

# **POLIISIN MOOTTORIKELKKAKALUSTO JA -VALVONTA POHJOIS-SAVON ALUEELLA**

Julius Heide

11/2018

## Tiivistelmä

Tekijä	Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike	
Julius Heide	Poliisi (AMK) 2017_1	
Julkaisun nimi	Julkisuusaste	
Poliisin moottorikelkkakalusto ja -valvonta Pohjois-Savon alueella	Julkinen	
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi	Opinnäytetyön muoto	
Jyrki Marttila/ Polamk Mika Kyyrö/ Polamk	Tutkimuksellinen opinnäytetyö	
Tiivistelmä		
<p>Tässä opinnäytetyössä tutkitaan moottorikelkkailussa tapahtunutta kehitystä ja sen vaikutuksia poliisin moottorikelkkavalvontaan. Kehitystä tarkastellaan myös poliisin ja siviilipuolen moottorikelkkakalustojen näkökulmasta. Lisäksi tässä opinnäytetyössä perehdytään moottorikelkkailua koskevaan lainsäädäntöön ja tehdään katsaus myös moottorikelkkailun tulevaisuuden näkymiin.</p> <p>Moottorikelkkailu on kehittynyt nopeasti erityisesti teknillisesti moottorikelkkojen ja varusteiden osalta, mutta myös määrällisesti moottorikelkkailijoiden osalta. Samaan aikaan poliisi on vähentänyt resursseja moottorikelkkavalvonnasta. Tämä yhdistelmä antaa syytä tarkastella tämän hetkistä tilannetta hieman syvällisemmin. Tämä opinnäytetyö pohjautuu pääosin Pohjois-Savon alueella vallitseviin olosuhteisiin. Kuitenkin tässä opinnäytetyössä on pyritty siihen, että lukija voi omalla harkinnallaan yleistää tutkimustuloksia myös laajemmin.</p> <p>Tässä opinnäytetyössä käytetään kvalitatiivista eli laadullista tutkimusotetta. Aineistonkeruumenetelmänä tässä tutkimuksessa toimivat teemahaastattelut. Teemahaastattelut on tallennettu nauhoittamalla ja litteroitu myöhemmin nauhalta purkaen. Haastattelut on analysoitu ja jaoteltu aihealueittain tutkimustuloksiksi. Tutkimustuloksissa selvisi moottorikelkkailun kehityksen mukana tuomia ilmiöitä ja ongelmakohtia, joista saatiin kehittämideoita, niin poliisille kuin siviilipuolellekin.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
42+3 liitesivua	Marraskuu 2018	Amk2017ONT
Avainsanat		
poliisin moottorikelkkavalvonta, poliisin moottorikelkkakalusto, moottorikelkkailu, moottorikelkat, liikennevalvonta, lainsäädäntö		

## SISÄLLYS

<b>1 JOHDANTO .....</b>	<b>2</b>
<b>2 TUTKIMUSASETELMA .....</b>	<b>4</b>
2.1 Keskeiset käsitteet.....	4
2.2 Tutkimusongelma.....	5
2.2.1 Tutkimuskysymykset ja tavoitteet .....	5
2.2.2 Rajaukset.....	6
2.3 Kvalitatiivinen tutkimus.....	6
2.3.1 Tutkimusmenetelmät .....	7
2.3.2 Aineistonkeruumenetelmät .....	8
2.3.3 Aineistonanalyysimenetelmät .....	9
2.3.4 Luotettavuusmenetelmät.....	10
<b>3 MOOTTORIKELKKAILU JA -KELKAT.....</b>	<b>11</b>
3.1 Moottorikelkkailu.....	11
3.2 Moottorikelkat.....	12
3.3 Lainsäädäntö .....	17
3.3.1 Maastoliikennelaki.....	17
3.3.2 Muu lainsäädäntö.....	19
<b>4 HAASTATTELUT JA TUTKIMUSTULOKSET.....</b>	<b>20</b>
4.1 Haastateltavat .....	20
4.2 Poliisin moottorikelkkakalusto.....	21
4.3 Poliisin moottorikelkkavalvonta .....	25
4.4 Muutos / kehitys moottorikelkkailussa .....	30
4.5 Siviilipuolen moottorikelkkailu .....	33
4.6 Lainsäädäntö .....	34
4.7 Moottorikelkkailun tulevaisuus.....	36
<b>5 POHDINTA .....</b>	<b>37</b>
5.1 Luotettavuuden arviointi .....	37
5.2 Yhteenveto ja johtopäätökset .....	38
<b>LÄHTEET .....</b>	<b>41</b>

## LIITTEET

# 1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan poliisin näkökulmasta moottorikelkoilla suoritettavaa valvontaa ja siviilipuolen moottorikelkkailua. Moottorikelkkaliikenteen valvonta on yksi poliisin monista eri liikenteenvalvonnan muodoista. Löydät tästä opinnäytetyöstä kokonaisvaltaisesti tietoa moottorikelkkailusta, sen valvonnasta ja moottorikelkoista.

Haluan kiittää tässä opinnäytetyö prosessissa mukana olleita ohjaajia ja haastatteluihin osallistuneita henkilöitä. Lisäksi haluan kiittää myös omaa perhettäni ja muita mukana olleita, jotka mahdollistitte tämän opinnäytetyön tekemisen.

## Taustaa

Maastoliikenne on kokenut kokonaisuudessaan suuren kehityksen viimeisimpien vuosien aikana, niin teknillisesti kuin määrällisestikin. Lähtökohtana tämän tutkimuksen tekemiselle on ajatus siitä, että poliisin tulisi kyetä vastaamaan siviilipuolella tapahtuviin muutoksiin. Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan kehityksen aikaansaamaa tilannetta poliisin moottorikelkkavalvonnan ja siviilipuolen moottorikelkkailun näkökulmasta, jotta saadaan kontrastia todelliseen kentällä olevaan tilanteeseen. Tätä kehitystä moottorikelkkailussa tutkitaan karkeasti viimeisen kymmenen vuoden ajalta, jolloin kehitys on ollut voimakainta.

Lisäksi tässä opinnäytetyössä tarkastellaan poliisin ja siviilipuolen moottorikelkkakalustoa. Yhtenä isompana kokonaisuutena käsitellään moottorikelkkailuun liittyvää lainsäädäntöä. Näiden kaikkien edellä mainittujen näkökulmien osalta pohditaan myös tulevaisuuden näkymiä.

Pyrkimyksenä tässä opinnäytetyössä on selvittää moottorikelkkakalustolle ja -valvonnalle yhteisiä ongelmakohtia ja puutteita, poliisin ja siviilipuolen näkökulmasta. Tavoitteena on saada niistä siten myös kehittämiskohtia ja -ehdotuksia. Nämä voisivat antaa poliisilaitoksille valmiuksia ja tietoisuutta reagoida asiaan. Myös muut moottorikelkkailuun perehtyneet tai siitä kiinnostuneet voivat saada tästä tutkimuksesta monipuolista tutkimustietoa, jota aiemmin ei ole ollut saatavilla.

Poliisin moottorikelkalla suorittama valvonta on yksi kapeahko sektori koko poliisitoimintaa ajatellen. Se kuuluu pääosin poliisin liikennevalvontaan ja on siten tärkeä osa poliisin tehtäväkokonaisuutta. Moottorikelkalla suoritettavan valvonnan kohteita eli moottorikelkkojen käyttötarkoituksia on useampia. Näitä ovat mm. moottorikelkkaliikenteen valvonta, kadonneen etsintä ja metsästyksen- sekä kalastuksen valvonta. Eri puolilla Suomea näiden valvontamuotojen tarve on vaihteleva, mutta ne ovat kuitenkin poliisin työhön kuuluvia valvonnan kohteita.

### **Aiemmat tutkimukset**

Näen tämän opinnäytetyön olevan jollakin tavalla jatkoa Radoslaw Matulan opinnäytetyölle, joka käsittelee laajemmin maastoliikennevalvontaa (Matula 2016). Sain sitä työtä luukiessa idean opinnäytetyöni aiheeseen. Tämä opinnäytetyö on kohdistettu kuitenkin syvemmin moottorikelkkoihin ja moottorikelkkailun valvontaan.

Aikaisempia tutkimuksia moottorikelkkailusta on vielä suhteellisen vähän. Moottorikelkkailusta on kirjoitettu muutamia kirjoja, jotka sinällään ovat jo vanhanaikaisia.

### **Oma taustani moottorikelkkojen parissa**

Olen ollut pienestä asti tekemisissä kaikenlaisten moottorikäyttöisten kulkuneuvojen kanssa. Moottorikelkat ovat kiinnostaneet minua aina. Poliisiksi lähtiessä olen haaveillut hakeutuvani tulevaisuudessa moottorikelkkavalvonnan pariin. Huomasin, että nyt on tullut tilaisuus yhdistää oma mielenkiinnon kohteeni opinnäytetyöhön. Samalla ajatuksena on ollut lisätä omaa tietoisuutta aiheesta. Kuten Metsämuuronen (2003, 8) kirjassaan sanoo, että tutkimuksen aihepiiriä kannattaa etsiä omien mielenkiinnon kohteiden joukosta ja kun tutkimuksen aihepiiri tuntuu itselleen tutulta, on paljon mielenkiintoisempi hankkia tietoa kyseisestä aiheesta.

### **Pohjois-Savo**

Tutkimus kohdistuu pääosin Pohjois-Savon alueella tapahtuvaan moottorikelkkailuun ja sen valvontaan. Tässä tutkimuksessa ilmeneviä asioita voi hyödyntää myös muualla Suomessa, kuin Pohjois-Savon alueella, mikäli sen omalla harkinnallaan näkee soveltuvaksi.

## 2 TUTKIMUSASETELMA

Tämän opinnäytetyön pää rakenne koostuu teoriaosuudesta ja haastatteluista tulleista tutkimustuloksista. Teoriaosuuksessa käydään läpi moottorikelkkailusta olemassa olevaa teoriaa tutkimustavoitteiden näkökulmasta. Haastatteluiden aineistoanalyysillä haetaan vastauksia tutkimattomalle tiedolle ja täydennetään teoriaosuudessa olevaa teoriaa.

### 2.1 Keskeiset käsitteet

Seuraavaksi esittelen tässä opinnäytetyössä käytettäviä keskeisiä käsitteitä. Käsitteiden määrittelyllä on olennainen merkitys tutkimuksessa, jotta lukija ymmärtää mitä käsitteellä tarkoitetaan. Käsitteet mahdollistavat myös empirian ymmärtämisen ja varmistavat sen, että lukijalle ei jää mahdollisuutta käsittää asiaa väärin. (Kananen 2015, 102.)

Kananen (2015, 105) mukaan käsitteissä sovitaan, että mitä käsite täsmälleen tarkoittaa. Tässä opinnäytetyössä olen halunnut nostaa esille seuraavat keskeiset käsitteet:

*Poliisin moottorikelkkakalustolla* tarkoitan poliisin valvontakäytössä olevia moottorikelkkoja.

*Poliisin moottorikelkkavalvonnalla* tarkoitan kaikkea poliisin suorittamaa valvontaa, joka tapahtuu moottorikelkalla.

*Siviilipuolen moottorikelkkailulla ja -moottorikelkkakalustolla* tarkoitan muiden kuin poliisien tai muiden vastaavien viranomaisten moottorikelkkakalustoa ja moottorikelkkavalvontaa. Tämä tarkoittaa siis kansalaisten harrastamaa moottorikelkkailua ja moottorikelkkoja.

*Maastoliikenne* tarkoittaa kaikkea maastoliikennelaissa määriteltyjä maastoajoneuvojen käyttöä sallituilla teillä, reiteillä, urilla ja maastossa (Maastoliikennelaki 22.12.1997/1710).

*Moottorikelkkojen varustelulla* tarkoitan moottorikelkkojen laitteistoa, teknillisiä ominaisuuksia ja moottorikelkoissa olevia hallintalaitteita.

*Freeride-moottorikelkkailu eli syvänlumenkelkkailu* on moottorikelkalla ajamista umpilumessa maastossa. Tähän tarkoitukseen on saatavana pitkätelaisia moottorikelkkoja. Suo-

messa freeride-kelkkailu kohdistuu usein alueille, joilla moottorikelkalla ajaminen on kiellettyä.

AAKT-lyhennettä käyttäessäni, tarkoitan Asetusta ajoneuvojen käytöstä tiellä (Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 4.12.1992/1257).

## 2.2 Tutkimusongelma

Moottorikelkkailu on saanut nopean kehityksen myötä uusia ulottuvuuksia, niin moottorikelkkailijoiden määrän kuin myös kelkkojen osalta. Aikaisemman tutkimuksen perusteella poliisin resurssit ovat vähentyneet maastoliikenteen valvonnasta ja samaan aikaan siviilipuolen moottorikelkkailu on lisääntynyt. Määrällisesti ei ole välttämättä enää tarpeeksi resursseja maastoliikenteen ja moottorikelkkailun tehokkaaseen valvontaan. (Matula 2016, 4.)

Tästä yhtälöstä nousee esille kysymys, että millä tavoin tämä muutos on vaikuttanut moottorikelkkailuun kokonaisuudessaan? Moottorikelkkailussa on tullut myös uusia trendejä, joiden vaikutuksia pyritään selvittämään. Moottorikelkkailun kehitys ei välttämättä itsessään ole ongelma, mutta sen aikaansaamat vaikutukset ovat tämän opinnäytetyön punainen lanka.

### 2.2.1 Tutkimuskysymykset ja tavoitteet

Moottorikelkkailussa tapahtunutta kehitystä ei ole juurikaan tutkittu ja sen vaikutukset tämänhetkiseen tilanteeseen poliisin moottorikelkkavalvonnassa ovat vielä pimennossa. Tavoitteenani on pyrkiä saamaan selkoa ja ymmärrystä siihen, että minkälaiset vaikutukset tällä tapahtuneella kehityksellä poliisin moottorikelkkavalvontaan ovat todellisuudessa olleet.

Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olen laatinut seuraavat tutkimuskysymykset:

- *Millaista on poliisin moottorikelkalla suoritettava valvonta nykyään Pohjois-Savon alueella?*
- *Miten viime vuosien aikana siviilipuolen moottorikelkkailussa tapahtunut kehitys on vaikuttanut poliisin moottorikelkkavalvontaan?*

- *Mikä on tämänhetkinen realistinen tilanne poliisin ja siviilipuolen moottorikelkkakalustojen välillä Pohjois-Savon alueella?*
- *Millainen on moottorikelkkailuun liittyvä lainsäädäntö?*

Näiden kysymysten alle sisältyy useita yksilöllisempiä kysymyksiä, jotka löytyvät teema-haastattelurungosta (kts liite 1).

