt poliisia karkuun.

Elina Nikoskinen näki nämä kertomukset karkumatkoista nuoren voimannäyttönä. Karkumatkoista kertoi pari nuorta poikaa, jotka olivat lähteneet poliisia karkuun, koska he olivat olleet liikkeellä esimerkiksi ilman asianmukaista ajolupaa tai mopo ei ollut rekisteröity. Nikoskinen kertoo myös kirjassaan, että karkuun lähteminen on ollut hänen aineistossaan marginaalinen ilmiö, mutta sinänsä mielenkiintoinen, koska tarinoita kerrottiin ylpeydellä.

Nikoskinen käymien haastatteluiden perusteella näyttäisi siis siltä, että mopoilija lähtee poliisia karkuun, koska mopoilija tietää saavansa jotain sanktioita, jos poliisi pysäyttää. Syitä sanktioille olisi esimerkiksi se, että mopo on viritetty tai mopo ei ole kunnossa. Sitten jos karkuun lähdetään ja poliisia päästään pakoon, tästä saavutuksesta ollaan ylpeitä ja siitä ylpeillään esimerkiksi kavereille.

Vaikka poliisi ei ole vaara mopoilijalle, joka aikoo lähteä poliisia karkuun. Uskoisin, että mopoilijan sisällä syntyy jonkinlainen, taistele tai pakene -reaktio. Voisi kuvitella, että kun mopoilija lähtee ajamaan poliisia karkuun, hän saa melko suuren adrenaliiniryöpyn. Voi myös olla, että joissain tapauksissa mopoilija oikeasti pelästyy tilannetta, kun poliisi yrittää pysäyttää. Tai ainakin saatetaan pelätä kiinni jäämisen sanktioita niin paljon, että nähdään paremmaksi lähteä poliisia pakoon. Tällaisesta tapauksesta, kerrotaan Rantalan, Majamaan ja Oksasen Nuorisotutkimuksessa, Mopoilun nurjat puolet. Nuorisotutkimuksessa on käytetty nettikirjoituksia ja saatu sitä kautta tietoa mopolusta ja sen haittapuolista. Nuorisotutkimuksessa kerrotaan, että karkuun lähtemistä kuvattiin yhtenä mahdollisuutena välttää sanktioita. Karkuun lähtemisen motiivina voi olla esimerkiksi pelko joutua ajokortin suorituskieltoon. Näin myös kuvailee eräs henkilö nettikirjoituksissa: *”No hädissään lähdin karkuun ajamaan koska olin suorittamassa kevarikorttia enkä oikee voinu jäähä kiinni.”*

4 AJONEUVON PYSÄYTTÄMINEN

4.1 Lainsäädäntö

4.1.1 Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä

Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä määrittelee poliisin voimankäyttöä, mutta myös kulkuneuvon pysäyttämisessä käytettäviä merkkejä ja menetelmiä. Asetuksen 2- luvussa käsitellään mitkä ovat sallitut voimakeinot ajoneuvon pysäyttämiseksi, mutta myös sitä, miten poliisin tulee pysäytysmerkki antaa.

2 luvun 7 §

Kulkuneuvon pysäyttämisessä käytettävät merkit

Kulkuneuvoa pysäytettäessä poliisimiehen antamien merkkien ja määräysten tulee olla selvästi havaittavia, ymmärrettäviä ja yksiselitteisiä.

Pysäytysmerkki on mahdollisuuksien mukaan annettava kyseiselle kulkuvälineelle säädetyllä tavalla. Pysäytysmerkki tai -määräys voidaan antaa myös suullisesti, käsimerkein, valomerkein tai muutoin yleisesti tunnistettavin merkein. Merkki tulee antaa siten, että toimenpiteiden kohteena olevan kulkuneuvon kuljettajalla on mahdollisuus tunnistaa merkin antaja poliisimieheksi.

2 luvun 8 §

Voimakeinojen käyttäminen kulkuneuvon pysäyttämisessä

Kulkuneuvon pysäyttämisessä käytettäviin voimakeinoihin turvautumisessa on otettava huomioon liikenneolosuhteet, pysäytystoimenpiteiden kohteena olevan kulkuneuvon kuljettajan ajotapa, pysäytettävän kulkuneuvon laatu, paino ja nopeus sekä muut pysäyttämiseen vaikuttavat seikat. Eri-tyistä huomiota on kiinnitettävä sivullisten turvallisuuteen. Pysäytysmerkin tai -määräyksen laiminlyöneen kulkuneuvon seuraamisessa on jatkuvasti tehtävä tilanteen kokonaisarviointia ja poliisin toimenpiteiden mitoituksen harkintaa. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on pysäytettävä kulkuneuvo pyrittävä ohjaamaan turvalliselle pysäytyspaikalle sekä alentamaan sen nopeutta. Pakkopysäytystoimenpiteestä on mahdollisuuksien mukaan ilmoitettava ennakkoon kaikille tehtävään osallistuville. Poliisiyksiköissä on varauduttava pakkopysäytystilanteisiin ennakkosuunnitelmilla, joissa huomioidaan muun muassa poliisiyksiköiden välinen yhteistoiminta, pakkopysäytykseen soveltuvien paikkojen kartoitus ja valinta sekä sovellettavat toimintamallit. Pakkopysäyttämisessä saadaan

käyttää 9–14 §:ssä mainittuja voimakeinoja. Ampuma-aseen käyttämisessä kulkuneuvon pysäyttämisessä on noudatettava, mitä poliisilain 2 luvun 19 §:ssä säädetään ampuma-aseen käytöstä.

2 luvun 9–14 §:n mainittuja voimakeinoja on edellä ajaminen (10§), este (11§), kiilaaminen ja kiinniajaminen (12§), sekä piikkimatto (13§). Pykälässä 9 määritellään menetelmät tie- tai maastoliikenteeseen käytettävän kulkuneuvon pysäyttämiseen ja pykälässä 14 menetelmät vesikulkuneuvon pysäyttämiseen.

4.1.2 Tieliikennelaki

01.06.2021 voimaan tullut Tieliikennelaki kumosi Tieliikenneasetuksen. Tieliikenneasetuksen luvussa 7 määriteltiin poliisin antamat pysäytysmerkit ja niiden asettamat velvollisuudet tienkäyttäjälle. Nykyään nämä samat määritelmät löytyvät osittain Tieliikennelaista. Esimerkiksi tieliikennelain 7 luvusta.

7 luku 182 §, Ajoneuvon pysäyttäminen ja tarkastus.

Ajoneuvo on poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen antamasta merkistä pysäytettävä.

Kuljettaja on velvollinen noudattamaan poliisimiehen, rajavartiomiehen ja tullimiehen ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi antamia määräyksiä sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.

4.1.3 Tieliikennelaki, Liite 1

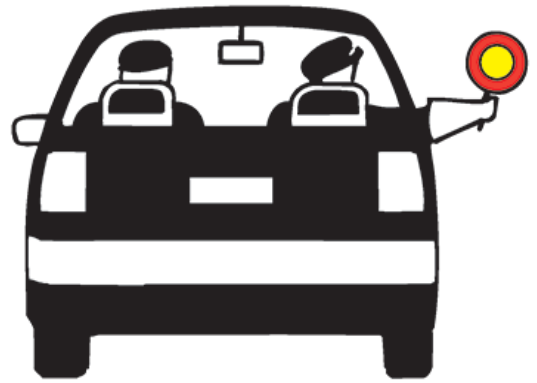
Tieliikennelain liitteessä 1 käsitellään liikenteenvalvojan käsimerkkejä ja muita merkkejä.

