

Mopomiittit pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla.

Onko mopomiiteissä eroja ja miten nuoret suhtautuvat poliisiin?

Ville Kivimäki & Tuomas Juselius

02/2024

TIIVISTELMÄ

Ville Kivimäki & Tuomas Juselius: Mopomiittit pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla.

Onko mopomiiteissä eroja ja miten nuoret suhtautuvat poliisiin?

Opinnäytetyön muoto: tutkimuksellinen

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Matti Tuominen & Petri Tuominen

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Vuoden 2023 aikana nousi aiempaa enemmän esille nuorten järjestämät laittomat kokoontumisajot, niin kutsutut mopomiittit. Mopomiiteistä uutisoitiin paljon mediassa ja uutisoinnissa korostettiin mopomiittien vaarallisuutta sekä niiden aiheuttamia häiriöitä ympäristölle. Tämä herätti mielenkiintomme tutkia kyseistä aihetta tarkemmin.

Opinnäytetyömme tavoitteena on kartoittaa miten suuri ilmiö mopomiittit ovat ja eroavatko ne toisistaan pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla. Lisäksi perehdymme tarkemmin mopomiitteihin, selvittäen mitä ne ovat, mitä niissä tehdään ja mikä saa nuoret osallistumaan mopomiitteihin.

Työssämme selvitetään myös sitä, miten nuoret itse kokevat mopomiittit ja poliisien mahdollisen läsnäolon niissä. Työ on toteutettu kvalitatiivista tutkimustapaa hyödyntäen ja tutkimusaineisto on kerätty haastattelemalla nuoria mopoilijoita pääkaupunkiseudun ja Pirkanmaan alueella, sekä avoimista lähteistä. Opinnäytetyön lopussa pohdimme toimenpide-ehdotuksia, joilla voitaisiin vaikuttaa nuorten mopomiitteihin ja niistä aiheutuviin lieveilmiöihin.

Sivumäärä: 51 sivua

Tarkastuskuukausi ja vuosi: Helmikuu 2024

Avainsanat: ennaltaehkäisevä työ, liikenneturvallisuus, mopoilu, kokoontumisajot, mopomiitti

ABSTRACT

Ville Kivimäki & Tuomas Juselius: Moped meets in the Helsinki metropolitan area and Pirkanmaa. Are there differences in moped meets and how do young people perceive the police?

Type of thesis: *Research-based thesis*

Publicity: Public

Supervisor: Matti Tuominen & Petri Tuominen

Degree: Bachelor of police services

During 2023, there was an increased spotlight on illegal gatherings organized by young people, known as "moped meets". These gatherings received significant media coverage with emphasis placed on the dangers of moped meets and the disruptions they caused to the environment. This sparked our interest in examining the topic more closely.

The aim of our thesis is to assess the scale of the phenomenon of moped meetings and whether they differ from each other in the Helsinki metropolitan area and Pirkanmaa. Additionally, we delve deeper into moped meetings by investigating what they entail, what activities there are involved, and what motivates young people to participate in them.

The study also addresses how young people themselves perceive moped meetings and the potential presence of police at these events. The research was conducted using a qualitative research approach and data were collected by interviewing young moped riders in the Helsinki metropolitan area and Pirkanmaa region, as well as from open sources. In the conclusion of the thesis, we reflect on proposals for action that could influence to moped meetings among young people and the associated phenomena.

Pages: 51 pages

Month and year of review: February 2024

Keywords: preventive work, traffic safety, moped riding, gatherings, meet-ups, moped meet

SISÄLLYS

LYHENTEET	3
1 JOHDANTO	4
1.1 Opinnäytetyön tavoite ja tutkimuskysymykset	4
1.2 Aiheen rajaus ja työn jakaminen	5
1.3 Aikaisempia tutkimuksia	5
2 AINEISTON KERUU MOPOMIITEISTÄ	6
3 LAINSÄÄDÄNTÖ	7
3.1 Yleinen kokous	7
3.2 Yleisötilaisuus	7
3.3 Yleisötilaisuuden järjestäminen	8
3.4 Kokoontumislakien noudattaminen mopomiiteissä	8
3.5 Tieliikennelaki ja asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta	9
4 MOPOJEN JA MOPOILUN HISTORIAA	11
4.1 Mopomiittien synty	12
4.2 Omat kokemuksemme mopoilusta	15
5 MOPOMIITIT	16
5.1 Mikä houkuttaa osallistumaan mopomiittiin	18
5.2 Mopomiiteistä aiheutuvat häiriöt ja onnettomuudet	19
6 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	22
6.1 Pääkaupunkiseudun tutkimus	24
6.2 Pirkanmaan tutkimus	25
7 TUTKIMUSTULOKSET	27
7.1 Mopomiitit pääkaupunkiseudulla	27
7.2 Mopomiitit Pirkanmaalla	30
7.3 Miittien eroavaisuuksia pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla	32
7.4 Mopomiiteissä tapahtuneet onnettomuudet	32
7.5 Mopomiiteistä aiheutuvat häiriöt yleisesti	34