### **2.2.2 Rajaukset**

Teemahaastattelujen mahdollistamiseksi ja opinnäytetyön laajuuden vuoksi olen rajannut tutkittavan alueen koskemaan Pohjois-Savoaa. Tältä alueelta haastattelut on ollut mahdollista ottaa ilman kohtuuttomia matkustamisia. En näe tarpeelliseksi ottaa haastatteluja ympäri Suomea, koska tutkimus pohjautuu Pohjois-Savon alueella vallitseviin olosuhteisiin ja laajempi yleistys jää asiakohtaiseksi. Pohjois-Savon alueella moottorikelkkailu on suosittu ja yleinen harrastus, joten yleistystä ajatellen se antaa mielestäni neutraalin asetelman tutkia moottorikelkkailua tarkemmin. Mainittakoon tässä kohtaa, että Kuopion alueella sijaitseva Tahkon laskettelukeskus on alueen yksi merkittävä moottorikelkkailun keskus.

Pohjois-Savo sijoittuu maantieteellisesti Suomen keskikohdille. Suoraan koko Suomen kattavaa tutkimusta olisi ollut haastava tehdä, koska olosuhteet Suomen kokoisessa maassa ovat hyvin vaihtelevat. Siten olen nähnyt järkeväksi, että teen tutkimuksen Pohjois-Savossa vallitsevien olosuhteiden pohjalta ja laajempi yleistäminen jää jokaisen henkilökohtaisen harkinnan varaan.

Nelipyörät eli tuttavallisemmin mönkijät olen joutunut rajaamaan tutkimuksen ulkopuolelle, koska aihe laajenisi liikaa. Pohjois-Savon alueella ei ole merkittävää määrää reittejä nelipyörille eikä nelipyörän käyttäjiä, joten niiden mukaan ottaminen tähän tutkimukseen ei ole ollut tarpeellista. Näillä rajauksilla olen päätyneet siihen, että opinnäytetyön aihealue pysyy sopivassa koossa.

### **2.3 Kvalitatiivinen tutkimus**

Perehtyessäni kirjallisuuteen selvisi, että yleisimmät tutkimusotteet ovat kvalitatiivinen ja kvantitatiivinen tutkimus. Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus pyrkii enemmän ymmärtämään jotakin ilmiötä. Kvantitatiivinen tutkimus on puolestaan määrällinen tutkimus, joka



pyrkii yleistämään ja perustuu yleensä jo olemassa oleviin teorioihin. Kvantitatiivista tutkimusta käytettäessä on yleensä enemmän entuudestaan tutkittua tietoa ja ilmiön tuntemista. (Kananen 2015, 73)

Käytän tässä opinnäytetyössä kvalitatiivista tutkimusotetta. Olen valinnut kvalitatiivisen tutkimusotteen siksi, koska haluan saada laadullista, verbaalista ja yksityiskohtaista tietoa tapahtuneesta kehityksestä moottorikelkkailussa ja sen vaikutuksista poliisin moottorikelkkavalvontaan. Kuitenkin tilastot tuovat tähän tutkimukseen myös kvantitatiivista lähestymiskulmaa. Tilastojen käyttäminen on välttämätöntä moottorikelkkailun määrällisen tarkastelun vuoksi.

Tässä opinnäytetyössä tutkittavasta aiheesta eli moottorikelkkailussa tapahtuneesta muutoksesta ja kehityksestä, sekä sen vaikutuksista ei tiedetä paljoa. Metsämuuronen (2006, 88) kirjassaan kertoo, että laadullinen tutkimus soveltuu silloin hyvin, kun halutaan saada tietoa syy-seuraussuhteista, joita ei voida tutkia kokeen avulla, joten näen kvalitatiivisen tutkimuksen soveltuvan opinnäytetyöni tutkimusotteeksi. Kvalitatiivista eli laadullista tutkimusta käytetään silloin, kuin jostakin ilmiöstä halutaan syvälinen näkemys (Kananen 2015, 71). Tarkoitukseni on saada ymmärrystä viimeisien vuosien aikana tapahtuneesta kehityksestä. Tätä on vaikea mitata millään tavoin muuten kuin käyttämällä kvalitatiivista teemahaastattelua ja haastatteleamalla moottorikelkkailun kehityksessä mukana ja sen eri vaiheissa olleita henkilöitä.

### **2.3.1 Tutkimusmenetelmät**

Käytettävien menetelmien hallinta on olennainen osa opinnäytetyötä. Tutkimusmenetelmillä ratkaistaan tutkimusongelma ja siksi niiden pitää soveltua kyseisen tutkimuksen ongelmaan. On tärkeää, että tutkimusmenetelmät mietitään huolella ja tehdään tutkimuksessa olevien tarkoitusten mukaiset valinnat. (Kananen 2015, 65.)

Kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen tutkimuksen tutkimusmenetelminä ovat omat aineistonkeruumenetelmät, analyysimenetelmät ja luotettavuusmenetelmät. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineistonkeruumenetelmät ovat yleisimmin dokumentit, havainnointi ja teemahaastattelut. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa puolestaan aineistonkeruumenetelmänä toimivat useimmiten kyselyt ja tilastot. Kvalitatiiviset aineistonkeruumenetelmät tuovat laadullista tietoa ja kvantitatiivinen tutkimus määrällistä tietoa. Näiden eri menetelmien va-

linnan takana tulisi olla perusteena se, että mikä on tutkimusongelma. Tämä menetelmien valinta tulee tehdä tutkimuksen alkumetreillä. (Kananen 2015, 65-67.)

### 2.3.2 Aineistonkeruumenetelmät

#### *Teemahaastattelu*

Valitsin tähän opinnäytetyöhön aineistonkeruumenetelmäksi teemahaastattelut. Teemahaastatteluissa haastatellaan valittuja kohdehenkilöitä. Valitsin aineistonkeruumenetelmäksi teemahaastattelun, koska tutkimuksessani on tarkoitus saada haastateltavien mielipiteitä ja ajatuksia käytännön työelämässä tapahtuvista asioista. Haastatteluissa on myös tarkoituksena saada tietoa viime vuosien aikana tapahtuneista muutoksista moottorikelkkailussa ja niiden vaikutuksista moottorikelkkavalvontaan. Kuten Kananen (2010, 138) kirjassaan kertoo, että pitää olla selvillä mitä mitataan. Tässä opinnäytetyössä teemahaastattelut mitaavat mielestäni parhaiten tutkimuksessa käsiteltyjä ongelmia ja tavoitteena on saada niihin uutta tietoa ja näkemystä.

Kvalitatiivisilla menetelmillä päästään lähemmäs niitä merkityksiä, joita ihmiset antavat ilmiöille ja tapahtumille. Ne tuovat esille haastateltavien näkökulman tutkittavasta asiasta ja heidän äänensä kuuluviin. (Hirsjärvi ja Hurme 2001, 28.)

Opinnäytetyöhön asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi haastatteluista täytyy saada aineisto, joka analysoidaan tutkimustuloksiksi. Tämän saavuttamiseksi haastattelen Pohjois-Savon alueella työskenteleviä, poliisin moottorikelkkavalvontaa suorittavia konstaapeleita ja moottorikelkkailun siviilipuolen asiantuntijoita, koska heillä on olemassa ajantasainen tieto. Haastattelut ovat mielestäni tarkoituksenmukaisin keino saada yksityiskohtaista tietoa tutkimastani ilmiöstä.

Haastatteluissa piilee kuitenkin muutamia seikkoja, joita on hyvä ottaa huomioon. Ensinnäkin haastateltavan henkilön asenne ja oma kokemus voivat vaikuttaa vastaukseen, joskus väärälläkin tavalla. Toisaalta haastateltava voi muistaa huonosti ja siten kaunistella asioita. Haastattelujen tuloksia pohtiessa on syytä ottaa huomioon nämä seikat. (Kananen 2015, 134)

Käyttäessä haastattelua aineistonkeruumenetelmänä on luonnollisesti saatava haastateltavat suostumaan siihen. Joskus kohdehenkilöitä motivoi osallistumaan haastatteluun se, että heille tarjoutuu mahdollisuus tuoda esiin mielipiteensä ja kertoa omista kokemuksista. Voi olla myös niin, että haastateltava on osallistunut aikaisemmin tieteelliseen tutkimukseen ja siitä on jäänyt hyvät kokemukset. (Aaltola & Valli 2001, 25-26.) Haastateltavista kerron jäljempänä luvussa 4.1.

Käytän opinnäytetyössäni myös dokumentteja kirjallisesta aineistosta ja tilastoista, jotka ovat teoriaosuudessa. Tilastot tuovat tähän opinnäytetyöhön tietoa moottorikelkkojen määristä, muutamasta eri näkökulmasta katsottuna. Tilastojen osalta tutkimuksen lähestymistapa on kvantitatiivinen, jota voidaan käyttää rajoitetussa määrin myös kvalitatiivisessa tutkimuksessa (Kananen 2010, 67). Tilastot täydentävät ja tukevat teoriaosuudessa olevaa teoriaa, sekä haastatteluiden aineistoanalyysissä tulleita tutkimustuloksia. Teoriaosuuden merkitys tässä opinnäytetyössä on tuoda taustatietoa tutkittavaan ilmiöön.

Teemahaastattelun kysymysrunгон teemat on asetettu samaan järjestykseen opinnäytetyön aihealueiden kanssa. Tässä on ajatuksena se, että haastatteluista tuleva aineisto saadaan käsiteltyä suoraan teema-alueittain ja lukijan on helppo verrata teoriaosuuden aineistoa haastatteluista tulleisiin tutkimustuloksiin.

### **2.3.3 Aineistonanalyysimenetelmät**

#### *Sisällönanalyysi*

Sisällönanalyysissä aineistoa tarkastellaan eritellen, yhtäläisyyksiä ja eroja etsien ja tiivistäen (Tuomi & Sarajärvi 2002, 105). Tekstiin poimitaan haastattelussa esiintyneet, olennaisesti aiheeseen kuuluvat asiat, ja ne luokitellaan (Syrjäläinen 1994, 94 viitattu teoksessa Metsämuuronen 2006, 124-125). Haastatteluista tuleva aineisto analysoidaan tutkimuksessa käytetylle aineistonkeruumenetelmälle, eli opinnäytetyössäni teemahaastattelulle, sopivalla tavalla. Käytän opinnäytetyössäni analyysimenetelmänä kvalitatiivista sisällönanalyysia sekä teemoittelua.

Valitsin sisällönanalyysin, koska aineistonkeruumenetelmänä toimii kvalitatiivinen teemahaastattelu, joka tuottaa aineistoa tekstin muodossa. Mielestäni on tarkoituksenmukaisinta valita analyysimenetelmäksi suoraan tekstiä analysoiva analyysimenetelmä, joka on helposti teemoitettavissa.

Teemoittelu tarkoittaa aineistojen jäsentämistä teemojen mukaisesti ja siten sen pelkistämistä (Aaltola & Valli 2001, 41). Aineiston käsittely alkoi litteroinnilla, joka tarkoittaa haastattelujen kirjoittamista puhtaaksi tekstimuotoon (Kananen 2017, 134). Opinnäytetyössäni aineisto on litteroitu suoraan teema-alueiksi ja samalla tekstimassa tiivistyi. Tiivistymisen myötä olennainen asia jää esiin. Kaikissa haastatteluissa käytettiin samaa haastattelurunkoa, joka on jaoteltu eri teemoihin (kts liite 1). Tämä edesauttoi litterointivaiheessa tekstin kirjoittamista teema-alueihin, kun haastattelut menivät teemojen mukaisessa järjestyksessä.

Litteroinnissa on olemassa eri tasoja, joita ovat sanatarkka, - yleiskielinen- ja propositiotason litterointi. Tässä opinnäytetyössäni on ollut tarkoituksenmukaista käyttää yleistason litterointia eli tekstin muuttamista kirjakiellelle. Lisäksi sitaatteja varten on litteroitu sanatarkasti tarkempia kohtia. Propositiotason litterointi tarkoittaa sanoman ydinsisällön kirjoittamista. (Kananen 2010, 59.)

Sisällönanalyysi pohjautuu opinnäytetyössäni teoriaosuuden ja haastatteluaineiston vuorovaikutukselliseen suhteeseen. Analyysin lopputuloksena on aineiston tulkinta, jonka tarkoitus on tuoda tutkimuksen tavoitteisiin vastaukset haastatteluaineistosta. Tässä tulkinnassa on yhdistettynä haastateltavien, haastattelijan ja olemassa olevan teorian näkökulmat. Sisällönanalyysin tarkoituksena on saada tutkittavasta ilmiöstä kuvaus tiivistetyssä ja yleisessä muodossa, joka on aineiston tulkinnassa tavoitteenani (Tuomi ym. 2002, 117).

#### **2.3.4 Luotettavuusmenetelmät**

Tieteellisen työn luotettavuutta tarkastellaan luotettavuuskäsitteiden avulla, jotka ovat eräänlaisia mittareita. Näillä on tarkoitus arvioida tutkimustulosten hyvyttä. Laadullisessa tutkimuksessa tämä luotettavuustarkastelu jää usein arvion varaan, koska sitä ei voida arvioida samalla tavalla kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Laadullisessa tutkimuksessa luotettavuus on tutkijan oman arvioinnin ja näytön varassa. Siksi laadullisessa tutkimuksessa täysin sataprosenttisen luotettavuuden saaminen on lähes mahdotonta. (Kananen 2017, 175.)

Luotettavuusarvioinnissa käytetyt mittarit ovat reliabiliteetti ja validiteetti. Reliabiliteetti tarkoittaa tulosten pysyvyyttä ja validiteetti sitä, että tutkitaan oikeita asioita. Pysyvyydellä tarkoitetaan sitä, että jos tutkimus uusitaan, niin saadaan samat tutkimustulokset. (Kananen 2017, 175.) Tämän opinnäytetyön luotettavuusarviointi on tehty luvussa 5.1.

### **3 MOOTTORIKELKKAILU JA -KELKAT**

#### **3.1 Moottorikelkkailu**

Moottorikelkkailu on kausiluontoista harrastusta huviajona tai esimerkiksi omien matkojen kulkemiseen käytettävää liikkumista. Moottorikelkkailussa on kullakin omat moottorikelkan käyttötarkoituksensa. Moottorikelkkailun muodot voidaan jakaa karkeasti kolmeen osaan, joista on olemassa eri nimityksiä, mutta otin tähän niistä yleisimmät.

##### *Huvikelkkailu: Urheilukelkat*

Ensimmäisenä ja suurimpana ryhmänä tulevat urheilukelkat. Urheilukelkkailussa moottorikelkalla ajaminen perustuu huviajoon ja se on monille tärkeä harrastus. Useimmiten urheilukelkat ovat tehokkaita ja suhteellisen uusia, sekä ajajat ovat varustautuneet hyvin. Urheilukelkkoja ovat mm. lyhyttelaiset reittikelkat ja pitkätelaiset freeride-kelkat.

##### *Hyötykelkkailu: Hyötykelkat*

Hyötykelkkailussa moottorikelkalla ajaminen perustuu työkäyttöön tai muuhun tehtävään esimerkiksi pilkille, jossa moottorikelkkaa käytetään kulkuneuvona.