Kun liikenteenvalvojan vasen tai oikea käsivarsi on kohotettuna, kämmen lähestyvää tienkäyttäjää kohti (kuva 3), on lähestyvän tienkäyttäjän pysähdyttävä. Käsimerkkiä voidaan pimeän aikana ja näkyvyyden muuten ollessa heikentynyt selventää punaista valoa näyttävällä valaisimella. Jos käsimerkki annetaan poliisimiehen saattuetta vetävästä tai saattueen kulkua turvaavasta poliisiajoneuvosta, käsimerkki tarkoittaa, että tienkäyttäjän on annettava saattueelle esteetön kulku ja tarvittaessa pysähdyttävä.



Kuva 3 (Tieliikennelaki 729/2018, Liite 1, P1)

Liikenteenvalvojan moottorikäyttöisestä ajoneuvosta antama käsimerkki merkitsee, että takana ajavalla ajoneuvolla on pysähdyttävä. Tällainen merkki voi olla ajoneuvosta sivulle ojennettu käsivarsi; kämmen, pienoisliikennemerkki tai punaista valoa näyttävä valaisin käännettynä ajoneuvoa kohti (kuva 4).



Kuva 4 (Tieliikennelaki 729/2018, Liite 1, P3)

Liikenteenvalvojan moottorikäyttöisestä ajoneuvosta samanaikaisesti sinistä valoa näyttävän vilkkuvan varoitusvalaisimen kanssa näyttämä punainen vilkkuva valo merkitsee, että edellä ajavalla ajoneuvolla on siirryttävä tien reunaan ja pysähdyttävä (kuva 5)



Kuva 5 (Tieliikennelaki 729/2018, Liite 1, P4)

4.2 Mopon pysäyttämien käytännössä

Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä antaa siis oikeuden käyttää voimakeinoja kulkuneuvon pysäyttämiseen. Mutta minkälaisia voimakeinoja pystytään käyttää mopon pysäyttämässä. Tähän eivät lakipykälät tai asetukset anna suoraa vastausta.

Mopoa voidaan yrittää pysäyttää käyttämällä sisäministeriön asetuksessa antamia keinoja, kuten esimerkiksi edellä ajamista tai kulkuneuvolla uhkaamista. Edellä ajamisella tarkoitetaan pakenevan kulkuneuvon etenemisen estämistä sen edellä ajamalla ja alentamalla nopeutta vähitellen. Kulkuneuvolla uhkaamisella tarkoitetaan pysäytettävän kulkuneuvon kiinteässä tuntumassa tapahtuvaa kulkuneuvolla seuraamista, tarkoituksena saada seurattavan kulkuneuvon kuljettaja luopumaan pakeneemisesta.

Voimakeinoja käytettäessä poliisin on kuitenkin aina pidettävä mielessä Poliisilain 1 luvun 3 §. Tämä pykälä käsittelee suhteellisuusperiaatetta. Suhteellisuusperiaatteella tarkoitetaan sitä, että poliisin toimenpiteiden on oltava puolustettavia suhteessa tehtävän tärkeyteen, vaarallisuuteen ja kiireellisyyteen, tavoiteltavaan päämäärään, toimenpiteen kohteena olevan henkilön käyttäytymiseen, ikään, terveyteen ja muihin vastaaviin häneen liittyviin seikkoihin sekä muihin tilanteen koko-

naisarviointiin vaikuttaviin seikkoihin. Tämän lisäksi on muistettava Poliisilain 1 luvun 4 §. Tämä pykälä käsittelee vähimmän haitan periaatetta. Vähimmän haitan periaatteella tarkoitetaan sitä, että poliisin toimenpiteillä ei kenenkään oikeuksiin saa puuttua enempää eikä kenellekään saa aiheuttaa suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi.

Nämä kaksi pykälää mielessä pitäen, poliisi joutuukin usein pakenevan mopon kanssa toimimaan Poliisilain 1 luvun 9 § mukaisesti. Tämä pykälä käsittelee toimenpiteestä luopumista ja sen siirtämistä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että poliisilla on oikeus luopua toimenpiteestä, jos sen loppuun suorittaminen voisi johtaa kohtuuttomaan lopputulokseen tavoiteltavaan päämäärään nähden. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi sitä, että poliisi voi luopua mopon takaa-ajosta, jos näkee, että takaa-ajo voisi johtaa kohtuuttomaan lopputulokseen. Tällainen lopputulos voisi olla esimerkiksi mopoilijan loukkaantuminen tai pahimmassa tapauksessa kuolema. Mopon takaa-ajosta luovutaan yleensä silloin, kun mopon pakeneminen on todella vaarallista, esimerkiksi todella kovan vauhdin tai vaarallisten ajovirheiden takia.

On siis selvää, että poliisilla ei ole hirveästi työkaluja mopoilijan pysäyttämiseen. Poliisi ei voi esimerkiksi käyttää piikkimattoa mopoilijan pysäyttämiseen, koska jos mopoilija ajaisi piikkimattoon, olisi hyvin todennäköistä, että hän kaatuisi ja mahdollisesti loukkaantuisi. Poliisi ei voi toimia näin, koska lopputulos olisi kohtuuton tavoiteltavaa päämäärää nähden. Tavoiteltava päämäärä tällaisessa tapauksessa olisi esimerkiksi se, että mopoilija saadaan kiinni, hänelle annetaan sakko ja hänet määrätään ajokieltoon.

Mutta voiko poliisi käyttää muita voimakeinoja mopoilijaan, kuten OC-kaasua? Oulussa syyskuussa 2016 poliisipartio huomasi yöllä edessään mopon, jonka nopeudeksi mitattiin keskinopeuslaitteella 70 kilometriä tunnissa. Poliisit lähtivät mopon perään. Ajettaessa kytkettiin päälle sininen ja punainen pysäytysvalo. Mopoilija katsoi taakseen ja lähti ajamaan karkuun. Poliisi kytki hälytysäänetkin päälle ja auton ikkunasta huutaen käski mopoilijaa pysähtymään. Mopoilija jatkoi pakenemista. Poliisit päättivät käyttää pysäyttämiseen kaasua. Toinen poliiseista sumutti kaasua auton ikkunasta mopoilijan suuntaan kaksi kertaa. Mopoilija jatkoi siitä huolimatta matkaansa kuntopolulle, missä hän ajautui polun reunaan ja törmäsi puuhun. Tyttö loukkaantui törmäyksessä. Häneltä katkesi reisi. (Ilta-Sanomat 21.12.2018, Mira Rintala)

Edellä mainittu tapahtuma meni Oulun käräjäoikeuteen, jossa käräjäoikeus tuomitsi joulukuussa 2018 kaksi poliisia virkavelvollisuuden rikkomisesta 20 päiväsakkoon. Poliisiautoa ajanut poliisimies valitti käräjäoikeuden päätöksestä hovioikeuteen. Hovioikeudessa, asiassa on poliisin valituksen johdosta kyse siitä, onko hän OC-kaasua käyttäessään joko tahallaan tai huolimattomuudesta rikkonut virkavelvollisuutensa poliisina. Merkityksellistä tämän kysymyksen arvioinnin kannalta oli se, onko OC-kaasun käyttäminen tytön kuljettaman mopon pakkopysäyttämässä ollut poliisilain ja

poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä annetun sisäministeriön asetuksen (245/2015) perusteella kielletty voimankäyttökeino ja onko kyseistä voimankäyttökeinoa voinut pitää asiassa puolustettavana sekä vähimmän haitan periaatteen mukaisena voimakeinona. (Edilex, Uutiset, 26.03.2021)

Tämä asia käsiteltiin Rovaniemen hovioikeudessa 26.03.2021. Lopputuloksena oli, että hovioikeus kumosi käräjäoikeuden päätöksen. Hovioikeus katsoi, ettei poliisi ole virkaansa toimittaessaan tahallaan tai huolimattomuudesta rikkonut virkatoiminnassa noudatettavia poliisilain ja poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämisestä annetun sisäministeriön asetuksen (245/2015) säännöksiä. OC-kaasun käyttö on ollut asiassa tarpeellinen ja puolustettava sekä suhteellisuus- ja vähimmän haitan periaatteen mukainen voimakeino tytön pakenemisen pysäyttämiseksi. Näin ollen syyte virkavelvollisuuden rikkomisesta hylättiin. Hovioikeuden ratkaisu ei ole lainvoimainen ja siihen on mahdollista hakea valituslupaa korkeimmalta oikeudelta.