7.6	Suhtautuminen poliisiin	38
8	POHDINTA	41
8.1	Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus	41
8.2	Haasteet	42
8.3	Toimintaehdotuksia poliisille	43
8.4	Jatkotutkimusehdotukset.....	44
	LÄHTEET	46
	LIITTEET	49
	LIITE 1 Haastattelurunko	50

LYHENTEET

AKL	Ajokorttilaki 29.4.2011/386
KokL	Kokoontumislaki 22.4.1999/530
TLL	Tieliikennelaki 10.8.2018/729
Miitti	Mopomiitti

1 JOHDANTO

1.1 Opinnäytetyön tavoite ja tutkimuskysymykset

Suunnittelimme opinnäytetyömme aiheen käsittelemään nuorten järjestämiä kokoontumisajoja eli niin sanottuja mopomiittejä, sekä niiden eroavaisuuksia pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla ja nuorten suhtautumista poliisia kohtaan. Lisäksi pyrimme selvittämään aiheuttavatko nykypäivänä yleistyneet epäviralliset mopomiitit häiriötä ympäristölle ja liikenteelle, sekä vaarantavatko ne yleistä järjestystä ja turvallisuutta, jolloin niillä on myös suora vaikutus myös poliisin toimintaan. Olemme aikanaan myös itse eläneet aktiivista mopoiluelämää ja siksi on mielenkiintoista vertailla omia kahden vuosikymmenen takaisia kokemuksiamme nykypäivään.

Nykypäivän nuoret ajelevat monenlaisilla kulkuneuvoilla mopoista moottoripyöriin, sekä osa 17-vuotiasta jo B-luokan ajokortin vaativilla henkilöautoilla. Opinnäytetyömme kautta poliisi saa oleellista tietoa nuorten ajokäyttäytymisestä ja parempaa käsitystä nuorten järjestämistä kokoontumisajoista. Tätä tietoa pystyisi hyödyntämään esimerkiksi poliisin resurssien oikeanmukaisessa kohdentamisessa.

Opinnäytetyön on tarkoitus rakentua mopoilun ja mopomiittien käsittelyyn yleisellä tasolla, mopomiittien osallistujien haastatteluihin, sekä haastattelutulosten vertailuun. Lisäksi on tarkoitus tilastoja tutkimalla käydä lyhyesti läpi mopoilijoille aiheutuneita häiriöitä ja onnettomuuksia. Samalla myös selvitämme, onko onnettomuuksilla yhteyksiä mopomiitteihin. Haastatteluilla puolestaan pyrimme selvittää nuorten omia näkökulmia mopomiiteistä. Työn ensisijaisina tutkimuskysymyksinä ovatkin:

- Kuinka suuri ilmiö nuorten mopomiitit ovat?
- Eroavatko mopomiitit pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla toisistaan?
- Aiheuttavatko mopomiitit onnettomuuksia tai häiriöitä?
- Miten nuoret suhtautuvat poliisiin?

Työssä myös selvitämme mitä nuoret itse ajattelevat mopomiiteistä, ovatko ne nuorille tärkeitä ja mitä kokoontumisajoissa tapahtuu. Tämä tuo samalla tietämystä siitä, miten nuoret suhtautuvat poliisiin ja miten poliisi voisi omalla toiminnallaan vaikuttaa nuorten suhtautumiseen.

Poliisilla tiedetään olevan jatkuva pyrkimys kehittää vuorovaikutusta nuorten kanssa ja meidän työmme kautta voimme luoda uusia ideoita ja ajatuksia tämän vuorovaikutuksen parantamiseksi. Haasteena opinnäytetyön toteuttamisessa tulee olemaan nuorten tavoittaminen ja heidän saamisensa haastateltaviksi. Kuitenkin vahvasti uskomme tämän olevan mahdollista, sillä nuoret ovat usein halukkaita keskustelemaan heille tärkeistä asioista. Näin voimme yhdessä nuorten

kanssa pohtia toimintatyylejä, jotka tekisivät poliisin ja nuorten välisestä vuorovaikutuksesta avoimempaa ja tehokkaampaa.