##### *Retkikelkkailu: Retkikelkat*

Retkikelkkailu on yleisimmin vuokra- ja safari- tyyppistä toimintaa. Yleisimmin retkikelkkoja käytetään moottorikelkkasafareilla.

#### **Moottorikelkkareitit ja urat**

Moottorikelkalla ajaminen kohdistuu moottorikelkkareiteille, urille tai maastoon. Viralliset moottorikelkkareitit ovat tieliikennelain alaisuudessa olevia reittejä (Tieliikennelaki 3.4.1981/ 267). Maastolla tarkoitetaan maa-aluetta ja jääpeitteistä vesialuetta. Maastoa ovat

maa-alueet, jotka eivät ole moottoriajoneuvoille tarkoitettuja teitä tai virallisia moottorikelkkareittejä. (Tanskanen & Karhima 2001, 76.)

Metsähallitus ylläpitää moottorikelkkauria, joihin se myy lupia. Moottorikelkkaurat ovat valtion mailla olevia reittejä. Uraluvan ostaja saa ajaa kirjallisen luvan perusteella näillä urilla. Paikkakuntalaisille uraluvat ovat maksuttomia (Metsähallitus). Suomessa on myös moottorikelkkauria, joita ylläpitävät kerhot tai kunnat. Näillä urilla ajaminen on sallittua ilman moottorikelkkaan vaadittavaa ajo-oikeutta, kun on täyttänyt 15- vuotta.

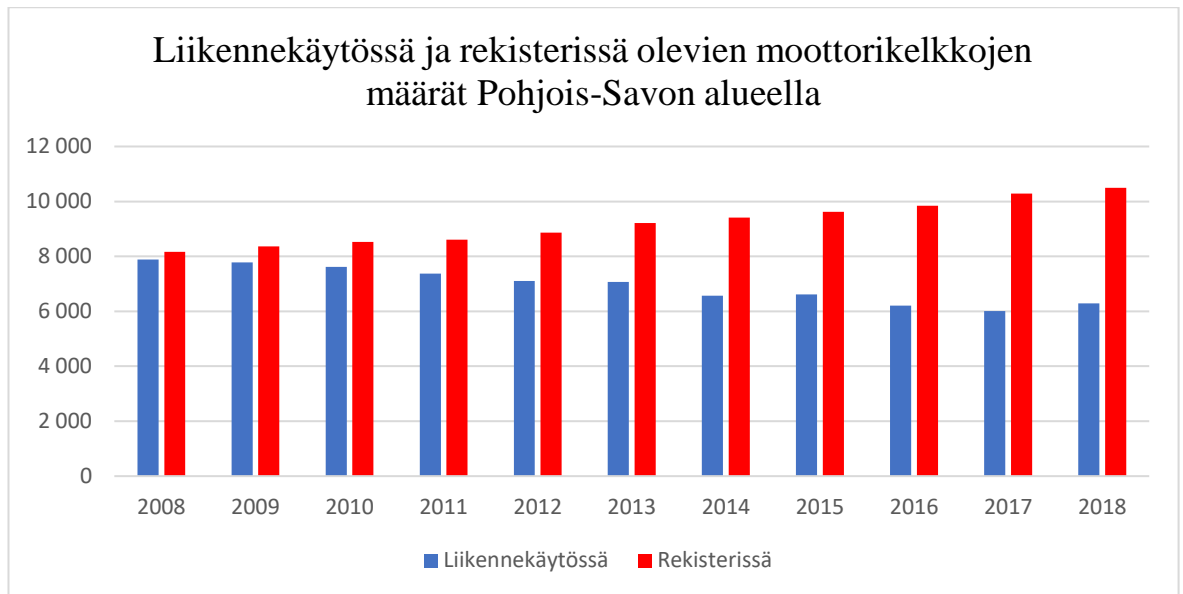
### **3.2 Moottorikelkat**

Moottorikelkka on ajoneuvolain 16§: n mukaan telavetoinen moottorireki, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdelle henkilölle (Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090). Sen omassa massaa saa olla korkeintaan 500kg. Moottorikelkan kuljettamiseen tieliikennelain alaisuudessa olevilla moottorikelkkareiteillä vaaditaan vähintään T-luokan ajo-oikeus eli traktorikortti. (Tanskanen & Karhima 2001, 76.)

Poiketen muista maastoajoneuvoista, moottorikelkka on rekisteröitävä. Lisäksi siihen on otettava liikennevakuutus, kuten muissakin maastoliikenne-ajoneuvoissa. Lähtökohtaisesti tästä liikennevakuutuksesta korvataan onnettomuuden sattuessa aiheutuneet henkilövahingot ja syyttömän osapuolen omaisuusvahingot. Moottorikelkkaan voi halutessaan ottaa myös vapaaehtoisia vakuutuksia, jotka korvaavat laajemmalla osa-alueella kelkalle sattuneita vahinkoja. (Tanskanen & Karhima 2001, 76.)

### **Moottorikelkkojen määrät**

Tarkastelemme seuraavaksi kuvien 1-2 ja 4-5 perusteella moottorikelkkakantojen kehittymistä vuosien 2008 ja 2018 välillä Pohjois-Savon ja koko Suomen alueella. Moottorikelkkakantojen seurantaan on valittu tieliikennekäytössä ja rekisterissä olevat moottorikelkat, sekä moottorikelkkojen määrä merkeittäin.



Kuva 1. (Trafi, ajoneuvokantatilasto)

Rekisterissä ja liikennekäytössä olevien moottorikelkkojen määrien kehitystä on seurattu kuvassa 1. Pohjois-Savon alueella vuosien 2008-2018 välillä.

Kuvan 1. mukaisesti Pohjois-Savon alueella, vuodesta 2008 alkaen, rekisterissä olevien moottorikelkkojen määrä on suurempi suhteessa liikennekäytössä oleviin. Vuosien 2008 ja 2018 välisenä aikana tämä ero on melkein tuplaantunut. Rekisterissä olevia moottorikelkkoja on yhä enemmän, mutta ne eivät ole liikennekäytössä. Rekisterissä olevien moottorikelkkojen määrän kasvu on merkki siitä, että moottorikelkkojen määrä on nousussa jatkuvasti.

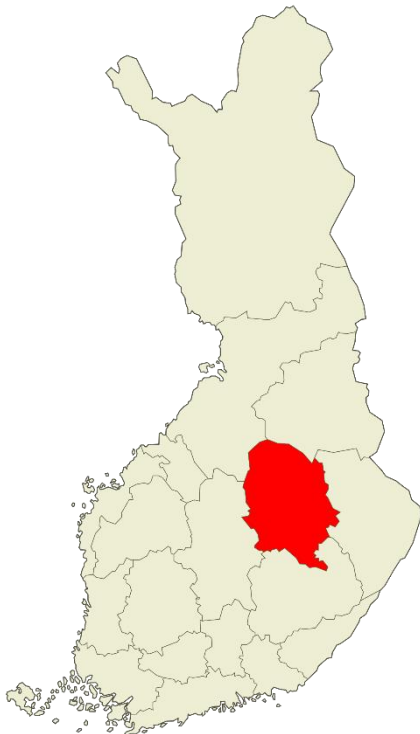


Kuva 2. (Trafi, ajoneuvokantatilasto)

Rekisterissä ja tieliikennekäytössä olevien moottorikelkkojen määrää on seurattu kuvassa 2. koko Suomen alueella vuosien 2008 ja 2018 välillä.

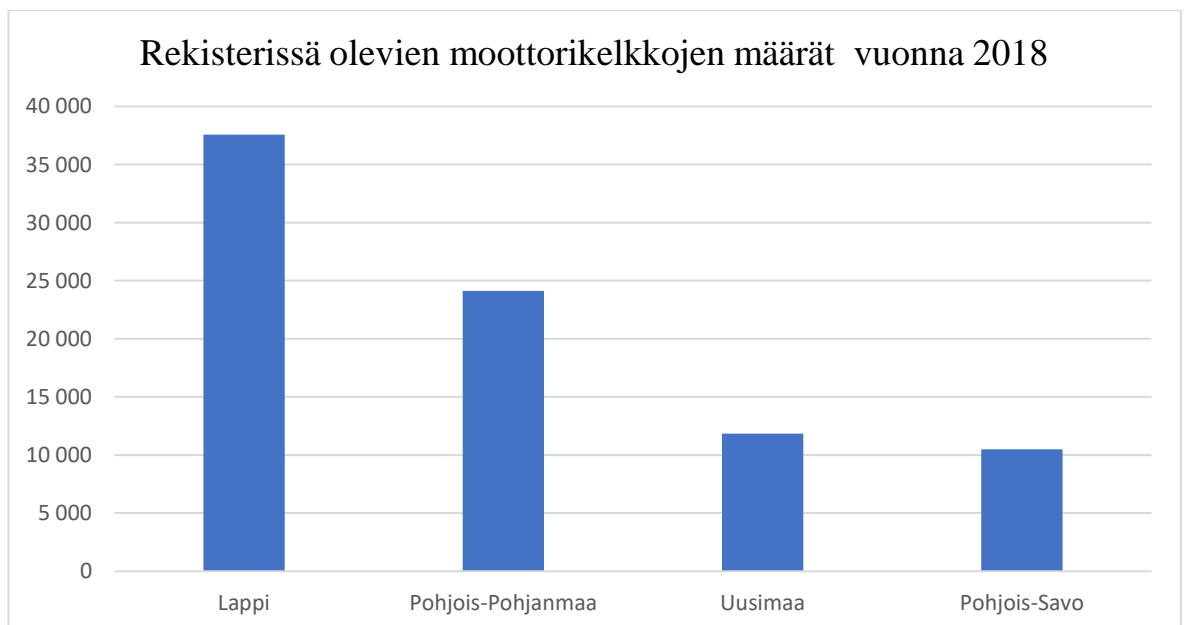
Kuvassa 2. on hyvin samankaltaisesti kuin kuvassa 1. huomattavissa liikennekäytössä ja rekisterissä olevien moottorikelkkojen määrien välillä kasvava ero. Muutenkin koko Suomen kattava moottorikelkkojen määrät korreloivat hyvin samanlaisesti Pohjois-Savon alueen kanssa. Tästä voi päätellä, että Pohjois-Savon moottorikelkkatilanne on siviilipuolella hyvin samankaltainen kuin keskimäärin koko Suomen alueella.





Kuva 3. (Wikipedia)

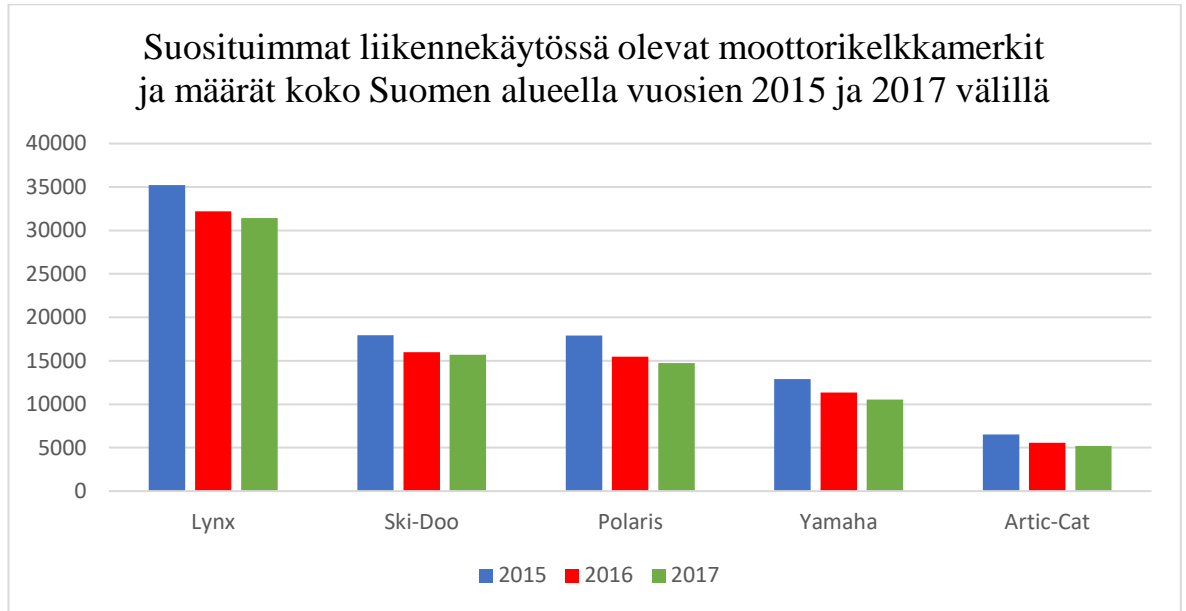
Kuvassa 3. näkyy Pohjois- Savon alue merkittynä punaisella. Pohjois-Savo sijoittuu Suomen keskiosaan.



Kuva 4. (Trafli, ajoneuvokantatilasto)

Rekisterissä olevien moottorikelkkojen määrät näkyvät kuvassa 4. Kuvan 4. vertailussa on mukana, rekisterissä olevien moottorikelkkojen määrien mukaan, 4 suurinta maakuntaa.

Rekisterissä olevien moottorikelkkojen määrät olivat vuonna 2018 Pohjois-Savon alueella neljänneksi suurimmat. Eniten rekisteröityjä moottorikelkkoja oli Lapissa ja toiseksi eniten Pohjois-Pohjanmaan alueella. Lapissa olevien moottorikelkkojen määrä oli huomattavasti muita suurempi, kuten kuvasta 4. näkyy. (Trafi 2018.)



Kuva 5. (Trafi, ajoneuvokantatilasto)

Kuvassa 5. näkyy liikennekäytössä olevien moottorikelkkojen määrät viiden suosituimman merkin osalta koko Suomen alueella vuosien 2015 ja 2017 välillä. Lynx on tässä vertailussa ylivoimaisesti suosituin moottorikelkkamerkki. Toisena tulevat Ski-Doo ja Polaris, joiden rekisterissä olevien moottorikelkkojen määrät ovat keskenään hyvin tasaiset. Lynx ja Ski-Doo ovat samaa BRP-ketjua. Vertailussa olevat Yamaha ja Artic-Cat tulevat perässä, jonkun verran maltillisemmilla määrillä.

### **Rekisterikilpi**

Moottorikelkkojen rekisterikilvet ovat noin mopojen rekisterikilpien kokoisia, joissa on keltaiselle, heijastavalle pohjalle merkitty rekisteritunnus mustin merkein (kts kuva 6). Rekisteritunnus koostuu enintään kolminumeroisen luvun ja 2-3 kirjaimen yhdistelmästä. Merkit ovat kilvessä kahdella rivillä. Nykyisen moottorikelkan rekisterikilpi on otettu käyttöön vuonna 1994. (Trafi 2017.)