Hovioikeuden päätöksestä pystyy siis ymmärtämään, että OC-kaasun käyttö on hyväksyttävä voimakeino mopoilijan pysäyttämiseen. Hovioikeus katsoi kokonaisarvioinnin perusteella, että OC-kaasun käyttöä on pidettävä asiassa vallinneiden olosuhteiden perusteella poliisilain 2 luvun 17 §:n 1 momentin tarkoittamalla tavalla tarpeellisena sekä poliisilain 1 luvun 3 §:n suhteellisuusperiaatteen ja poliisilain 1 luvun 4 §:n vähimmän haitan periaatteen mukaisena voimakeinona. (Edilex, Uutiset, 26.03.2021)

5 TUTKIMUS

5.1 Tutkimuksen taustaa

Aloitin harjoittelujaksoni Lohjan poliisiasemalla kesäkuussa 2020. Olen itse asunut miltei koko elämäni Lohjalla, joten oli mukavaa päästä kotikunnalle myös töihin. Harjoittelujaksoni alkoi kenttäosion ja pääsin heti seuraamaan lohjalaista kesää poliisiautosta katsoen. Heti harjoitteluni alussa huomasin, että mopoilijoita Lohjalla on todella paljon. Ikäväkseni huomasin myös, että välillä mopoilijoiden meno Lohjalla on hieman vaarallista ja hurjaa. Kenttäjakson aikana olin mukana noin kymmenessä mopoilijan pysäytyksessä. Jokaisessa istuin joko poliisiauton kyydissä tai ajoin itse poliisiautoa. Noista kymmenestä mopoilijasta, keitä yritimme pysäyttää, valitettavasti vain alle puolet pysähtyivät poliisin antamaan pysäytysmerkkiin. Tämä tarkoittaa siis, että yli puolet lähtivät ajamaan karkuun. Karkuun lähteneiden mopoilijoiden määrä tuli minulle todellakin yllätyksenä. En tiennyt, että niin useat mopoilijat lähtevät poliisia karkuun Lohjalla. Kun puhuin tästä asiasta kollegoideni kanssa, he kertoivat, että se on ollut ongelma Lohjalla jo melko kauan.

Kun tuli aika päättää, mistä opinnäytetyön tekisin, ajattelin, että lohjalaiset mopoilijat ja mopoilu Lohjalla voisi olla hyvä aihe. Aihe on minusta todella kiinnostava ja halusin selvittää, miksi poliisia paetaan niin usein. Työlläni lähdin siis selvittämään vastauksia esimerkiksi kysymyksiin: Miten mopoilijat suhtautuvat poliisiin Lohjalla? Millainen mopoilukulttuuri Lohjalla on? Miten poliisia pakoon lähteminen nähdään nuorten keskuudessa?

Vastauksia kysymyksiin päätin lähteä etsimään haastatteluiden avulla. Haastattelin neljää mopoilevaa lohjalaista nuorta.

5.2 Tutkimus kysymykset

Opinnäytetyössäni pyritään löytämään vastauksia seuraaviin pääkysymyksiin:

1. Miten mopoilija suhtautuu poliisiin ja miten mopoilijat kokevat poliisin suhtautumisen mopoilijoihin Lohjalla?
2. Miksi mopoilija lähtee poliisia karkuun ja miten karkuun lähteminen nähdään nuorten keskuudessa?
3. Minkälainen mopoilukulttuuri on Lohjalla?

Ensimmäisellä kysymyksellä pyrin selvittämään, miten mopoilijat kokevat poliisin suhtautumisen mopoilijoihin Lohjalla. Onko poliisi lohjalaisten mopoilijoiden mielestä liian rankka heitä kohtaan tai kohteleeko poliisi mopoilijoita heidän mielestään jotenkin eri tavalla, kuin muita. Myöskin yritän selvittää, miten mopoilija suhtautuu poliisiin. Mitä mopoilija ajattelee poliisista ja miten kanssakäymiset poliisin kanssa ovat sujuneet.

Toisella kysymyksellä pyrin selvittämään, mitä mopoilijat itse ajattelevat siitä, että jotkut henkilöt lähtevät poliisia karkuun Lohjalla. Onko se esimerkiksi jotenkin hienoa nuorten mielestä.

Kolmannella kysymyksellä pyrin saamaan tietoa, siitä minkälainen mopoilukulttuuri on ylipäätensä Lohjalla. Noudattaako mopoilijat itse mopoilijoiden mielestä liikennesääntöjä Lohjalla ja minkä verran Lohjalla on esimerkiksi viritettyjä mopoja.

5.3 Tutkimusmenetelmä

Saadakseni parhaimmat vastaukset minua kiinnostaviin asioihin, päätin suorittaa tutkimuksen kvalitatiivisena, eli laadullisena tutkimuksena. Laadullisessa tutkimuksessa tieto kerätään yleensä haastatteluilla, kyselyillä ja havaintoja tekemällä. Näistä keinoista voi käyttää vain yhtä tai yhdistellä useampia, riippuen siitä mitä tutkimus vaatii. (Tuomi & Sarajärvi 2018.) Laadullinen tutkimus voidaan

jakaa myös kahteen osaan, havaintojen pelkistämiseen ja arvoituksen ratkaisemiseen. Havaintojen pelkistämällä tarkoitetaan aineiston tarkastelua vain tietyistä näkökulmista ja havaintomäärän karsimista havaintoja yhdistämällä. Arvoituksen ratkaisemisella tarkoitetaan tulosten tulkintaa (Alasuutari 1999.)

Koska halusin saada tarkkoja vastauksia ja jossain tapauksissa kysyä myös tarkentavia kysymyksiä, päätin tehdä tutkimuksen haastattelemalla. Haastattelu on yksi käytetyimpiä tiedonkeruutapoja. Haastattelussa tutkija ja haastateltava keskustelevat haastattelutyypistä riippuen enemmän tai vähemmän strukturoidusti (järjestelmällisesti) tai laseasti asioista, jotka kuuluvat tutkimusaiheeseen. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006) Tekemäni haastattelut olivat puolistrukturoituja haastatteluja. Puolistrukturoidulla haastattelulla tarkoitetaan sitä, että kaikille haastateltaville esitetään samat tai likipitään samat kysymykset samassa järjestyksessä. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006)

5.4 Tutkimuksen toteutus

Opinnäytetyön tarkoituksena oli saada tietoa Lohjalaisilta mopoilevilta nuorilta. Tästä syytä päätin toteuttaa tutkimuksen henkilöhaastatteluiden kautta. Toteutin henkilöhaastattelut haastattelemalla neljää Lohjalaista mopoilevaa nuorta. Kaikissa haastatteluissa käytettiin samoja kysymyksiä. Kysymykset ovat nähtävillä liitteissä. Haastattelut suoritettiin haastateltavien kotona, haastateltavien pyynnöstä. Haastateltavat eivät saaneet kysymyksiä luettavaksi ennen haastattelua, mutta heille oli kerrottu, mitä haastattelu koskee ja mihin tarkoitukseen se tulee.