Kuva 6. (Trafi)

### 3.3 Lainsäädäntö

Moottorikelkkailua koskevaa lainsäädäntöä kartoittaessa yllätyin lakien lukuisasta määrästä, joita tulisi soveltaa aina sen mukaan missä ajetaan. Moottorikelkat itsessään ajoneuvoina käsitellään ajoneuvolaissa. Moottorikelkan kuljettamiseen soveltuvat ajokortit määritellään ajokorttilaissa (Ajokorttilaki 29.4.2011/386). Vaikuttavimpana moottorikelkkailua maastossa koskevana lakina on maastoliikennelaki, jonka käsittelyn olen valinnut erillisen alaotsikon alle (Maastoliikennelaki). Virallisilla reiteillä ajaessa sovelletaan tieliikennelakia, joka on myös merkittävä moottorikelkkailua koskeva laki (Tieliikennelaki).

Lisää moottorikelkkailuun liittyvästä lainsäädännöstä käsitellään myös haastatteluista tulleista aineistossa, joissa moottorikelkkavalvontaa tehneet poliisit kertovat oman näkemyksensä (kts 4.6).

#### 3.3.1 Maastoliikennelaki

Olen pyrkinyt poimimaan ja käsittelemään maastoliikennelaista moottorikelkkailun näkökulmasta tarpeelliset kohdat. Maastoliikennelain 1§: sä kerrotaan lain tarkoituksesta. Maastoliikennelain tarkoitus on ehkäistä haittoja, joita luonnolle, ympäristölle, virkistyskäytölle ja muulle yleiselle taikka yksityiselle edulle aiheutuu moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttämisestä maastossa ja moottorikelkkailureitillä. Maastoliikennelain tarkoitus on myös edistää liikenneturvallisuutta (Maastoliikennelaki).

Maastoliikennelain 4§: sä sanotaan, että moottorikäyttöisellä ajoneuvolla ei saa liikkua maastossa maa- alueella ilman maanomistajan tai -haltijan lupaa.

Maastoliikennelain 6§: n mukaan moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa maastossa kuljettaa 15-vuotta täyttänyt henkilö. Tässä huomiona se, että T- luokan ajokorttia ei siis tarvitse esimerkiksi jääpeitteisellä vesialueella ajaessa, koska se luokitellaan talvisin maastoksi. Alle 15-vuotias saa kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa myös eristetyllä alueella. Eristetty

alue ei tarkoita välttämättä omaa kotipihaa. Eristetyn alueen tulee olla sellainen, ettei sinne ole käytännössä muilla mahdollisuutta tulla muulla ajoneuvolla.

### **Moottorikelkkailureitit lainsäädännössä**

Moottorikelkkailureitti on maastoliikennelain 13§: n mukaan tieliikennelain 2§: sä määritelty tie, joka on tarkoitettu moottorikelkkaliikenteeseen. Tieliikennelain 2§: sä sanotaan tiellä tarkoitettavan myös moottorikelkkareittiä. Tällä tarkoitetaan virallista moottorikelkkareittiä, jolla ajaessa ollaan tieliikennelain alaisuudessa. Moottorikelkalla voidaan maastoliikennelain 24§: n mukaisesti ajaa metsätiellä, jos tienpitäjä on sulkenut tien muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen liikenteeltä ja tien päällä on lumipeite.

Maastoliikennelain 25§: sä käsitellään maastoliikenneri rikkomuksesta. Maastoliikenneri rikkomukseen syyllistyy, jos rikkoo maastoliikennelaissa sovellettuja säännöksiä tahallaan tai huolimattomuudesta. Tällöin rikkomus tapahtuu maastoliikennelaissa määritellyssä maastossa.

Maastoliikennelain 32§: n mukaan maastoliikenteen valvonta kuuluu poliisille, tullille ja rajavartiolaitokselle. Moottorikelkalla liikkujan on noudatettava edellä mainittujen viranomaisten pysähtymismerkkiä (Maastoliikennelaki 33§).

Maastoliikenneasetuksen 3 luvun 14§ määrittää nopeusrajoitukset moottorikelkalle maastossa. Maa-alueella maastossa moottorikelkkaa saa kuljettaa korkeintaan 60km/h. Jääpeitteisellä vesialueella nopeusrajoitus on 80km/h. Jos moottorikelkan perään on kytketty hinnattava perävaunu, on nopeusrajoitus 40km/h. (Maastoliikenneasetus 12.1.1996/10.)

Moottorikelkkareitti voidaan perustaa maastoliikennelain 13§: n määritelmien mukaisesti. Reitin pitäjänä voi maastoliikennelain 14 §: n mukaisesti toimia kunta, kuntayhtymä, valtio, yhteisö tai elinkeinonharjoittaja. Moottorikelkkareittiä perustaessa pitää olla mm. reittisuunnitelma, jonka sisällöstä kerrotaan tarkemmin maastoliikenneasetuksen 7§: sä. (Saari-  
nen 2009, 217-221.)

### 3.3.2 Muu lainsäädäntö

#### **Tieliikennelaki**

Tieliikennelaki määrää 91§: sä, että maastoajoneuvoa ei saa käyttää tiellä. Moottorikelkkaa voidaan kuitenkin käyttää tiellä tilapäisistä syistä johtuen. Tilapäisiä erityisiä syitä ovat mm. olosuhteiden käydessä maastossa liian haastaviksi, työtehtävien sen vaatiessa, tiealueen ylityksen sitä vaatiessa, moottorikelkan tankkaamiseksi käyttö maaston välittömässä läheisyydessä tai kelkkaa siirtäessä perävaunusta maastoon.

Tieliikennelain 14§: n mukaan tullessa moottorikelkkareitiltä tielle, on moottorikelkan väistettävä muuta liikennettä. Käytännössä tällä tarkoitetaan moottorikelkkareittien ylittäessä teitä tai tullessa huoltoasemalle. Tieliikennelain 89§: n mukaisesti moottorikelkkailijan on käytettävä suojakypärää ajaessaan. Suojakypärän käyttöpakko koskee lähtökohtaisesti kuljettajaa ja matkustajaa riippumatta siitä missä ajetaan (Tolvanen 2002, 32).

#### **Ajoneuvolaki ja ajokorttilaki**

Ajoneuvolain 64a§: n mukaan vuosittainen katsastusvelvollisuus ei koske moottorikelkkoja. Moottorikelkat tulee siis rekisteröidä käyttöön ottaessa tai siihen tehtyjen rakenteellisten muutosten yhteydessä. Ajokorttilain 4§: sä määritellään ajokorttiluokat, joilla saa kuljettaa moottorikelkkaa virallisilla moottorikelkkareiteillä.

#### **Metsästyslaki**

Metsästyslain 35§: sä määritellään metsästysaseen kuljettamisesta moottorikelkalla. Maastossa metsästysaseen kuljettaminen ei ole sallittua, poikkeuksena virantoimituksessa olevat henkilöt sellaisissa tehtävissä, jossa aseiden mukanaolo on tarpeellinen (Metsästyslaki 28.6.1993/615).

Kuitenkin tuoreen lakimuutoksen myötä asetta saa kuljettaa moottorikelkalla lataamattomana suojuksessa tai sellaisessa suojuksessa, josta se ei ole välittömästi käytettävissä metsästykseseen. Tähän poikkeukseen on kerrottu Metsästyslain 35§: sä lisää kriteereitä, jolloin aseiden mukana pitäminen on mahdollista.

## 4 HAASTATTELUT JA TUTKIMUSTULOKSET

### 4.1 Haastateltavat

Haastateltaviksi tähän opinnäytetyöhön on valittu neljä poliisin ja yksi siviilipuolen eri työtehtävissä työskentelevää henkilöä. Haastateltavat työskentelevät pääosin Pohjois-Savon alueella, mutta yksi heistä asuu Lapissa. Haastattelussa olleilla poliiseilla on kokemusta monipuolisesta moottorikelkalla suoritettavista valvonnasta, moottorikelkkakalustosta ja poliisin moottorikelkkakoulutuksesta.

Opinnäytetyön kannalta ei ole ollut tarpeellista ottaa enempää haastateltavia henkilöitä tutkimukseen. Lisähaastateltavat eivät olisi tuoneet enää mitään lisäarvoa tutkimukseen ja sen tuloksiin. Kuten Kananen (2010, 70.) kirjassaan kertoo, että haastateltavia ja haastateltuja otetaan niin pitkään kuin ne tuovat jotakin uutta tietoa tutkimukseen. Tässä tutkimuksessa on saavutettu tämä kyllästyspiste viidellä haastateltavalla.

Neljän poliisihenkilön haastattelulla olen saanut tarpeeksi kattavan kuvan poliisin moottorikelkkavalvonnasta ja -kalustosta, sekä muista moottorikelkkailuun liittyvistä asioista. Lisäksi haastatteleamalla siviilipuolen moottorikelkkayrittäjää, olen saanut tutkimukseen riittävästi näkemystä siviilipuolen moottorikelkkailusta. Perustan tämän kaiken siihen, että haastatteluissa tuli paljon yhtenäisiä kommentteja ja näkemyksiä.

Haastattelut on toteutettu teemahaastatteluina. Haastattelut on tallennettu nauhurilla ja haastatteluaineisto on purettu litteroimalla, josta aineistoanalyysi on tehty. Aineisto täytyy tiivistää, jotta analysoinnin tekeminen siitä olisi mahdollista. Sen tarkoitus on myös tuoda tekstimassasta esille olennaiset asiat, joita yritetään selittää. (Kananen 2010, 140.)

Haastatteluissa käytettiin pohjana valmiiksi suunniteltua haastattelu kysymysrunkoa (kts liite 1). Haastattelujen kulku oli kuitenkin vapaasti ohjautuvaa, mutta valmiiksi suunnitellut kysymykset pohjustivat keskusteluja. Haastattelujen kestot olivat 30 minuutin ja 2 tunnin välillä. Yhden haastattelun tein puhelimitse, tallentaen puhelun.

Haastatteluissa olleet moottorikelkkavalvontaa suorittavat poliisit ovat työskennelleet poliisina 10-17 vuoden välillä. Moottorikelkkavalvonnasta heillä on kokemusta 3-14 vuotta. Kaikki heistä työskentelevät tai ovat työskennelleet liikennepoliisissa.

Pohjois-Savon alueella työskentelevillä konstaapeleilla on valvontapäiviä moottorikelkalla, talvesta riippuen keskimäärin 5-12. Lapissa työskentelevä konstaapeli sanoi, että hänellä saattaa parhaimmillaan tulla jopa 20 valvontapäivää talvessa, mutta keskimäärin valvontapäivät ovat 10-20 välillä.

Siviilipuolen näkökulmaa moottorikelkkailusta hain haastattelemalla Iisalmessa sijaitsevan Savon Pro Servicen yrittäjää, joka on toiminut moottorikelkkojen myyjänä jo vuosikymmeniä. Hänellä on kokemusta moottorikelkkojen kanssa työskentelystä jo 80-luvulta asti. Lisäksi hänellä on kokemusta myös mm. moottorikelkkamekaanikkona olemisesta ja moottoriurheilusta. Suurimmalla osalla haastateltavista on myös oma moottorikelkka, joilla ajavat eri tarkoituksissa myös vapaa-ajalla.

#### **4.2 Poliisin moottorikelkkakalusto**

Pohjois-Savon alueella poliisilla on käytössään useita moottorikelkkoja, joilla valvotaan moottorikelkkaliikennettä, sekä suoritetaan myös kalastus- ja erävalvontaa ja tilanteen vaa- tiessa etsitään kadonneita henkilöitä. Käyttötarkoituksia poliisin moottorikelkoilla on siis useita. Tarkempia määriä poliisin käytössä olevista moottorikelkoista en avaa tässä kohtaa. Se ei ole julkista tietoa, eikä ole tarpeenmukaista ottaa tarkkoja määriä tähän tutkimukseen. Kuitenkin haastateltavat korostivat, että poliisilla on moottorikelkkoja pääsääntöisesti riittävästi valvontaan käytettävään aikaan nähden. Haastatteluissa tuli esiin kuitenkin, että kun poliisi valvoo jotakin erikoisteemaa, niin voi tulla vastaan tilanne, että silloin kaikille ei riitä moottorikelkkaa.

Poliisin moottorikelkat ovat Pohjois-Savon alueella Lynx -merkkisiä. Suurin osa moottorikelkoista on Xtrim mallisia ja koneen koko on 600 kuutiota. Poliisilla olevat moottorikelkat ovat suurimmaksi osaksi kakstahtisia, johtuen toimintavarmuudesta. Haastateltavien mukaan nelitahtisuudella ei ansaita mitään itseisarvoa ainakaan polttoainenkulutuksen suhteen, koska kakstahtiset koneet ovat pystyneet viemään kulutuksen niin matalaksi.

Kaikissa haastatteluissa tuli yhtenäisesti esiin se, että siviilipuoli menee koko ajan kehityksessä hieman edellä. Moottorikelkkailuun kovasti panostavat siviilit ostavat uusinta uutta ja moottorikelkkojen kehitys on ollut nopeaa. Tästä syystä poliisilla ei ole mahdollisuutta eikä tarvettakaan lähteä kilpavarusteluun. Poliisi panostaa enemmän keskivertoisuuteen ja siihen, että tapahtuvia rikkeitä ehkäistään muilla keinoilla.

Poliisi hankkii moottorikelkat niiden käyttötarkoitusten mukaan, missä niillä tulisi kyetä valvontaa suorittamaan. Pohjois-Savon alueella se tarkoittaa hyvin monikäyttöistä ja keskivertaista moottorikelkkaa, jotta sillä pystytään vastaamaan mahdollisimman kattavasti ja monipuolisesti tuleviin haasteisiin ja suoriutumaan alueen tehtävistä.

Haastatteluissa tuli esiin, että poliisi suunnittelee yhdessä moottorikelkka-alan ammattilaisten kanssa, millaisia moottorikelkkoja tarvitaan. Poliisin moottorikelkkojen hankinta on siis hyvissä käsissä.

*”Than uusimpiin valtavirtauksiin ei hypätä. Kokeillaan, seurataan ja sitten huolella mietitään, että mikä voisi olla meille oikea moottorikelkka. Sellaisella kelkalla ei tee mitään, jolla ei pystytä toimimaan kyseisellä alueella”.*

Haastateltavien konstaapeleiden mielestä tehokilpailuun ei ole poliisin tarkoituksenmukaista lähteä. Poliisilla on omat taktiikkansa hoitaa esimerkiksi takaa-ajotilanne, mikä on haastatteluista tulleiden tietojen mukaan hyvin harvinainen. Haastatteluiden perusteella selvisi, että poliisi on pysynyt kehityksessä kuitenkin hyvin mukana, vaikkakin aina hieman kehittyneintä siviilipuolen kärkeä jäljessä.

*”Minulla on poliisin virkauran aikana vain yksi takaa-ajo tilanne. Jos pakenijalla on motivaatio, kalusto ja taitotaso niin hyvä, että pääsee karkuun, niin sitten keksitään muita konsteja. Oma ja muiden työturvallisuus pidetään kirkkaana mielessä”.*

### **Puutteet moottorikelkoissa**

Haastatteluissa tuli esiin, että poliisin moottorikelkoissa on muutamia ongelmakohtia ja puutteita. Ne kaikki liittyvät käytännössä moottorikelkkojen varustukseen ja vaikuttavat siten eri tavoin moottorikelkalla tehtävään valvontaan. Nämä puutteet eivät ole este valvonnalle, mutta niiden kehittäminen voisi helpottaa poliisin valvontatyötä.

Yksi esille noussut puute poliisin moottorikelkassa, on nopeustutkan puuttuminen. Moottorikelkkojen nopeuksien valvonta suoritetaankin siitä johtuen käsitutkalla, jota valvontaa pitävä poliisi pitää mukana.



Toinen puute, joka nousi käytännössä kaikissa haastatteluissa esille, on sakon tiedoksi antaminen moottorikelkasta käsin. Entisen sakkolain aikaan sakon pystyi hoitamaan paperikaavakkeella. Nykyisinkin on olemassa kaavakkeita, joilla sakko voidaan antaa tiedoksi, mutta esimerkiksi sakon teontarkenteiden kanssa voi tulla haasteita. Tähän ongelmaan on kokeiltu, että on mukana ”pädi” tai kannettava tietokone ja matkatulostin. Kuitenkaan tätä käytäntöä ei ole otettu yleisemmin käyttöön ainakaan Pohjois-Savon eikä Lapin alueella.

Haastateltavat korostivat sitä, että olosuhteet maastossa voivat olla haastavat ja tietoliikenneyhteydet heikot. Toimiva ratkaisu sakon tiedoksiannolle moottorikelkasta käsin sähköisesti vaatii siis vielä kehitystä. Tällaisella sähköisellä järjestelmällä saisi hoidettua asiakkaan yhdellä kosketuksella. Sitten talvikauden päätyttyä läppäriin ja tulostimen voisi siirtää esimerkiksi veneeseen tai moottoripyörään.

Sakon tiedoksiantamiseen on haastateltavien mukaan kokeiltu myös muita ratkaisuja. Esimerkkinä, että asiakas tuodaan tien varteen, jonne kutsutaan poliisipartio paikalle. Sakon antamista on sovellettu myös niin, että radiolla on annettu tietoja toisen partion toimesta, joka ovat päätelaitteen ääressä. Tämä vaatii usein asian etukäteissuunnittelua. Yksi vaihtoehto sakon tiedoksiannolle on myös se, että otetaan asiakkaan tiedot ylös ja kirjataan sakko myöhemmin. Tämä ei ole kuitenkaan haastateltavien mukaan käytännössä hyvä ratkaisu, koska asiakkaiden tasavertaisuus kärsii siinä.

Haastateltavien mielestä pitkät välimatkat ovat tuoneet omat haasteensa. Voi olla, että vuoron alussa otetaan moottorikelkka peräkärriin ja ajetaan pitkällekin, mistä moottorikelkat sitten jalkautetaan maastoon. Tähän voisi olla ratkaisuna esimerkiksi, että hajauttaa poliisin moottorikelkkojen säilytyspaikkoja.

Haastatteluissa tuli esiin myös se, että moottorikelkkojen virran riittävyys koituu toisinaan ongelmaksi. Moottorikelkoissa on kuitenkin hyvä varavaihtoehto, eli ne saadaan käyntiin käsikahvallakin, jos virta on lopussa tai sähköstartti ei toimi.

Haastatteluissa selvisi, että poliisin moottorikelkoissa saisi olla myös säilytystilaa enemmän. Lisäksi toiveena oli, että poliisin moottorikelkoissa olisi sähköinen vinssi ja hyvä työvalo. Vinssi olisi hyvä apuväline, jos moottorikelkka jää kiinni maastoon. Vinssejä on jo joissakin poliisin moottorikelkoissa, mutta ei kaikissa.

Haastatteluissa tuli esiin, että kun uusia moottorikelkkoja on hankittu ja niissä on esiintynyt jokin puute tai kehittämiskohta, niin siitä on laitettu kehitysehdotuksia tehtaalte. Kaikki esitetyt ongelmakohdat ovat haastateltavien mukaan otettu hyvin hoitoon ja vuosien saatossa nämä ovat korjaantuneet, joten nykyään poliisilla on hyvin optimaaliset moottorikelkat niiden käyttötarkoitukseen nähden.

### **Poliisien varustus ja moottorikelkkojen varusteet**

Poliisin moottorikelkoissa on tavalliseen siviilipuolen moottorikelkkaan verrattuna lisänä vain hälytyslaitteet ja poliisin teippaukset. Muuten poliisin moottorikelkat ovat normaaleja moottorikelkkoja, mitä siviilikin voi ostaa. Muita poliisin kelmassa olevia varusteita saa siviilikin hankittua lisävarusteina moottorikelkkaansa.

Moottorikelkkailussa ja -kelkoissa ylipäättään kehittyvät varusteet hurjaa vauhtia. Haastattelujen perusteella vaikuttaa siltä, että poliisin moottorikelkoista löytyvät pääosin kaikki tarpeelliset varusteet, jotta valvontaa voidaan suorittaa. Sain kuitenkin joitakin ehdotuksia varustelujen parantamiselle.

Kypärät ja kengät ovat niiden käyttäjiensä mukaan hyvät. Kypärissä on lämmitettävät visierit ja siitä on ollut iso hyöty, kun visierit eivät enää huurru. Kelkkapuvut ovat lämpimiä, mutta niiden liikkuvuutta pitäisi kehittää ja ne ovat monesti turhankin paksuja. Kelkkapuvun alla olevat suojavarusteet ovat haastateltavien mukaan ihan hyviä, mutta niissäkin olisi pientä parannuksen varaa.

Kypärissä on mikrofonit ja kuulokkeet, jotta radioliikenteen pystyy hoitamaan kelmasta helposti. Kuitenkin jos joutuu lähtemään kävelemään, niin kypärään tulevat johdot pitää irrottaa. Tästä tulee oma vekslailunsa. Haastatteluissa tuli esiin, että tähän olisi hyvä keksiä jokin parempi systeemi. Bluetooth tai jokin muu langaton yhteys voisi heidän mukaan olla yksi vaihtoehto.

### **Moottorikelkkojen käyttökerrat**

Haastattelujen perusteella moottorikelkkojen käyttö painottuu käytännössä vain liikenneryhmän käyttöön. Siitä johtuen esimerkiksi Iisalmen moottorikelkat ovat hyvin vähällä käytöllä, kun Iisalmessa aiemmin ollut liikenneryhmä lakkautettiin. Haastateltavien mukaan tähän on tultu resurssien vähenemisen myötä. Haastatteluissa tuli yhtenäisenä esille,

että nimenomaan valvonta- ja hälytyspuolella on moottorikelkkojen käyttökerrat tosi vähäisiä, mutta liikennepuolella pääsee ajamaan enemmän.

### **Moottorikelkkojen säilytys ja huolto**

Poliisin moottorikelkat säilytetään lämpimässä hallissa Kuopiossa kaupungin toisella laidalla, Kuopion poliisiasemasta erillään, joten kelkkojen siirtely on oma hommansa. Poliisin moottorikelkat huolletaan säännöllisesti niiden huolto-ohjelman mukaisesti ja ne käytetään valtuutetussa huollossa. Ylipäätään poliisin moottorikelkkavalvontaa suorittavien poliisien työ moottorikelkkojen parissa ei ole pelkkää ajamista reitillä, vaan työhön kuuluu myös moottorikelkkojen huoltoa ja siirtelyä.

### **4.3 Poliisin moottorikelkkavalvonta**

Tässä yksi ajatus poliisin puolelta, että kuinka moottorikelkkailijoiden on koettu suhtautuvan poliisin moottorikelkkavalvontaan.

*”Aktiivikelkkailija ei ole ollenkaan pahoillaan, että niitä valvotaan. En muistakaan, milloin olisi tullut huonoa palautetta poliisin suorittamasta valvonnasta. Alusta lähtien on ollut tämä sama ilmiö”.*

### **Poliisin moottorikelkkalisenssit**

Kuinka poliisin moottorikelkkavalvontaa pääsee poliisina suorittamaan? Tähän tarvitaan siihen suunnattu koulutus, jonka jälkeen saa lisenssin, joka pätevöittää tähän työtehtävään. Haastatteluissa tuli esille, että monilla kenttätyötä tekevillä poliiseilla on olemassa lisenssi moottorikelkkavalvontaan, mutta heille ei tule moottorikelkan käyttökertoja juuri ollenkaan. Tästä syystä on käynyt ilmi, että varsinkin syrjäkylät jäävät usein vähemmälle moottorikelkkavalvonnalle, jossa voisi moottorikelkkalisenssin omaava konstaapeli käytännössä suorittaa moottorikelkkavalvontaa. Haastatteluissa tuli esille, että jos konstaapelilla on pitkä aika siitä, kun hän on ajanut moottorikelkkalisenssin ja ei ole tullut käyttökertoja pitkään aikaan, niin silloin on iso kynnyksinä lähteä yllättäen tehtävälle moottorikelkalla.

Haastateltavat poliisit kertoivat poliisin moottorikelkkakoulutuksesta. Poliisin moottorikelkkavalvonnan lisenssin saa, kun käy kaksiosaisen koulutuksen, joka järjestetään Taivalkoskella joka talvi. Tämän lisenssin saatua, hän saa ajaa poliisin moottorikelkkaa. Kurssille

hakiessa ei tarvitse olla kokemusta moottorikelkkailusta, vaan siellä opetetaan riittävät tiedot ja taidot moottorikelkan käsittelyyn ja moottorikelkkavalvontaan.

Kurssilla on teoriaopetusta esimerkiksi laista ja käytännön harjoituksia kaikenlaisesta moottorikelkalla ajamisesta sekä moottorikelkkojen huoltamisesta. Kurssilla opetetaan lisäksi mm. telamaton, alustan ja jousituksen säätämistä. Poliisin moottorikelkkakoulutuksessa koitetaan kouluttaa myös moottorikelkan tekniikkaa, jotta sen käyttäjä ymmärtää moottorikelkan ominaisuuksia. Yleensä kurssille hakevat ovat jonkun verran moottorikelkkojen kanssa pelanneet tai ainakin ovat kiinnostuneet asiasta. Se on perusta, että oppii toimimaan ja käyttämään kelkkaa.

*”Kelkkakurssin tavoitteena ei ole tehdä kenestäkään valmista kelkkailijaa, vaan lähinnä tarjota ideoita, oppeja ja taitoja, joiden avulla jokainen pääsee kehittämään itseään.”* (Heikkilä 12/2008, 7)

## **Tahko**

Tahko sijaitsee Pohjois-Savon alueella Kuopioon kuuluvassa Nilsiässä. Tahko on Pohjois-Savon alueen suurin laskettelukeskus. Sen ympäristössä on myös hyvä moottorikelkkareitistö ja siellä on runsaasti moottorikelkkaliikennettä talvisin. Tahkolla on myös useita moottorikelkkavuokraamoita, joten turistiliikennettä on alueella runsaasti. Haastatteluiden mukaan Tahko on selvästi Pohjois-Savon alueen suurin moottorikelkkailun keskittymä, joten sen ympäristöön painottuu myös poliisin moottorikelkkaliikenteen valvontaa.

*”Tahko on Suomen eteläisin moottorikelkkakeskittymä, jossa keväturingosta nauttivat niin kotimaiset kelkkailijat omilla kelkoillaan kuin safaryritysten asiakkaat ympäri maailman.”* (Savolainen & Laakkonen 2017, 13)

Haastateltavien mielestä olosuhteet Pohjois-Savossa voivat olla talvesta riippuen paikoin hyvin erilaisia. Toisinaan talvella on pitkä ajokausi ja paljon lunta, mutta toisinaan kausi voi olla hyvinkin lyhyt ja vähäluminen.

## **Moottorikelkkavalvonnan riittävyys**

Yhdessä haastattelussa tuli mielestäni hyvin kiteytetty vastaus, kun kysyin, että onko poliisin moottorikelkkavalvontaa hänen mielestä tarpeeksi.

*”Moottorikelkkojen käytön ja valvonnan vähenemisen myötä vähenevät myöskin suoritteet ja siten tilastollisesti voi näyttää siltä, että valvontaa ei tarvitse, kun ei ole tehtäviäkään. Silti tilanne voi olla ihan toinen kentällä ja varsinkin syrjäkylillä voi olla todellinen tarve moottorikelkkaliikenteen valvonnalle”.*

Haastatteluissa tuli kuitenkin esille se, että moottorikelkkavalvonta ei ole priorisoituna ensimmäiseksi, vaan panostetaan tärkeisiin kohteisiin, jotta tietty taso saadaan ylläpidettyä. Kaluston rikkoontuessa voi olla tosi tiukoilla, että saako rahaa sen korjaukseen. Resurssikysymys on haastateltavien mukaan selvästi havaittavissa ja sen vaikutukset ovat suuria poliisin moottorikelkkavalvontaan.

Tämä ei ole pelkästään Pohjois-Savon alueella oleva ilmiö vaan valtakunnallisesti, kuten aikaisemmassa opinnäytetyössä (Matula 2016) ilmeni. Yksi konstaapeli sanoi mielestäni hyvin, että valvontaa ei ole milloinkaan tarpeeksi, mutta sitä pitäisi olla sen verran, että tilanne moottorikelkkaliikenteessä saadaan pidettyä hallinnassa.

Haastatteluissa tuli selville sellainen ilmiö, että niissä alueilla missä moottorikelkkavalvontaa suoritetaan, ovat asiat moottorikelkkailijoilla lähtökohtaisesti paremmin. Useat haastateltavana olleet konstaapelit kertoivat huomanneensa, että poliisin valvonnan ”pelokevaikutus” on suuri. Kiinnijäämisenriskin ollessa suurempi, myös moottorikelkkailijat noudattavat lakia paremmin. Tästä päästään jo aiemmin mainitsemaani sivukylillä tapahtuvaan moottorikelkkailuun, jossa poliisi ei kykene valvomaan moottorikelkkaliikennettä niin paljoa. Yhden haastateltavan mukaan sivukylille mennessä asiat ovat selvästi huonommalla tolalla. Esimerkiksi rikoslain mukaisia rattijuopumuksia ja muita rikoksia tai rikkomuksia on enemmän (Rikoslaki 19.12.1889/39).