Jokainen haastattelu nauhoitettiin. Lupa haastattelun nauhoittamisesta pyydettiin jokaiselta haastateltavalta erikseen. Haastatteluiden jälkeen nauhoitteet litteroitiin, jotta niiden analysointi oli helpompaa ja nopeampaa. Haastateltaville ilmoitettiin, että heidän nimiään tai muita yksilöiviä tietoja ei käytetä tässä työssä.

5.5 Haastateltavien esittely

Kaikki haastateltavat olivat lohjalaisia nuoria. Haastateltavat olivat 15–18-vuotiaita, sekä tyttöjä, että poikia. Kaikki haastateltavat olivat ajaneet mopolla jo vähintään puoli vuotta. Haastateltavat olivat eri kouluista ja eri ikäisiä. Tästä edespäin käytän haastateltavista nimityksiä Haastateltava A, B, C ja D.

5.6 Haastattelun kysymykset

Tutkimukseeni yritin valita mahdollisimman paljon kysymyksiä, jotka tuottavat vastauksia haluttuihin kysymyksiin. Kysymyksiä oli yhteensä 25 ja ne kaikki koskivat jollain tavalla mopoilua, mopoilijoiden ajatuksia koskien poliisia ja mopolla poliisia pakoon ajamista. En avaa kaikkia 25 kysymystä erikseen, vaan olen yhdistänyt kysymyksiä ja vastauksia helpottamaan lukijan ymmärtämistä. Kaikki 25 kysymystä on liitteenä työn lopussa. Ensimmäinen ja toinen kysymys koskee haastateltavien ikää ja aikaa, jonka he ovat mopoilleet. Nämä ovat yksilöiviä tietoja, joten en käsittele niitä työssäni.

Kysymys 1: Miten mielestäsi mopoilijat suhtautuvat poliisiin Lohjalla?

Kaikki haastateltavat olivat samaa mieltä siitä, että suhtautuminen riippuu mopoilijasta. Jos henkilö ajaa mopolla, mikä on esimerkiksi viritetty, hänen suhtautumisensa poliisiin saattaa olla hieman negatiivinen. Suurimmaksi osaksi mopoilijoiden suhtautuminen poliisiin on kuitenkin positiivista. Välillä kuitenkin saatetaan yrittää vältellä poliisia, jos esimerkiksi mopo ei ole täysin kunnossa.

”Riippuu varmaan vähän iästä ja ihmisestä, mutta mitä olen nähnyt niin vähän ehkä yrittää välttää. Mutta yleensä suhtautuminen on ollut poliisiin ihan positiivista. Tietenkin sitten, jos poliisi on tullut esimerkiksi koululle tekemään ratsiaa mopoille niin sitten on oltu ärsyyntyneitä siitä, mutta muuten positiivisesti.”

-Haastateltava D-

Kysymys 2: Miten mielestäsi poliisi suhtautuu mopoilijoihin Lohjalla?

Haastateltavien mielestä poliisi suhtautuu mopoilijoihin ihan hyvin. Heidän mielestään on kuitenkin myös poliiseja, jotka suhtautuvat välillä jopa vihaisestikin. Varsinkin jos mopo ei ole täysin kunnossa.

”No jotkut poliisit saattavat suhtautua vähän vihaisestikin välillä ja sitten välillä suhtautuu tosi mukavastikin. Se riippuu ihan poliisista.”

-Haastateltava A-

Kysymys 3: Oletko ollut mopoilun takia poliisin kanssa tekemisissä? Jos olet, miksi?

Yhtä lukuun ottamatta haastateltavat olivat olleet poliisin kanssa tekemisissä mopoillessaan. Haastateltava D oli saanut sakon pienestä ajovirheestä. Haastateltava A ja B olivat olleet useamman

kerran poliisin kanssa tekemisissä. Haastateltava A oli saanut kaksi kertaa sakon poliisilta erinäisistä syistä. Esimerkiksi siitä, että valot eivät toimineet kunnolla. Haastateltava A kertoi, että poliisit ovat olleet aina ihan mukavia ja välillä asioista, mistä olisi voitu antaa sakko, on annettu vain huomautus.

Haastateltava B kertoi, että hänet on pysäytetty muutaman kerran ja kerran häneltä on lähtenyt kilvet moposta. Sitä kertaa, kun kilvet lähtivät, haastateltava B ihmetteli hieman, koska hänen peräänsä oli lähdetty, ilman mitään syytä. Pysähtyttyään, hän oli kysynyt poliiseilta pysäytyksen syytä ja he olivat vain saneet, että haluavat tarkastaa ajokortin ja mopon kunnan. Silloin kilvet lähtivät, koska takavallo oli palanut ja takaiskunvaimentaja oli hieman mennyt kieroon edellisenä päivänä. Haastateltava B kertoi, että poliisit olivat tällöinkin olleet ihan mukavia. He olivat vain olleet haastateltava B:n mielestä vähän turhan tiukkoja, viemällä kilvet moposta.

Kysymys 4: Tunnetko tai tiedätkö sellaisia henkilöitä, jotka ovat olleet mopoilun takia poliisin kanssa tekemisissä?

Jokaiselta haastateltavalta löytyi sellaisia tuttuja tai kavereita, jotka olivat olleet jotenkin poliisin kanssa tekemisissä. Jotkut olivat vain saaneet sakkoja ja toisilta oli viety moposta kilpiäkin.

"Kyllä aika monet minun ystäväistäni on saanut jostain sakot ja tiedän myös henkilöitä, jotka ovat saaneet sakkoja esim. viritetyistä moposta. Muutamilta on lähtenyt ihan kilvetkin moposta sen takia."

-Haastateltava D-

Kysymys 5: Oletko sinä ajanut tai tiedätkö sellaisia henkilöitä, jotka ovat ajaneet mopolla karkuun poliisia?

Yksikään haastateltavista ei ole itse koskaan ajanut poliisia karkuun, eivätkä aiokaan koskaan ajaa poliisia karkuun. Mutta jokainen haastateltava vähintäänkin tiesi sellaisen henkilön, joka on ajanut poliisia mopolla karkuun. Haastateltava A ja B:llä oli myös sellaisia kavereita, jotka olivat ajaneet poliisia karkuun.

Kysymys 6: Miksi sinun mielestäsi mopoilija lähtee ajamaan poliisia karkuun?

Kaikki haastateltavat ovat samaa mieltä siitä, että yleensä karkuun lähtemiselle on jokin syy. Yleisimmät syyt ovat se, että on viritetty mopo tai mopo ei ole täysin kunnossa, eikä mopon kuljettaja halua saada sakkoja tai jopa menettää korttiansa. Pelko sakoista tai kortin menettämisestä, tuli jokaiselta haastateltavalta ensimmäiseksi syyksi.

Haastateltava B sanoi myös mahdolliseksi syyksi sen, että mopoilijan repussa voi olla esimerkiksi alkoholia tai jotain muuta laitonta, jota mopoilija ei halua menettää. Haastateltava A kertoi, että on mahdollista, ettei mopoilijalla ole korttia ollenkaan ja lähtee sen takia karkuun.

” Jos esimerkiksi kikkailee liikenteessä ja poliisi tulee siinä vastaan, niin sitten lähtee karkuun, kun ei halua saada sakkoja. Tai sitten voi olla esimerkiksi repussa alkoholia tai muuta, eikä halua, että poliisi ottaa niitä pois.”

-Haastateltava B-

Kysymys 7: Jos mopoilija lähtee sen takia karkuun, että mopo on viritetty, niin miksi sitten mopoa viritetään?

Haastateltavien mielestä mopoa viritetään sen takia, että 45km/h on liian hidas vauhti monelle. Haastateltava A:n mukaan syynä on myös se, että mopon täytyy kulkea kovempaa kuin kaverilla. Haastateltava C:n mukaan melkein mikään mopo ei kulje tasan 45km/h, vaan kaikki kulkee ainakin vähän nopeampaa. Haastateltava B:n mukaan mopon ”piristäminen” on todella yleistä. Piristämällä haastateltava B tarkoitti mopon kiihtyvyyden parantamista. Tällöin mopon huippunopeuden nostaminen ei ole pääasia, eikä huippunopeus nouse paljoa.

”No en usko, että mikään mopo sen 45km/h kulkee, mutta varmaan sen takia viritetään, että mopo kulkee kovempaa kuin kaverin.”

-Haastateltava C-

Kysymys 8: Oletko itse huomannut tai kuullut, että Lohjalla poliisia karkuun ajaminen olisi yleistä?

Haastateltavien mielestä poliisia karkuun ajaminen ei ole yleistä Lohjalla. Haastateltavat tiesivät maksimissaan vain muutaman henkilön, jotka ovat ajaneet poliisia karkuun mopolla.

”No en mä sanois, että se mitenkään yleistä olisi. Pari kaveria mulla on, jotka on poliisia kerran karkuun lähtenyt.”

-Haastateltava B-

Kysymys 9: Miten se, että lähtee poliisia karkuun, nähdään nuorten keskuudessa?

Haastateltava A ja B kertoivat, että poliisia karkuun ajamista ei pidetä mitenkään erityisen hienona asiana. Mutta se henkilö, joka on ajanut poliisia karkuun usein vähän leuhkii sillä. Karkuun ajamis-tarinoita saatetaan myös kertoa kavereille ja naureskella niille.

Haastateltava D:n mielestä se vaihtelee ikäluokkien välillä. Hän ei itse ajattele, että poliisia karkuun ajaminen olisi mitenkään hienoa. Mutta silloin kun on juuri saanut mopokortin, jotkut saattavat ajatella, että se on hienoa ajaa poliisia karkuun. Näin oli käynyt ainakin hänen koulussaan.

Haastateltava C:n mielestä, se miten poliisia karkuun ajaminen nähdään, riippuu siitä, kuka on karkuun ajanut.

” Jos joku koulussa tunnettu henkilö on ajanut poliisia karkuun, niin sitten siitä ajatellaan, että se on siistiä. Mutta jos karkuun on ajanut sellainen henkilö, ketä kukaan ei tunne niin ei siitä ole oikein kukaan kiinnostunut”

-Haastateltava C-

Kysymys 10: Mitä itse ajattelet siitä, että mopoilija lähtee poliisia karkuun?

Haastateltavien mielestä poliisia karkuun ajaminen ei ole mitenkään hienoa. Haastateltava A:n mielestä pysähtyminen on järkevämpi vaihtoehto, koska jos lähtee karkuun ja jää kiinni, sakot ovat aika isot.

”Helpommalla pääsee, jos vaan pysähtyy, kun poliisi yrittää pysäyttää.”

-Haastateltava B-

Kysymys 11: Onko sinun mielestäsi poliisia helppo päästä mopolla karkuun?

Kaikki haastateltavat olivat samaa mieltä siitä, että jos poliisi yrittää pysäyttää poliisin pakettiautolla, on mopoilijan helppo päästä tällöin karkuun. Karkuun pääsemiseen kuitenkin vaikuttaa se, missä yrittää karkuun lähteä. Haastateltava D:n mukaan, jos poliisia yrittää lähteä isolla tiellä karkuun, voi karkuun pääseminen olla hyvinkin hankalaa. Mutta jos lähellä on metsää ja pääsee ajamaan metsäpolulle, on karkuun pääseminen helppoa.

Haastateltava A:n mukaan, jos perään lähtee poliisit pakettiautolla, on mopolla helppoa päästä karkuun. Ei tarvitse kuin ajaa jostain, mistä autolla ei mahdu.

Kaikki haastateltavat olivat kuitenkin sitä mieltä, että jos perään lähtee moottoripyöräpoliisi, karkuun pääseminen muuttuu melkein mahdottomaksi.

"No se vähän riippuu, että jos pääsee ajamaan johonkin mettä polulle, niin ei majalla sinne pääse. Mutta sitten tietenkin, jos moottoripyöräpoliisia yrittää lähteä karkuun, niin se ei ole niin helppoa."

-Haastateltava A-

Kysymys 12: Mitä sinun mielestäsi poliisin pitäisi tehdä, jos mopoilija lähtee karkuun?

Haastateltavien mielestä poliisin pitäisi vain parhaansa mukaan yrittää pysyä perässä ja toivoa, että mopoilija pysähtyy. Haastateltava D:n mielestä poliisin vain täytyy yrittää ottaa kaikki mahdolliset tuntomerkit mopoilijasta ja moposta, koska mitään muuta ei oikein voi tehdä.

Haastateltava C:n mielestä ei kuitenkaan ole järkevää jatkaa takaa-ajoa loputtomiin. Hänen mielestään ei ole järkevää, että takaa-ajoa jatketaan niin kauan, että mopoilija ajalee esimerkiksi STOP-merkkien ja punaisten valojen läpi.

Haastateltavien mielestä, uutisissakin ollut tapaus, jossa poliisi oli käyttänyt OC- kaasua pakenevaan mopoilijaan, on liikaa poliisilta. Pippurisumutteen käyttö pysäyttämiseen on haastateltavien mielestä liikaa, koska tällöin mopoilija voi menettää hetkellisesti näkönsä, esimerkiksi ajaa vastaan-tulijoiden kaistalle tai ulos tieltä.

"Vaikka se onkin väärin, että mopoilija lähtee karkuun, ei minun mielestäni poliisin pitäisi teoillaan vaarantaa enempää mopoilijan turvallisuutta."

-Haastateltava D-

Kysymys 13: Mitä luulet, että henkilö, joka on lähtenyt poliisia karkuun, ajattelee takaa-ajon aikana?

Haastateltavien mielestä takaa-ajon aikana ei ajatella juuri muuta, kuin karkuun pääsemistä. Haastateltava B uskoo, että silloin adrenaliini virtaa varmaan todella kovaa ja halu päästä karkuun on iso. Haastateltava D uskoo, että silloin jos on karkuun päättänyt lähteä, ajatellaan varmaan, että ei viitsi enää pysähtyä, koska on jo karkuun lähdetty.

"No varmaan se vaan ajattelee, että toivottavasti pystyy päästä karkuun. En tiedä, mistä se karkuun lähtemisen ajatus tulee, mutta varmaan silloin kun karkumatka on jo alkanut, niin ajatellaan, että ei enää viitsi pysähtyä, kun on jo karkuun lähtenyt."

-Haastateltava D-

Kysymys 14: Onko mielestäsi mahdollista, että jotkut lähtevät poliisia karkuun vain sen takia, että pääsee kertomaan siitä kavereille?

Yksikään haastateltavista ei usko, että kukaan lähtee poliisia karkuun vain sen takia, että pääsisi kertomaan siitä kavereille. Haastateltava A sanoo, aina syy pakoon lähtemiselle löytyy, jos pakoon on lähtenyt. Tällaisia syitä on, että mopo kulkee liian kovaa, ei ole korttia, mopo ei ole kunnossa tai esimerkiksi repussa on jotain laitonta.