Yhden haastateltavan poliisin kommentti oli mielestäni hyvin kiteytetty:

*”Moottorikelkkavalvontaa tulisi soveltaa enemmän, jotta siitä saataisiin enemmän irti. Valvonnan lisääminen antaa pienelläkin määrällä enemmän, kuin se ottaa. Sillä olisi suuri*

*vaikutus moottorikelkka kulttuuriin ja se varmasti hillitsisi menoa. Jos resurssit eivät riitä, niin moottorikelkkavalvontaa voisi suorittaa esimerkiksi puoli vuoroa painopisteaikaan, jolla olisi varmasti suuri vaikutus moottorikelkkailuun”.*

Resurssien vaikutus tuntui olevan monen haastattelun perusteella isona tekijänä moottorikelkkavalvonnan määrään. Haastatteluissa tuli esille myös se, että valvonta painottuu painopisteajoille. Moottorikelkkavalvonnan suunnittelu jää ryhmien varaan ja myös yksittäisellä poliisimiehellä on iso mahdollisuus vaikuttaa, että miten valvoo moottorikelkkaliikennettä.

### **Onnettomuudet**

Haastateltavien mukaan Pohjois-Savon alueella tapahtuu vuosittain muutama vakavampi moottorikelkkaonnettomuus. Pienempiä kolauksia sattuu enemmän, mutta niistä kaikki eivät tule poliisin tietoon.

Merkittävimpinä syinä onnettomuuksille haastattelujen perusteella ovat kokemattomuus, huonot olosuhteet ja väärä tilannenopeus. Yleensä vakavaan onnettomuuteen on syynä hurja nopeus yhdistettynä kuljettajan tekemään ajovirheeseen. Myöskin paikallistuntemuksen puute on ollut syynä useille onnettomuuksille.

Tässä yksi haastateltava poliisi halusi nostaa esiin safariyrittäjien vastuun perehdyttää turistikelkkailijat riittävästi alueesta ja moottorikelkalla ajamisesta. Moottorikelkka voi olla väärin käytettynä ns. ”tappovehe”.

*”Onnettomuuksien syntyminen johtuu usein moottorikelkan kuljettajasta. Kuskin rooli on ratkaisevassa asemassa, kun nopeus on reitin kuntoon nähden liian suuri. Reitit ja olosuhteet voivat kuitenkin olla vaihtelevia. Reitin sivuun suistumisia ja törmäämisiä sattuu paljon. Pystyasento ja korkeat tangot ovat aikaansaaneet sen, että kolareissa tulee rintarangan ja pään alueen vammoja, jotka yleensä ovat vakavia”.*

Haastatteluissa tuli esille, että moottorikelkkoihin on tullut tehoavaimia, joilla moottorikelkan ohjelmaa saadaan muutettua ja sen myötä turvallisuutta parannettua huomattavasti. Kelkan luonne muuttuu siis yhdellä napilla ja kelkasta saadaan tehot pois. Kehitys on johdantanut toisaalta myös liikenneturvallisuuden paranemiseenkin

Yksi esille tullut ilmiö oli se, että miten reitin kunto on vaikuttanut moottorikelkalla sattuneisiin onnettomuuksiin. Huonolla reitillä nopeus ei voi olla kovin suuri, joten huonokuntoisilla reiteillä haastateltavien mukaan harvemmin tapahtuukaan onnettomuuksia. Tahkon ympäristössä olevat reitit ovat pääosin hyvässä kunnossa ja siellä on tapahtunut hurjan ylinopeuden takia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia.

Tässä on iso merkitys myös moottorikelkkailijoiden asenteessa. Siviilipuolelta tuli esille sellainen toive, että poliisi voisi tehdä asennekasvatusta vielä enemmän. Haastateltavien mukaan alkoholilla on nykyään harvemmin osuutta onnettomuuksiin, vaikka se ei hyvä yhdistelmä olekaan.

Otan tähän vielä kontrastin tuomiseksi pienen poiminnan kirjasta, joka käsittelee tilannetta parikymmentä vuotta sitten. Kirjassa käsitellään moottorikelkkailussa tapahtuneita onnettomuuksia ja niiden syitä sen hetkisten tietojen valossa. Tässä kyseisessä kirjassa sanotaan, että suurin osa moottorikelkkakuolemista sattuu viikonloppuisin ja keski-ikäisille miehille, jotka ovat reilusti humalassa. Tuolloin noin 70% kuolemaan johtaneista onnettomuuksista on johtunut sulaan ajamisesta tai heikkoihin jäihin vajoamisesta. (Wallinheimo 2002, 173-174.)

*”Ilmeisesti luonnon ”vapaus” saa keski-ikäiset miehet viikonloppuna kokeilemaan taitojaan ja onnettomuus johtuu alkoholin nauttimisesta. Kelkkailua ei ehkä mielletä oikeaksi liikenteeksi”.* (Wallinheimo 2002, 174.)

Tätä kun vertaa aiemmin tässä tutkimuksessa saatuihin tutkimustuloksiin moottorikelkkailussa tapahtuneiden onnettomuuksien syihin, niin huomaa, että muutosta on tullut niissäkin. Viimeinen lause *”Kelkkailua ei ehkä mielletä oikeaksi liikenteeksi”* on mielestäni mielenkiintoinen ja siinä on varmasti jollakin tavalla perää.

Haluan ottaa myös jäällä ajamisen erityispiirteet esille. Joka talvi joutuu lukemaan lehdistä, että jossakin päin Suomea moottorikelkalla ajanut on vajonnut jäihin ja hukkunut. Jäällä ajaessa on useita huomioon otettavia asioita. Jäällä liikkua on oltava aina varovainen, kun jäät syntyvät ja sulavat joka vuosi hyvin eri tavoin. Varsinkin virtaama-alueet muuttuvat ja vaihtelevat joka talvi, joten yllätyksiä voi syntyä. (Rautavaara 2008, 88.)

*”Periaatteessa syysjää kantaa paremmin ja noin 10 cm paksuinen jääkerros on riittävän vahva, jotta moottorikelkalla voi paikan ylittää. Harva kuitenkaan mittaa jään vahvuutta etukäteen, joten aina on syytä varovaisuuteen”.* (Rautavaara 2008, 88-89.)

Suosittelen katsomaan liikenneturvan sivuilta löytyvän *”Vinkit turvalliseen kelkkailuun”* jutun, jossa kiteytetään mielestäni hyvin kaikki tärkeimmät asiat, jotka tulee muistaa turvallisuuden puolesta, lähtiessä moottorikelkkailemaan. Linkki juttuun löytyy tämän opinäytetyön lähdeluettelosta.

#### **4.4 Muutos / kehitys moottorikelkkailussa**

##### **Moottorikelkat**

Siviilipuolen asiantuntijaa haastateltaessa tuli vahvasti esille, että moottorikelkkailun kehitys on nopeutunut monella tavoin. Erityisesti moottorikelkkojen tekniikka on kehittynyt huimasti. 2000-luvun alussa on näyttänyt siltä, että nelitahti syrjäyttää kakstahdin. Tästä johtuen kakstahti lähti kehittymään kovin voimakkaasti.

Haastattelussa tuli moottorikelkkojen kehityksestä esiin se, että moottorikelkkoihin on tullut moottorin ruiskutekniikka. Myös moottorikelkkojen matot ja niiden kumiseokset ovat kehittyneet. Erityisesti moottorikelkkojen jousituksessa tapahtunut kehitys on ollut edistyksellistä. Nämä kaikki edellä mainitut kehityksen kohdat parantavat moottorikelkan ajavuutta, turvallisuutta, sekä suorituskykyä. Haastateltavan mukaan, kehityksen saatossa moottorikelkan perusajatus pysynyt kuitenkin samana.

Moottorikelkkojen teknillisellä kehityksellä on ollut iso merkitys turvallisuuteen siviilipuolen asiantuntijan mukaan. Koko kehitys johtuu hänen mielestä siitä, kun 90-luvulla moottorikelkkoihin tuli keulimisen esto järjestelmä. Tämä järjestelmä kehitettiin, koska moottorien tehot ja mattojen pidot nousivat. Myös matot pitenivät ja jousitukset kehittyivät, mutta sitten sukset nousivat ilmaan. Keulimisen esto järjestelmä pitää sukset maassa.

*”Monesti on käynyt niin, että kun moottorikelkassa on kehitetty yhtä asiaa, niin on pitänyt kehittää toista, jotta balanssi säilyy. Tämän kehityksen seurauksena tuli erittäin paljon hyötyä. On huomattavasti turvallisempi ajaa tällaisella kelkalla”.*



Siviilipuolen moottorikelkkayrittäjä valaisi haastattelussa yksityiskohtaisesti moottorikelkkojen teknillisiin ominaisuuksien kehitystä ja siitä johtuvaa tarvetta kehittää aina toinen toistaa, jotta edellä mainittu balanssi säilyisi.

Moottorikelkkojen telamattojen karkeutuminen on parantanut huomattavasti moottorikelkkojen pysäytystä. Telamattojen harjakorkeudet ovat siviilipuolen asiantuntijan mukaan siis lähes tuplaantuneet. Hänen mukaansa tämä on johtanut siihen, että pysähtyvyys ja kiihtyvyys ovat parantuneet. Tämän ilmiön takia on jouduttu laittamaan karkeammat sukset. Aiemmin moottorikelkoissa oli rautaiset sukset, mutta haastateltavan mukaan nyt 99 prosenttia on muovisuksia, jotka ovat samalla myös leventyneet.

Haastateltavan mukaan nämä ovat niitä kompromisseja, joita on jouduttu tekemään moottorikelkoille, jotta saadaan pidettyä balanssi niiden ominaisuuksissa. Tästä haastateltava nosti esimerkkinä myös hihnojen keston, joka on ollut koetuksella, kun moottorien tehot nousivat. Haastateltavan mukaan, nykyään 180 kilon painoisessa moottorikelkassa voi olla jopa 180 hevosvoimaa. Hänen mukaansa kiihtyvyys tällaisella moottorikelkalla on valtava, jos pito on hyvä.

Haastatteluissa tuli yhtenäisesti esille, että 2000-luvulla tuli moottorikelkkojen sukupolven vaihdos, jonka myötä esimerkiksi vuoden 2007 moottorikelkka on nykyäänkin ihan suorituskykyinen. Kelkan rakenne ja ajoasento muuttui silloin pystymmäksi, joka on ollut haastateltavien mielestä ratkaiseva muutos moottorikelkoissa.

Siviilipuolen asiantuntijan mukaan moottorikelkkojen määrät ovat kokeneet joskus suuriakin notkahduksia, mutta nyt on alkanut pieni nousukausi. Hänen mukaansa siihen vaikuttavat merkittävästi talvet.

*”Jos on monta vähälumista talvea, niin moottorikelkkoja ei enää mene kaupaksi samalla tavalla. Kelkkoja ei osteta, jos ei ole kelejä”.*

Lapin alueella työskentelevä konstaapeli nosti haastattelussa esille freeride -kelkkailussa käytettävien pitkätelaisten moottorikelkkojen nopean kehittymisen.

*”Vuorikelkkojen kehittyminen ja nopea nouseminen trendiksi on aiheuttanut nopean toimintaympäristön muutoksen ja aiheuttanut haasteita. Siinä on kova haaste, jotta saadaan vastaavuutta siihen”.*

Siviilipuolen asiantuntija otti kantaa siviilipuolella tapahtuneeseen moottorikelkkailun kulttuurin ja trendien muutokseen.

*”Nuorison suosiossa ei ole ehkä enää se, että paukutetaan reittiä ja ajetaan pitkiä matkoja. Nykyään haetaan ehkä fiilistä enemmän. Freeride- kelkkailu on ollut nykyinen trendi moottorikelkkailussa, varsinkin nuorien keskuudessa. Se tuo haasteita, että kelkkailu säilyy urilla ja oikeilla alueilla. Moottorikelkkailussa on myös sellainen ilmiö, että mistä kerran ajetaan, niin ajatellaan, että siitä saisi ajaa aina. Trendit ohjaavat myös hyvin paljon sitä, että minkä moottorikelkan kansalainen päätyy ostamaan. Sillä tavoin moottorikelkkailu on muuttunut varmasti ajan myötä.”*

Siviilipuolen asiantuntijan mukaan uutena trendinä on tullut myös telamönkijät, jotka ovat tulleet potentiaaliseksi vaihtoehdoksi moottorikelkkojen rinnalle. Nykyään telamönkijöillä hoidetaan mm. lähes kaikki moottorikelkkareitit ja -urat.

### **Liikennekulttuuri**

Poliisin näkökulmasta tuli haastatteluissa selvästi esille, että pääsääntöisesti jokaisella moottorikelkkailun muodolla ovat omat rikkeet ja puutteensa. Ensinnäkin urheilukelkkailijat ovat haastattelujen mukaan lähtökohtaisesti hyvin asiaan vihkiytyneitä ja heillä on kalusto, sekä muutkin asiat viimeisen päälle kunnossa. Tässä ilmiönä kuitenkin se, että Tahkolle tulee joka talvi Etelä-Suomesta kelkkaporukoita ja he juovat edellisenä iltana ja lähtevät seuraavana päivänä edellisen illan höyryissä ajamaan. Tämän haastateltavat kokivat erikoisena ilmiönä, kun ensin panostetaan isolla rahalla kalustoon ja varusteisiin ja sitten pilataan koko homma omalla toiminnalla.

Poliisien haastatteluissa tuli toisena moottorikelkkailijaryhmänä esiin ns. pilkkikelkkailijat, jotka ottavat talviverkoilla ollessaan lämmikettä taskumatista. Pilkkikelkkailijat ovat haastateltavien mielestä se suurempi alkoholin vaikutuksen alaisena moottorikelkkaa ajava ryhmä. Safarikelkkailijoiden osuus alkoholin vaikutuksena ajamiseen on sen sijaan koettu olevan hyvin pieni. Tähän lienee syynä se, että safariyrittäjät varmistavat ajoon lähtijöiden ajokunnon.

## **Varusteet**

Kaikkien haastateltavien mielestä erityisesti ajovarusteet ja moottorikelkassa olevat turva-  
varusteet ovat kehittyneet huomasti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Tämä on ollut iso  
harppaus parempaan liikenneturvallisuuteen. Erityisesti urheilukelkkailijat panostavat ensi-  
luokkaisiin ajovarusteisiin.

*”Jonakin päivänä voisi lainsäädäntö jopa vaatia suojoavarusteiden käyttämisen. Kypärä  
voisi olla pakollinen vain umpikypäränä, eikä visiirikypäriä sallittaisi”.*

## **4.5 Siviilipuolen moottorikelkkailu**

### **Moottorikelkat ja moottorikelkkailu**

Siviilipuolen asiantuntijalta tuli seuraavia huomioita poliisin toimintaan.

*”Poliisin toiminta on tärkeää varsinkin huoltoasemien läheisyydessä. Puhallutukset ehdot-  
toman tärkeitä. Alkoholi ei kuulu kelkkailuun missään nimessä. Myöskin asennekasvatus  
on äärettömän tärkeää”.*

Siviilipuolen asiantuntijalla oli se näkemys, että poliisin moottorikelkkavalvonta on asial-  
lista Pohjois-Savon alueella. Hänen mukaansa moottorikelkkailussa leimaantuu hyvin äk-  
kiä, jos yksi hölmöilee. Kun kaikki menevät sovitulla säännöillä ja jokainen kantaa oman  
vastuunsa, niin lopputulos on hyvä.

Haastatteluissa olleiden poliisien mukaan yleisimpiä rikkeitä, joihin moottorikelkkailijat  
syyllistyvät ovat ylinopeudet, liikennekäytöstä poistetuilla moottorikelkoilla ajaminen ja  
ilman kypärää ajaminen. Rattijuopumuksien määrä moottorikelkkailussa on haastateltavien  
mukaan vähentynyt paljon.

### **Moottorikelkkareitit ja -urat**

Siviilipuolen asiantuntijan haastattelussa nousi esille moottorikelkkareittien ja -urien kun-  
to.

*”Reitistön pohjat pitäisi olla hyvässä kunnossa, jotta voidaan ajaa vähällä lumella. Siinä vaadittaisiin yhteistyötä seurojen ja kuntien osalta. Reittejä hoidetaan maksimissaan neljä kertaa talvessa. Moottorikelkkareiteissä on ilmennyt myös joitakin suunnitteluvirheitä. Yhtenä suurimpana on se, että linjan auringonpuolelle ei kannataisi tehdä reittiä”.*

Poliisin näkemys Pohjois-Savossa olevista reiteistä oli haastatteluissa se, että Tahkon ympärillä reitit ovat hyvässä kunnossa. Poliisien haastatteluissa tuli kuitenkin myös muutamia kehittämissuhteita moottorikelkkareitteihin liittyen. Reitin ja tieliikennetien risteysiin toivottiin parannusta. Olisi hyvä olla liikennemerkein opastettu ennakkoon, että risteys lähestyy. Toisena kehittämissuhteena oli että, jos moottorikelkkareitti tekisi mutkan ennen tienrysteystä, niin se hidastaisi moottorikelkkailijan vauhtia lähestyessä risteystä. Tienylityksien toivottiin olevan leveämpiä ja niitä tulisi olla vähemmän. Liikennemerkkejä ylipäättään toivottiin lisää moottorikelkkareittien varsille. Näillä kaikilla kehittämissuhteilla katsottiin olevan liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

#### **4.6 Lainsäädäntö**

Jokaisessa poliisin kanssa käydyssä haastattelussa tuli esiin moottorikelkkailua koskevan lainsäädännön koukeroisuus. Haastateltavana olleet poliisit kertoivat moottorikelkkailua koskevan lainsäädännön tulkitsemista ja sen pääkohdista, joita yritän seuraavaksi teille avata. Käsittelem tässä lainsäädännön osuudessa nimenomaan haastatteluissa esille tulleita moottorikelkkailun ja valvonnan kannalta olennaisia lakeja ja pykäliä.

Tieliikennelaki on voimassa virallisilla reiteillä ja sitä rikkoessaan, syyllistyy liikennetrikomukseen tai liikenneturvallisuuden vaarantamiseen. Maastossa sen sijaan ei voi tieliikennelain puolelta soveltaa muuta kuin huolellisuusvelvoitetta, mistä voi syyllistyä liikennetrikomuksen ja kypärän käyttämättömyyteen.

Tässä kappaleessa käsitellään haastatteluista tulleiden tietojen perusteella moottorikelkkoja koskevaa lainsäädäntöä tarkemmin. Ajoneuvolaki, joka koskee myös moottorikelkkoja, on voimassa maastossa ja liikenteessä, pois lukien suljetut alueet. Ajoneuvolaissa määritellään mm. rekisteröinnit ja katsastukset. Ajoneuvolaki- ja asetus maastoajoneuvon varustelusta määrittää sen, että moottorikelkkoa ei tarvitse katsastaa, mutta se pitää muutoskatsastaa, mikäli muuttaa moottorikelkan rakennetta.

Moottorikelkan nopeusrajoitukset tulevat AAKT: sta, ollaanpa sitten virallisilla reiteillä tai jäällä. Oikeus jään päällä liikkumiseen tulee vesilaista. Jos maastossa tapahtuu nopeusrikkomus, niin siinä tulee kyseeseen maastoliikenerikkomus. Haastatteluissa tuli esiin sellainen huomio, että maastossa piittaamattomuus ei kuitenkaan sovellu.

Moottorikelkalla saa 15-vuotias ajaa uralla ja maastossa ilman korttia, mutta kun moottorikelkalla ylittää tien tai ajaa reitillä, niin tarvitsee moottorikelkan kuljettamiseen vaaditun ajokortin. 15-vuotiaana saa ajaa maastossa millä ajoneuvolla tahansa.

Maastoliikennelaissa määrätään, että maastoajoneuvolla ei saa ajaa tiellä. Kuitenkin siihen on AAKT: sa poikkeukset, jolloin maastoajoneuvolla saa tulla tielle. Niitä tilanteita ovat esimerkiksi sillan ylitys ja tankkaukseen mennessä tien ylitys. Haastateltava kertoi esimerkkinä, että kun moottorikelkalla ajaa tiellä, niin silloin poliisi katsoo AAKT: sta, että onko tämä tosiasiallisesti oikeutettu ajamaan tiellä. Niihin on haastateltavien mukaan olemassa erilaisia tulkintaohjeita.

Haastatteluissa tuli ilmi, että AAKT: sa on tullut jonkinlainen virhe. Siinä sanotaan, että tiellä säädetään tämän lain sisältöä, mutta kuitenkin sen pykälät olisivat voimassa vain maastossa. Se tarkoittaa esimerkiksi sitä, että maastossa pitäisi olla kypärä, mutta tiellä ei. Kuitenkin sitä on tulkittu haastateltavien mukaan niin, että se olisi voimassa myös maastossa.

Siviilipuolelta tuli sellainen kehittämissuositus, että lainsäädännön pitäisi sallia linjapohjilla ajaminen. Sillä olisi hänen mukaan hyötyä myös sähköyhtiöille. Lainsäädännön koukeroisuuden ei nähty muuten olevan ongelma siviilipuolen moottorikelkkailussa.

Tässä poimimani kommentti eräästä poliisin haastattelusta.

*”Lainsäädäntö ei kansalaisen näkökulmasta ole ihmeempi. Käytännössä kansalainen ostaa kelkan, rekisteröi sen ja ottaa siihen vakuutuksen. Kun on T-kortti ja ajaa selvinpäin niin homma hallussa. Valvonnan näkökulmasta on homma paljon kinkkisempi”.*

Moottorikelkkailua koskevassa lainsäädännössä on tosiaan moniosainen tulkinta. Keskeisenä huomiona nousi esille, että kun moottorikelkkailua koskevien lakien soveltaminen on toisinaan haastavaa poliisillekin, niin miten siviili pystyy sitä tulkitsemaan? Kuitenkin lop-

putuloksena oli se, että sieltä on osattava poimia ne olennaiset pykälät ja sovellettava niitä kuhunkin tilanteeseen.

Haastattelussa tulikin ehdotus, että moottorikelkkailua koskevasta lainsäädännöstä voisi tehdä jonkinlaisen tukipaketin. Siinä olisi tiivistettynä kaikki moottorikelkkailua koskevan lainsäädännön näkökulmasta oleelliset asiat moottorikelkkaliikennettä valvovalle viranomaiselle.

#### **4.7 Moottorikelkkailun tulevaisuus**

Jokainen tämän opinnäytetyön haastatteluun osallistunut henkilö oli sitä mieltä, että tulevaisuudessa moottorikelkkailu tulee kehittymään ja muuttumaan hyvinkin paljon. Siitä, että miten tulevaisuus tulee muuttumaan, oli jokaisella siitä hieman toisistaan eroavat käsitykset.

Mainitessani jokaisen haastattelun loppuvaiheessa sähkökelkasta, sain vastaukseksi hieman erilaisia teorioita. Osa uskoi sähkökelkan tulevan hyvinkin pian, mutta osa ei uskonut sen olevan vielä pitkään aikaan käytössä. Akun kehitys sähkökelkassa nousi luonnollisesti isoimmaksi kehityskohdaksi sähkökelkassa. Yhtenäistä oli se, että kaikki uskoivat sähkökelkan kuitenkin tulevan jossakin vaiheessa. Sähkökelkan käyttötarkoituksen nähtiin rajoittuvat lähinnä lyhytkestoisten safarien ja laskettelukeskuksien käyttöön, jolloin ajomatkat eivät ole pitkiä ja akkujen lataus onnistuu helposti.

Heitin yhdelle haastateltavalle ajatuksen moottorikelkkaliikenteen valvonnasta tolppakameroilla. Hän ei uskonut sen olevan koskaan ajankohtainen. Hän uskoi, että se ei anna koskaan valtiolle suhteessa niin paljon kuin se ottaisi. Tämä tolppakamera- asia oli mainittu toisessa opinnäytetyössä yhtenä kehittämisehdotuksena ja ajattelin ottaa sen puheeksi, kun itsekin sitä asiaa pohdin.

Kysyin haastattelussa myös mahdollisia haasteita moottorikelkkailussa tulevaisuudessa:

*”Tulevaisuuden haasteet moottorikelkkailussa tulevat varmasti olemaan ilmasto ja vihreät arvot”.*

Haastatteluissa selvisi, että uusi maastoliikennelaki on suunnitteilla. Siinä olisi useita tässä opinnäytetyössäkin mainittuja puutteita tai ongelmakohtia korjattu parempaan suuntaan. Katsotaan mitä tulevaisuus tuo sen suhteen tullessaan.

## **5 POHDINTA**

### **5.1 Luotettavuuden arviointi**

Pidän luotettavuuden arviointia opinnäytetyössä tärkeänä. Mielestäni tutkimuksen tuloksia pitää käsitellä ja arvioida perusteellisesti, ja hieman myös kriittisestikin. Hyvällä ja perusteellisella luotettavuudenarvioinnilla pystyy vaikuttamaan opinnäytetyön lopputulokseen positiivisella tavalla. Siispä käsittelen tässä osiossa valitsemiani menetelmiä ja saatuja tuloksia luotettavuuden näkökulmasta.

Jotta luotettavuusarvioinnissa päästään hyvään lopputulokseen, tulisi tuloksien olla yhtenäisiä myös aineiston kanssa. Tulokset tulee olla johdettu aineistosta niin, että päättelyketju on ristiriidaton. Riittävällä perustelulla ja viitauksilla luotettaviin lähteisiin pääsee luotettavuustarkastelussa pitkälle. Luotettava materiaali on sellaista, että se pitää pystyä perustelemaa aukottomasti. (Kananen 2015, 353.)

Luotettavien tutkimustulosten varmistamiseksi varauduin haastatteluihin, niiden hyvällä suunnittelulla. Jotta haastatteluiden tulokset voivat olla uskottavia ja luotettavia valitsin haastateltavat sillä perusteella, että he ovat perehtyneet moottorikelkkailuun ja sen valvontaan. Pidän tämän opinnäytetyön tutkimustuloksia luotettavina, koska haastatteluissa nousi esiin huomattavia yhtäläisyyksiä.

Nimiä ja tarkkoja tietoja haastateltavista en ole halunnut ottaa tähän opinnäytetyöhön, eikä se olisi ollut edes tarpeellista. Kaikkien haastateltavana olleiden poliisien anonymiteetti on suojattu täysin.

Tässä opinnäytetyössä käyttämäni tilastot moottorikelkkojen määristä, ovat Trafín ajoneuvokannasta ja pidän niitä tarpeeksi luotettavina. Ne toivat vahvistuksen moottorikelkkojen määrien nousemiseen, moottorikelkkojen määriin alueittain ja eri moottorikelkkamerkkien suosioon. Tilastoissa voi aina olla pieniä virheitä, mutta tarkkuus on täysin riittävä, kun

niitä tulkitaan tässä opinnäytetyössä käytetyllä tavalla. Näiden tilastojen antamia tuloksia voidaan siis pitää riittävän luotettavina.

Jos tämä opinnäytetyö uusittaisiin, niin sen lopputulokset riippuisivat siitä, että kuinka pitkä aika tämän työn tekemisestä on. Esimerkiksi jos tämä opinnäytetyö uusitaan 10- vuoden päästä, niin olisi varmaa, että moni asia on muuttunut.

## **5.2 Yhteenveto ja johtopäätökset**

Tavoitteenani oli selvittää, että miten moottorikelkkailussa tapahtunut kehitys on vaikuttanut poliisin moottorikelkkavalvontaan. Lisäksi asetin tavoitteeksi avata moottorikelkkailun sisältöä laajemmin moottorikelkkojen, lainsäädännön ja tulevaisuudenkin osalta.

Teoriaosassa toin esille moottorikelkkojen määrissä tapahtunutta kehitystä ja siviilipuolen moottorikelkkailua ja moottorikelkkakalustoa, sekä lainsäädäntöä. Moottorikelkkailua koskevan lainsäädännön koukeroisuus tuli ilmi, kun aloitin tutustumisen asiaan. Odotin mielenkiinnolla poliisien ja siviilipuolen suhtautumista siihen. Kuten tutkimustuloksista selviää, niin poliisin puolelta moottorikelkkailua koskevaa lainsäädäntöä piti suurin osa turhan monimutkaisena. Siviilipuolella lainsäädännön ei nähty asettavan juurikaan haasteita. Tässä lienee selvää se, että kun toimii moottorikelkkaliikenteen valvonnassa, niin tulisi osata ainakin ne olennaiset moottorikelkkailua koskevat lakipykälät.

Tähän liittyen nostankin esiin jatkotutkimuksen tarpeen. Se voisi olla sellainen tietopaketti, jota poliisi voisi kuljettaa mukanaan. Se voisi olla pieni vihkonen, jossa olisi käsitelty selkeästi ja lyhyesti kaikki oleelliset lakikohdat eri tilanteissa, kun suoritetaan moottorikelkkaliikenteen valvontaa. Tämä voisi olla saatavana poliisin sivuilta ja sieltä tulostettavissa käyttöön.

Tässä opinnäytetyössä oli tavoitteena myös selvittää, että miten moottorikelkkailussa tapahtunut kehitys on vaikuttanut poliisin tehtäväkenttään moottorikelkkavalvonnassa. Haastatteluista selvisikin, että kehityksen vaikutus poliisiin on ollut hyvin hallittua, mutta uusia siviilipuolen ilmiötä on tullut, joihin poliisi pyrkii vastaamaan. Poliisi on pysynyt muuten hyvin kehityksessä mukana, vaikkakin pelkästään kalustoa teknillisesti ajatellen tulee hie- man perässä. Tätä ei kuitenkaan koettu ongelmaksi, vaan poliisin moottorikelkoilla pärjää hyvin moottorikelkkavalvonnassa poliisin käyttötarkoitukseen nähden.