Haastateltava B kuitenkin kertoi, että YouTubeissa olevissa mopoilijoiden kuvaamisissa takaa-ajo videoissa, voi päällimmäisenä syynä olla se, että saadaan hyvä video YouTubeen, mutta silloinkin melkein aina pakoon ajanut mopo kulkee liian kovaa.

Kysymys 15: Miksi luulet, että poliisia lähdetään karkuun, vaikka takaa-ajossa voi loukata itsensä vakavasti tai esimerkiksi ajaa jonkun päälle ja loukata toista vakavasti?

Haastateltavien mielestä siinä hetkessä, kun päätetään lähteä poliisia karkuun, ei ajatella mitään muuta kuin karkuun pääsemistä. Haastateltava D:n mielestä karkuun lähtemistä ei varmaan hirveästi harkita, ennen kuin karkuun lähdetään. Eli päätös lähteä karkuun tulee ajattelematta, eikä sitä, onko karkuun lähteminen oikeasti järkevää, ajatella ollenkaan.

Haastateltava C:n mukaan sitä, että itse tai joku muu loukkaantuu ei ajatella sillä hetkellä. Päällimmäisenä ajatuksena on vain karkuun pääseminen, eikä mikään muu. C:n mukaan ajatukset siitä, oliko karkuun ajaminen järkevää saattavat kuitenkin tulla myöhemmin.

”Varmaan siinä uskotaan siihen, että ei kaadu tai aja kenenkään päälle. Ja sitä kautta ajatellaan, että on pienempi paha lähteä karkuun, kun menettää esimerkiksi korttinsa.”

-Haastateltava C-

Kysymys 16: Minkälainen mopoilukulttuuri on Lohjalla?

Haastateltava A:n mukaan mopoilukulttuuri on Lohjalla ihan hyvä ja mopoilijat ajavat liikenteessä ihan nätisti. Keulimiselle ja muulle temppuilulle Lohjalta löytyy hänen mielestensä omat paikat. Haastateltava B ja C ovat haastateltava A:n kanssa samaa mieltä. Haastateltava B sanoo, että välillä temppuilua voi näkyä myös liikenteessä, mutta ei pahemmin.

Haastateltava D:n mukaan mopoilukulttuuri Lohjalla on välillä aika villiä. Tämä riippuu mopoilijoista, mutta hänen mielestensä Lohjalla saatetaan ajaa todella isoissa kaveriporukoissa ja lähellä toisiaan. Tällöin turvavälejä ei pidetä muihin ajoneuvoihin lähes ollenkaan. Esimerkiksi saatetaan ajaa jonkun auton takana todella lähellä. Myös esimerkiksi yö aikaan, Lohjalla ajellaan ihan vain huvin vuoksi ja paljon kovempaa, kuin rajoitukset sallivat, koska liikennettä on vähemmän.

"Mielestäni ihan hyvä. Tietysti on omat paikat sille, missä keulitaan ja temppuillaan, mutta sitä ei tehdä liikenteen seassa."

-Haastateltava A-

Kysymys 17: Minkä verran mielestäsi poliisi puuttuu mopoilijoiden toimintaan Lohjalla?

Haastateltava A, B ja C:n mielestä poliisit puuttuvat mopoilijoiden toimintaan aika paljon. Heidän mielestensä välillä hieman liikaakin. Haastateltava A:n mukaan on käynyt tapauksia, kun hän on ollut kavereidensa kanssa jossain parkissa ihan nätisti ja poliisit on tulleet yhtäkkiä paikalle ja alkaneet ratsaamaan kaikkien mopoja. Tällöin, jos on jonkun mopossa ollut pienikin vika, niin sen takia on viety kilvet.

Haastateltava B:stä tuntuu, että välillä mopoja tullaan ratsaamaan ihan huvikseen vaan. Mutta on hyvä, että tällaista ei tapahdu ainakaan ihan koko aikaa. Haastateltava C:n mielestä poliisi puuttuu kyllä aika paljon, mutta se määrä on ollut vielä ainakin ihan järkevä. Hänen mielestään, kuitenkin sellainen tarkoituksellinen vikojen etsiminen mopoista on turhaa. Haastateltava D:n mielestä, poliisit antavat mopoilijoiden olla aika rauhassa, jos ei ole mitään syytä puuttua heidän toimintaansa.

"Esimerkiksi jos ollaan jossain parkissa ihan rauhassa ja poliisit tulee paikalle ja alkaa ratsaamaan kaikkien mopoja. Sitten jossain mopossa on joku pieni vika ja sen takia viedään kilvet, niin ei se nyt meidän mielestämme kovin mukavaa ole. En tiedä sitten, saako poliisit siitä jotain iloa itsellensä."

-Haastateltava A-

Kysymys 18: Miten paljon Lohjalla on sinun mielestäsi viritettyjä mopoja?

Kaikki haastateltavat olivat samaa mieltä siitä, että kaikista Lohjan mopoista yli puolet on ainakin vähän viritetty. Haastateltava A:n mukaan 45km/h vauhti ei vain ole monelle tarpeeksi kova ja halutaan päästä kovempaa. Haastateltava C on täysin samaa mieltä haastateltava A:n kanssa, mutta sanoo myös sen, että mopojen virittäminen on melko helppoa ja halpaa.

Haastateltava D kertoo virittämiseen syyksi sen, että halutaan päästä kovaa. Mutta hän myös sanoo, että ne, jotka asuvat jossain kaukana, saattavat virittää mopoaan, että matkat menisivät nopeammin.

"Mielestäni myös ne, jotka asuvat esimerkiksi kauempana koulusta ja joutuvat kulkea pitkiä matkoja mopolla, virittää moponsa herkemmin kuin ne, jotka ajavat mopolla vain lyhyitä matkoja."

-Haastateltava D-

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

6.1 Tutkimuskysymys 1: Miten mopoilija suhtautuu poliisiin ja miten poliisi suhtautuu mopoilijoihin Lohjalla?

Mopoilijat suhtautuvat poliisiin Lohjalla pääsääntöisesti hyvin. Haastateltavien mielestä se, miten suhtautuu poliisiin, riippuu siitä, minkälainen mopo on. Jos mopoilijalla on vakio mopo, mikä kulkee noin 50km/h ja siinä on kaikki kunnossa, suhtautuminen poliisiin on hyvää. Mutta jos mopoilija ajaa viritetyllä mopolla, mikä jossain tapauksissa ei ole muutenkaan täysin kunnossa, saatetaan poliisiin suhtautua hieman negatiivisesti. Tämä johtuu siitä, että jos poliisin kanssa joutuu tekemisiin, on yleisimmin luvassa vähintään sakko. Tällöin poliisi nähdään negatiivisessa kuvassa, koska poliisi vain rankaisee siitä, että haluaa mennä kovempaa kuin 45km/h.

Mopoilijoihin poliisi suhtautuu nuorten mielestä myöskin pääsääntöisesti hyvin. Tässä on kuitenkin eroavaisuuksia poliisien välillä. Haastatteluissa tuli ilmi, että poliisi saattaa välillä suhtautua mopoilijoihin negatiivisesti, varsinkin jos mopossa ei ole kaikki kunnossa. Kuitenkin kukaan haastateltavista ei ole ollut sellaisen poliisin kanssa tekemisissä, joka olisi suhtautunut heihin huonosti. Haastateltavat kertoivat, että kanssakäymiset poliisin kanssa olivat aina ollut ihan mukavia. Muutamalla kerralla ihmeteltiin poliisin päätöstä ottaa moposta kilvet pois. Tämä päätös oli ollut liian rankka mopoilijan mielestä.