Sen sijaan poliisin moottorikelkkavalvonnan määrän väheneminen koettiin haastatteluissa suoraan moottorikelkkailun valvontaan vaikuttavaksi tekijäksi. Syrjäkyliltä vähentynyt valvonta on aiheuttanut haastateltavien mukaan sen, että siellä tapahtuu mahdollisesti enemmän päihtyneenä ajamista ja muita rikkeitä. Poliisin valvonnan aiheuttamalla ”pelokevaikutuksella” ja kiinnijäämisen riskin kasvulla nähtiin olevan iso tekijä siviilipuolen moottorikelkkailijaan. Esimerkiksi Tahkon seudulla, missä moottorikelkkavalvontaa on enemmän, on lähtökohtaisesti myös moottorikelkkailijoiden asiat kunnossa.

Poliisia työllistäviä ja valvontaan vaikuttavia asioita ovat nopeasti nousevat uudet trendit. Hyvän esimerkkinä nyt trendinä oleva freeride -kelkkailu, joka nostaa päätänsä haastatteluissa tulleiden tietojen mukaan jatkuvasti. Tässä poliisilla on kehityksen varaa, jotta ilmiölle saadaan vastinetta, mutta asian kanssa pärjätään. Kuten aiemmin mainitsin, poliisi käyttää suunnitelmallisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta puuttuessaan rikoksiin.

Poliisin käytössä on Pohjois-Savon alueella Lynx Xtrim -merkkiset moottorikelkat, joiden koneiden koko on 600 kuutiota. Nämä moottorikelkat ovat puolipitkällä telalla varustettuja, joten niiden käyttömahdollisuudet ovat monipuoliset. Kaikkien haastateltavien mielestä tämä moottorikelkka on varmasti optimaalisin poliisin käyttötarkoituksiin Pohjois-Savon alueella.

Poliisin moottorikelkoissa oli kehittämiskohteita moottorikelkkavalvontaa ajatellen. Suurimpana puutteena esiin tuli sakotuksen sähköisen järjestelmän puuttuminen poliisin moottorikelkasta. Se ei ole välttämätön, mutta helpottaisi sakon tiedoksiantamista. Moottorikelkoissa ilmenneiden puutteiden joukossa oli myös kiinteän tutkan puuttuminen, säilytystilojen niukkuus ja oheistarvikkeet, joita saisi olla monipuolisemmin. Yhtenä toiveena haastateltavilla oli myös sähköinen vinssi. Siitä olisi hyötyä mm., jos moottorikelkka jää kiinni.

Poliisin ajovarusteista esille kehittämismielessä nousi ajopuvun kankeus ja vedenpitävyys. Pienenä huomiona tuli suojavarusteet, jotka olisivat uutena ostettuna nykyään jo ihan huippuluokkaa. Myöskin kypärässä olevien johtojen nähtiin olevan arkista työtä haittaava tekijä. Tähän ehdotettiin ratkaisuksi etäyhteyttä.

Vertaillen moottorikelkkojen määrissä tapahtunutta kehitystä vuosien 2008 ja 2018 välillä, oli selvästi huomattavissa tasaista kasvua. Kehitys on kuitenkin ollut suurempaa moot-

torikelkkojen tekniikassa. Määrällinen kasvu oli ennakko-olettamana tutkimuksen alussa-kin ja se pitikin paikkansa.

Siviilipuolen moottorikelkkailussa kehitys on tapahtunut selvästi parempaan suuntaan ja liikenneturvallisuuden nähtiin parantuneen huomattavasti. Siihen syynä on osaltaan suoja-varusteet, asenne ja moottorikelkkojen turvaominaisuuksien paraneminen. Toisaalta moottorikelkkojen tehot ovat nousseet, mutta myös ohjattavuus parantunut. Kehityksen myötä, uusia ilmiöitä on tullut, niin kaikkien haastatteluissa olleiden poliisien mielestä siviilipuolen moottorikelkkailu on puhdistunut paljon. Kokonaisuudessaan haastateltavat näkivät siviilipuolen moottorikelkkailun oleva hyvässä tilassa.

Moottorikelkkailijan asenteella nähtiin olevan iso vaikutus ajamiseen, liikennekulttuuriin sekä turvallisuuteen. Onnettomuuksien syinä olivat useimmiten liian suuri tilannenopeus, kokemattomuus, olosuhteet tai ajovirhe. Onnettomuudet johtuivat entistä vähemmän alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta. Pahimmat onnettomuuden tapahtuvat pääosin kovassa vauhdissa ja hyväkuntoisella reitillä. Huonokuntoisella reitillä nähtiin oleva rauhoit-tava vaikutus, jolloin tapahtuu harvoin onnettomuuksiakaan. Pienempiä törmäyksiä sattuu paljon, mutta niistä ei tule kaikki poliisin tietoon. Pohjois-Savon alueella tapahtuu joka vuosi muutama vakavampi moottorikelkalla ajettu onnettomuus.

Tulevaisuus näyttää moottorikelkkailun näkökulmasta mielenkiintoiselta. Tulevaisuus he-rätti erilaisia mielipiteitä, kuten sähkökelkan tuleminen Suomeen markkinoille. Kaikki olivat sitä mieltä, että sähkökelkka tulee, ehkä 5-20 vuoden välillä. Sähkökelkan käyttötär-koituksena nähtiin olevan lyhyet safarit ja laskettelukeskusten käyttö. Kaikilla haastatelta-villa oli yhtenäistä se, että kehitys moottorikelkkailussa tulee olemaan nopeaa ja vaikutta-va. Tulevaisuuden haasteina moottorikelkkailulle nähtiin olevan vihreät arvot ja ilmasto.

Tämän opinnäytetyön aikana on tullut esiin hyvin moottorikelkkailun monipuolisuus. Moottorikelkoille on monia eri käyttötarkoituksia. Myös poliisi voi hyödyntää moottori-kelkkaa monipuolisesti eri työtehtäviin. Kun kehitys jatkuu hyvään suuntaan ja yhdessä puhallamme yhteen hiileen, niin moottorikelkkailu pysyy myös jatkossa hyvänä ja moni-puolisena harrastuksena.

## LÄHTEET

### Kirjallisuuslähteet:

Aaltola Juhani, Valli Raine 2001: Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1. Jyväskylä, Gummerus Kirjapaino Oy.

Hannu, Wallinheimo 2002: Liikennelääketiede, Jyväskylä, Gummerrus Kirjapaino Oy.

Heikkilä, Eero 2008: Poliisi ja Oikeus, Lumikenttien poliisit, Kouvola, Scanweb Oy, 5-9.

Hirsjärvi Sirkka, Hurme Helena 2001: Tutkimushaastattelu, Teemahaastattelun teoria ja käytäntö, Helsinki, Yliopistopaino

Kananen, Jorma 2017: Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä, Jyväskylä, Suomen Yliopistopaino Oy.

Kananen, Jorma 2015: Opinnäytetyön kirjoittajan opas, Näin kirjoitat opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun, Jyväskylä, Suomen yliopistopaino Oy.

Kananen, Jorma 2010: Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas, Jyväskylä, Tampereen yliopistopaino Oy.

Matula, Radoslaw 2016: Maastoliikenne ja maastoliikenteenvalvonta Oulun poliisilaitoksen alueella, Poliisiammattikorkeakoulu, Poliisi AMK- tutkinto 2014/1.

Metsämuuronen, Jari 2006: Laadullisen tutkimuksen käsikirja, Jyväskylä, Gummerrus kirjapaino Oy.

Metsämuuronen, Jari 2003: Tutkimuksen tekemisen perusteet ihmistieteissä. 2. uudistettu painos, Jyväskylä, Gummerrus kirjapaino Oy.

Rautavaara, Matti 2008: Lumikenttien kulkurit, monipuolinen tietopaketti moottorikelkkailusta, Tallinna, Tallinna Raamatutrukikoda.

Saarinen, Juhani 2009: Metsästäjän lakikirja, Jyväskylä, Kopijyvä Oy.

Savolainen Erkki, Laakkonen Arimo 2017: Liikennevilku, Moottorikelkkapoliisin normipäivä, Helsinki, Lönnberg Print & Promo 2017, Liikenneturva ja Recommended Finland Oy, 12-17.

Syrjäläinen E 1994: Etnografinen opetuksen tutkimus: kouluetnografia. Teoksessa L Syrjälä, S Ahonen, E Syrjäläinen ja S Saari: Laadullisen tutkimuksen työtapoja. Kirjayhtymä, Helsinki. 68-112.

Tanskanen Timo, Karhima Matti 2001: Kuljettajakoulu Mopo, traktori, moottorikelkka, Keuruu, Otavan Kirjapaino Oy.

Tolvanen, Matti 2002: Maastossa ja vesillä liikkumisen säännöt, Helsinki, Lakimiesliiton kustannus, Tummavuoren Kirjapaino Oy.

Tuomi, J & Sarajärvi, A 2002: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki, Tammi.

**Oikeudelliset lähteet:**

Ajokorttilaki 29.4.2011/386

Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090

Asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä 4.12.1992/1257

Maastoliikenneasetus 12.1.1996/10

Maastoliikennelaki 22.12.1997/1710

Metästyslaki 28.6.1993/615

Rikoslaki 19.12.1889/39

Tieliikennelaki 3.4.1981/ 267

Vesilaki 27.5.2011/587

**Sähköiset lähteet:**

Liikenteen turvallisuusvirasto/ ajoneuvokantatilastot ajoneuvolajeittain Luettavissa: [https://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajoneuvokanta/ajoneuvokantatilastot\\_ajoneuvolajeittain/ajoneuvokanta\\_2018](https://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajoneuvokanta/ajoneuvokantatilastot_ajoneuvolajeittain/ajoneuvokanta_2018). Luettu 24.5.2018

Liikenteen turvallisuusvirasto/ tieliikenne/ rekisterikilvet/ moottorikelkan rekisterikilpi Luettavissa: [https://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterikilvet/moottorikelkan\\_rekisterikilpi](https://www.trafi.fi/tieliikenne/rekisterikilvet/moottorikelkan_rekisterikilpi). Luettu 24.5.2018

Liikenneturva/ liikenteessa/ vinkit turvalliseen kelkkailuun Luettavissa: <https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa/vinkit-turvalliseen-kelkkailuun> Luettu 11.11.2018

Metsä/ Maastoliikenneluvat Luettavissa: [www.metsa.fi/maastoliikenneluvat](http://www.metsa.fi/maastoliikenneluvat) Luettu 7.6.2018

## **LIITTEET**

1. Teemahaastattelun kysymysrunko

## **Teemahaastattelun kysymysrunko:**

### **Haastateltava:**

1. Mikä on taustasi poliisissa?
2. Mikä on toimipaikkasi?
3. Kuinka pitkä kokemus sinulla on poliisin moottorikelkkavalvonnan parista?
4. Harrastatko vapaa- ajalla moottorikelkkailua?
5. Montako työpäivää sinulla on keskimäärin talvessa moottorikelkkavalvontaa?

### **Moottorikelkat:**

6. Mitä moottorikelkkamerkkejä käytetään tässä laitoksessa?
7. Mitä ovat moottorikelkkojen mallit?
8. Minkä kokoiset moottorit kelkoissa ovat?
9. Ovatko moottorikelkat pitkä- vai lyhyt telaisia?
10. Onko moottorikelkkoja riittävästi?
11. Onko moottorikelkoillamiehistäsi käyttökertoja riittävästi?
12. Mitä varusteita poliisin moottorikelkoissa on? Mitä tarvittaisiin?
13. Onko moottorikelkkaluston osalta ilmennyt puutteita tai kehittämisehdotuksia?
14. Liittyvätkö puutteet moottorikelkkavalvontaan?
15. Minkä verran poliisilla on moottorikelkkailun valvontaa muillakin kuin moottorikelkoilla?
16. Ovatko moottorikelkat suorituskykyisiä, kun verrataan siviilipuolen moottorikelkkailua?
17. Onko moottorikelkoissa ilmennyt virran riittävydessä ongelmia?

### **Moottorikelkkavalvonta:**

18. Onko moottorikelkkojen käyttö tehokasta?
19. Moottorikelkkavalvontaa suorittavien poliisien lisenssit?
20. Miten sakon määrääminen tapahtuu moottorikelkasta käsin? Sähköinen vai paperi?
21. Missä moottorikelkat säilytetään?
22. Minkälainen on moottorikelkkojen huolto-ohjelma?
23. Mihin käyttötarkoituksiin moottorikelkkoja käytetään?
24. Onko moottorikelkkailun valvontaa mielestäsi riittävästi?
25. Millainen vaikutus moottorikelkoilla ja niiden ominaisuuksilla on moottorikelkkavalvontaan?

26. Miten moottorikelkkailun kehitys on vaikuttanut poliisin moottorikelkkavalvontaan?
27. Millainen vaikutus Tahkolla on paikalliseen moottorikelkkailun valvontaan?
28. Mitä eri moottorikelkkavalvonnan muotoja on poliisilla?
29. Onko moottorikelkkavalvontaan tarpeeksi resursseja?
30. Mitä mieltä Pohjois-Savon alueen moottorikelkkareiteistä ja urista?

### **Muutos / kehitys moottorikelkkailussa**

31. Minkälaiset ovat paikalliset olosuhteet talvisin?
32. Onko moottorikelkkaliikenteessä sattunut paljon onnettomuuksia? Syyt?
33. Millä tavoin mielestäsi moottorikelkkailu on muuttunut viime vuosien aikana?
34. Onko poliisin tavat ja käytännöt muuttuneet?
35. Miten otat kantaa moottorikelkkailuun liittyvästä lainsäädännöstä?
36. Miltä tulevaisuus näyttää moottorikelkkojen näkökulmasta?
37. Onko kehitys aiheuttanut haasteita moottorikelkkavalvontaan?
38. Sähköllä toimivat moottorikelkat?
39. Onko sinulla jotakin, mitä haluaisit erityisesti sanoa tai nostaa esille?

### **Moottorikelkka yrittäjä:**

1. Millainen on taustasi?
2. Kuinka pitkään olet työskennellyt moottorikelkkojen parissa?
3. Kuinka moottorikelkat ja kelkkailu on muuttuneet viime vuosien aikana?
4. Millaista kehitys on ollut? Missä se eniten näkyy? Mihin se on kohdistunut?
5. Mitkä on suosituimmat moottorikelkkamerkit?
6. Onko moottorikelkkailijoiden tai kelkkojen määrät kasvaneet viime vuosina?
7. Mitkä yleisiä ongelmia on moottorikelkoissa tai moottorikelkkailussa?
8. Millä tavoin poliisi valvoo moottorikelkkaliikennettä?
9. Millainen kuva sinulla on poliisin moottorikelkkavalvonnasta kokonaisuudessaan?
10. Onko sinulla tiedossa erityisiä puutteita tai ongelmia, joita moottorikelkoissa on ilmennyt?
11. Miten luulet moottorikelkkailun kehittyvän tulevaisuudessa? Haasteet?
12. Miltä tulevaisuus näyttää moottorikelkkailussa?
13. Millaisia ovat moottorikelkalla tapahtuneet onnettomuudet? Syyt?
14. Onko sinulla jotakin mitä haluaisit sanoa moottorikelkkailusta tai tähän liittyvästä?