Haastateltavat kertoivat, että poliisi puuttuu mopoilijoiden toimintaan Lohjalla melko paljon. Osan haastateltavan mielestä välillä ehkä hieman liikaakin, mutta toisten mielestä ihan sopivasti. Kaikki haastateltavat olivat kuitenkin samaa mieltä siitä, että ylimääräiset ratsiat eivät ole heidän mielestään järkeviä. Haastateltavista tuntui, että yllätys ratsioilla esimerkiksi koulun pihalle, ei saavuteta muuta kuin negatiivisia ajatuksia poliisia kohtaan. Muutaman haastateltavan mielestä yllätys ratsiat tuntuvat siltä kuin poliisi haluaa etsimällä etsiä pienintäkin vikaa moposta, että pääsee kirjoittamaan sakon mopoilijalle.

6.2 Tutkimuskysymys 2: Miksi mopoilija lähtee poliisia karkuun ja miten karkuun lähteminen nähdään nuorten keskuudessa?

Yksikään haastateltavista ei ollut itse koskaan lähtenyt poliisia karkuun, eikä pystyisi nähdä itseään koskaan ajamassa poliisia karkuun. Kaikilla haastateltavilla oli kuitenkin sellaisia kavereita tai he tunsivat sellaisia henkilöitä Lohjalta, jotka olivat ajaneet poliisia karkuun. Vaikka haastattelevat tunsivat tällaisia henkilöitä, kukaan haastateltavista ei nähnyt poliisia karkuun ajamista yleisenä Lohjalla.

Syyksi karkuun ajamiselle kaikki haastateltavat sanoivat, että mopo on viritetty, mopoilijalla ei ole korttia tai mopo ei ole jotenkin kunnossa. Näiden syiden takia, jos mopoilija jäisi poliisille kiinni, poliisi kirjoittaisi mopoilijalle sakon tai mopoilijalta lähtisi kortti ja moposta mahdollisesti myös kilvet. Tämän takia, mopoilija näkee parempana vaihtoehtona lähteä ajamaan poliisia karkuun, ettei hän saa näitä sanktioita. Kysyin haastateltavilta, miksi mopoilijat sitten virittävät mopojaan, jos se on miltei aina vähintäänkin yksi syy siihen, että mopoilija lähtee karkuun. Tähän kaikki haastateltavat sanoivat, että mopoilijat haluavat vain yksinkertaisesti ajaa kovempaa kuin 45km/h. Toisena syynä nähtiin myös se, että joillekin henkilöille on tärkeää, että mopo kulkee nopeampaa kuin kaverin.

Haastateltavat kertoivat myöskin, että karkuun ajaja ei ajattele karkuun ajaessa mitään muuta kuin sitä, että poliisit eivät saa kiinni. Karkuun lähdetessä ei ajatella sitä mitä takaa-ajon aikana voisi sattua tai minkälaiset sanktiot karkuun lähtemisestä tulee, jos jää kiinni. Karkuun lähdetessä ajatellaan vaan sitä, että on pienempi paha ajaa poliiseja hetki karkuun, kuin menettää esimerkiksi kortti ja saada isot sakot.

Se miten karkuun lähteminen nähdään nuorten keskuudessa, eroaa haastateltavien mielestä hieman nuoresta. Tähän kysymykseen ei tullut haastateltavilta samaa vastausta, miltei kaikki kertoivat hieman erilaisen vastauksen. Yhden haastateltavan mielestä karkuun ajamista ei nähdä mitenkään erikoisen hienona asiana, mutta sillä, että on päästy karkuun kyllä, kerskutaan ja siitä ollaan tietyllä tavalla ylpeitä. Toinen haastateltava kertoi, että se miten karkuun ajaminen nähdään, riippuu siitä minkä ikäinen on. Hän sanoi, että varsinkin nuorempien mopoilijoiden ja juuri kortin saaneiden keskuudessa, karkuun ajaminen nähdään hienona asiana. Mutta mitä vanhemmaksi kasvaa, ei karkuun ajaminen ole enää mitenkään erityisen hienoa. Kolmas haastateltava kertoi, että se miten karkuun lähteminen nähdään, riippuu siitä, kuka karkuun on ajanut. Jos karkuun on ajanut esimerkiksi koulussa suosittu henkilö, karkuun ajaminen nähdään hienona asiana. Mutta jos poliisia karkuun on ajanut joku henkilö, joka ei ole kovin suosittu, ei se ketään oikein kiinnosta.

Haastateltavien mielestä tietyissä tilanteissa poliisia on helppo päästä karkuun. Varsinkin jos poliisi lähtee perään poliisin ”majja” pakettiautolla. Tällöin mopoilijan on vain helppo ajaa esimerkiksi metsäpolulle tai muuhun sellaiseen paikkaan, mihin poliisi ei pysty pakettiautolla ajamaan. Haastateltavien mielestä kuitenkin, jos moottoripyöräpoliisi lähtee mopoilijan perään, ei pakoon pääseminen ole hirveän helppoa.

6.3 Tutkimuskysymys 3: Minkälainen mopoilukulttuuri on Lohjalla?

Kolme neljästä haastateltavasta ajattelivat, että mopoilukulttuuri on Lohjalla hyvä. Heidän mielestään, mopoilijat ajavat pääsääntöisesti liikennesääntöjen mukaan, eikä temppuilua tapahdu liikenteen seassa. Nämä haastateltavat kertoivat, että Lohjalla keulimiselle ja muulle temppuilulle löytyy omat paikat ja poliisit antavat mopoilijoiden temppuilla siellä melko rauhassa.

Yhden haastateltavan mielestä mopoilukulttuuri ei ole Lohjalla hirveän hyvä. Mopoilijat ajavat välillä isoissa ryhmissä, muun liikenteen keskellä ja tällöin esimerkiksi turvavälit muihin ajoneuvoihin jäävät mitättömiksi. Myös esimerkiksi keulimista näkyy jonkin verran liikenteen seassa.

7 POHDINTA

Lähdin tekemään tästä aiheesta opinnäytetyötä, koska mielestäni mopoilijoiden poliisia karkuun lähteminen on ongelma Lohjalla. Kyseisestä aiheesta ei myöskään ole aiemmin tehty opinnäytetyötä poliisiammattikorkeakoulussa.

Tutkimus onnistui mielestäni hyvin. Löysin tuttavieni kautta neljä minulle entuudestaan melko tuntematonta lohjalaista mopoilijaa. Sain sovittua kaikki haastattelut samalle viikolle, joka nopeutti työni etenemistä todella paljon. Jokaisen haastattelun jälkeen sain litteroitua haastattelun saman päivän aikana. Tämä teki haastatteluiden litteroinnista nopeaa, koska haastattelu oli vielä tuoreessa muistissa. Tutkimuksen aikana ei tullut suurempia ongelmia. Vaikka en pysynytäkään alkuperäisessä suunnitelmassa, sain työn valmiiksi aikataulussa. Aikataulussa pysymisen mahdollisti hyvä ja kokonaisvaltainen suunnittelu.

Tavoitteena tässä tutkimuksessa oli saada selville syitä sille, miksi mopoilijat lähtevät poliisia karkuun Lohjalla. Tavoitteena oli myös saada selville se, mitä mopoilija ajattelee poliisista ja minkälainen suhde poliisilla ja mopoilijoilla on Lohjalla. Mielestäni pääsin tavoitteeseen tällä tutkimuksella. Mielestäni saamani vastaukset ovat luotettavia ja antavat hyvän kuvan siitä, mitä mopoilijat oikeasti ajattelevat poliisista Lohjalla. Luotettavuutta eli reliabiliteettia lisää se, että kaikki haastateltavat ovat Lohjalaisia, ovat mopoilleet vähintään puoli vuotta ja ovat olleet enemmän tai vähemmän poliisin kanssa tekemisissä.

Tutkimusta voi pitää myös eettisenä. Tutkimukseen osallistuminen oli täysin vapaaehtoista ja tutkimukseen osallistuneilla oli täysi vapaus kieltäytyä tutkimuksesta. Tutkimuksen vastaukset myös käsiteltiin täysin nimettöminä, eikä mitään yksilöiviä tunnisteita käytetty missään vaiheessa.

Tämä opinnäytetyö oli minulle ensikokemus tutkivasta kirjoittamisesta. Työn alussa, työmäärän huomaaminen tuntui todella raskaalta ja ajatus tulevasta kirjoittamisen määrästä tuntui miltei ylittämättömältä. Kuitenkin, kun työn aluksi suunnitteli todella hyvin, oli työn aloittaminen lopulta helppoa. Hyvät suunnitelmat auttoivat myös siinä, että kirjoittamisen aikana ei tarvinnut jäädä miettimään seuraavaa asiaa mistä kirjoittaa. Opinnäytetyön tekeminen oli todella suuri oppimisprosessi ja sen valmiiksi saaminen tuntuu todella palkitsevalta.

Toivon, että tekemäni tutkimuksen vastauksilla, poliisit saavat edes vähän lisänäkemystä ja ymmärrystä mopoilijoiden toimintaan. Toisaalta, jos työni lukee mopoilevan nuoren vanhempi, ehkä hän työni takia, muistaa kertoa karkuun lähtemisen ja mopon virittämisen vaaroista lapselleen. Tieliihennekasvatus on yksi tärkeimmistä asioista, mitä nuori tarvitsee toimiakseen oikein liikenteessä. Ja nuoren tieliikennekasvatus on suurimaksi osaksi vanhempien hartioilla.

8 LÄHTEET

Ajokortti-info, Mopon ajokortin hankkiminen, 13.04.2021

<https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/mopon-ajokortin-hankkiminen>. Luettu 24.04.2021

Alasuutari, Pertti 1999: Laadullinen tutkimus. Jyväskylä, Gummerus kirjapaino Oy

Anita Saaranen-Kauppinen & Anna Puusniekka. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkajulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [ylläpitäjä ja tuottaja].

<https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/>.

Finlex: Sisäministeriön asetus poliisin voimakeinoista sekä kulkuneuvon pysäyttämistä 245/2015

Finlex: Tieliikennelaki 729/2018

Hovioikeus hylkäsi syytteet ja vapautti OC-kaasua mopoilijan pysäyttämiseksi, käyttäneen poliisin rangaistusseuraamuksesta, Toimittaja: Jani Surakka, Edilex-toimitus, 26.03.2021, Luettu

25.03.2021

<https://www-edilex-fi.polamk.idm.oclc.org/uutiset/68565?allWords=hovioikeus+hylk%C3%A4si+syytteet+ja+vapautti&offset=1&perpage=20&sort=relevance&searchSrc=1&advancedSearchKey=1131383>

Koskimaa, Heikki. "Poliisia pakenevien ajoneuvojen seuraaminen Suomessa 2007." (2008).

Mopoilijat liikenteessä – turvallisuustilanne. Liikenneturva

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/mopoilijat-liikenteessa-turvallisuustilanne>. Luettu

24.04.2021

Mopolla liikenteessä. Liikenneturva

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/mopoilijat-1>. Luettu 24.04.2021

Nikoskinen, Elina. "Mopot ja mopoilu: tarkastelua ilmiöstä, sen merkityksestä ja asemasta nuoren elämässä." (2011).

Rantala, Kati Elina, Anna Karoliina Majamaa, and Atte Oksanen. "Mopoilun nurjat puolet: laittomat ulottuvuudet ja oikeudelliset seuraamukset." *Nuorisotutkimus* (2015).

Tuomi, Jouni & Saarijärvi, Anneli 2018: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki,

Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Veho, Niina, Osa 1: Taistele tai pakene -reaktio, Moodmetric artikkeli, 07.06.2018, Luettu 25.04.2021, <https://moodmetric.com/fi/taistele-tai-pakene-reaktio/>

Viritetty mopo voi käydä kalliiksi. Liikenne ja viestintävirasto, Traficom. https://arkisto.trafi.fi/uutisarkisto/1755/viritetty_mopo_voi_kayda_kalliiksi. Luettu 24.04.2021

<https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006579531.html>. Luettu 24.4.2021

9 LIITTEET

Haastattelu kysymykset

1. Minkä ikäinen olet?
2. Miten kauan olet ajanut mopolla?
3. Miten mielestäsi mopoilijat suhtautuvat poliisiin Lohjalla?
4. Miten mielestäsi poliisit suhtautuvat mopoilijoihin Lohjalla?
5. Oletko ollut mopoilun takia poliisin kanssa tekemisissä? Jos olet, miksi?
6. Tunnetko tai tiedätkö sellaisia henkilöitä, jotka ovat olleet mopoilun takia poliisin kanssa tekemisissä?
7. Oletko sinä ajanut tai tiedätkö sellaisia henkilöitä, jotka ovat ajaneet mopolla karkuun poliisia?
8. Miksi sinun mielestäsi mopoilija lähtee ajamaan poliisia karkuun?
9. Jos mopoilija lähtee sen takia karkuun, että mopo on viritetty, niin miksi sitten mopoa viritetään?
10. Oletko itse huomannut tai kuullut, että Lohjalla poliisia karkuun ajaminen olisi yleistä?
11. Miten se, että lähtee poliisia karkuun, nähdään nuorten keskuudessa?
12. Mitä itse ajattelet siitä, että mopoilija lähtee poliisia karkuun?
13. Onko sinun mielestäsi poliisia helppo päästä mopolla karkuun?
14. Mitä sinun mielestäsi poliisin pitäisi tehdä, jos mopoilija lähtee karkuun?

15. Mitä mieltä olet siitä, että poliisi esimerkiksi käyttää OC-kaasua mopoilijaan, yrittääkseen saada mopoilijan pysähtymään?
16. Mitä mieltä olet siitä, että mopoilija lähtee poliisia karkuun ilman mitään "syytä"?
17. Mitä luulet, että henkilö, joka on lähtenyt poliisia karkuun, ajattelee takaa-ajon aikana?
18. Onko mielestäsi mahdollista, että jotkut lähtevät poliisia karkuun vain sen takia, että pääsee kertomaan siitä kavereille?
19. Mitä mieltä olet siitä, että mopoilija yrittää saada poliisia tarkoituksella lähtemään perään, että pääsee ajamaan karkuun?
20. Miksi luulet, että poliisia lähdetään karkuun, vaikka takaa-ajossa voi loukata itsensä vakavasti tai esimerkiksi ajaa jonkun päälle ja loukata toista vakavasti?
21. Voisitko nähdä itsesi ajamassa poliisia karkuun?
22. Minkälainen mopoilukulttuuri on muuten Lohjalla?
23. Minkä verran mielestäsi poliisi puuttuu mopoilijoiden toimintaan Lohjalla?
24. Miten paljon Lohjalla on sinun mielestäsi viritettyjä mopoja?
25. Miksi niitä on niin paljon?