1.2 Aiheen rajaus ja työn jakaminen

Opinnäytetyömme on tarkoitus rajata käsittelemään nuorten kokoontumisajoja pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla. Mopoilun tiedetään olevan yleisempää väestötiheydeltään suuremmilla alueilla, joten isommissa kaupungeissa ja niiden ympäristöissä ilmiö korostuu. Tämän vuoksi nämä kaksi valittua aluetta ovat hyvä valinta tutkimukselle. Koko Suomen mittakaavassa työstä tulisi liian laaja ja sen toteuttamiseen tarvitsisi huomattavasti enemmän aikaa. Työmme rajattiin myös koskemaan nuoria henkilöitä. Työssämme nuorilla tarkoitetaan pääsääntöisesti alle 20-vuotiaita, vaikka mopomiiteissä on vanhempiakin osallistujia. Tämä puolestaan korostaa juuri nuorten näkemystä asioissa.

Tutkimustyön toteuttaminen on tarkoitus jakaa kahden opinnäytetyöntekijän kesken siten, että toinen meistä kerää aineiston ja haastattelee nuoria pääkaupunkiseudulta ja toinen puolestaan Pirkanmaalta. Kertyneen aineiston kasaamme yhteen ja tästä aineistosta keräämme yhdessä työn kannalta oleelliset seikat. Itse työ rakentuu yhteiselle jaetulle Word-dokumentille, joka päivittyy reaaliaikaisesti molempien käytettäväksi.

1.3 Aikaisempia tutkimuksia

Aikaisempia tutkimuksia aiheesta on tehty melko vähän. Virallisesta opinnäytetöiden Theseus-tietokannasta mopomiiteistä löytyy muutama opinnäytetyö. Mikko Roiko on kirjoittanut poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyön aiheesta ”Mopoilusta aiheutuvat häiriöt ja turvallisuusongelmat Ylivieskassa” vuonna 2021. Myös Martta-Liisa Kosonen on perehtynyt nuorten kokemaan mopoiluun humanistisen ammattikorkeakoulun opinnäytetyössään ”Mopoilu nuorten kokemana – Allrightin mopomiitit” vuonna 2011. Myös Elina Nikoskinen on tehnyt yhteistyössä Helsingin kaupungin nuorisoasiain keskuksen kanssa kirjan mopoista ja mopoilusta vuonna 2011. Nikoskinen kirja on julkaistu verkossa.

Roikon työssä mopoilua käsitellään pienesti rajatulla alueella Ylivieskassa. Työstä ei kuitenkaan voida hahmottaa mopoilun ja mopomiittien vaikutuksia laajemmassa Suomen mittakaavassa. Roikon tutkimuksen tavoitteena on selvittää mitä häiriöitä ylivieskalaisten nuorten mopoilu aiheuttaa ja kuinka näihin häiriöihin poliisi voisi puuttua. Yhtenä tehokkaana ratkaisuna tutkimusongelmaan Roiko on todennut poliisien järjestämät moporatsiat. (Roiko 2021, 55)

Kosonen puolestaan keskittyy työssään selvittämään mopomiittien sisältöä nimenomaisissa Allrightin järjestämissä ns. ”virallisissa” mopomiiteissä ja nuorten motivaatiotekijöitä

osallistumiseen. Työssään Kosonen toteaa mopomiittien olevan nuorten itse organisoimaa toimintaa, tai paremminkin organisoimatonta toimintaa, joissa nuorten tarkoituksena on kokoontua yhteen, esitellä ajotaitojaan ja ajaa mopoilla isoissa letkoissa. (Kosonen 2011, 5–6)

Nikoskisen kirjassa nuorten mopoilua tarkastellaan ilmiön ja sen merkityksen kannalta. Kirjassa myös sivutaan mopoilun asemaa nuorten elämässä. Nikoskinen toteaa kirjansa pohdinnoissa mopoilun olevan ajankohtainen, mutta vähän tutkittu ilmiö. Mopoilun todetaan olevan intensiivistä tekemistä niin arjen välttämättömän liikkumisen, kuin vapaa-ajan omaehtoisen olemisen näkökulmista. Mopoilun ympärille todetaan muodostuvan yhteisöllisiä ryhmiä kuin mopomiittejäkin. Nikoskisen tekemän tutkimuksen perusteella mopomiitit ovat muodostuneet perinteeksi pääkaupunkiseudun mopoileville nuorelle. (Nikoskinen 2011, 111)

Aikaisempiin tutkimuksiin perehtyminen herätti meissä opinnäytetyöntekijöissä mielenkiintoa perehtyä tarkemmin mopomiitteihin niiden nykyhetkellä. Mopomiiteistä aikaisemmin tehdyt tutkimukset sijoittuvat yli kymmenen vuoden taakse ja siksi meitä alkoi yhä enemmän kiinnostamaan mihin suuntaan mopomiitit ovat ajan saatossa kehittyneet.

2 AINEISTON KERUU MOPOMIITEISTÄ

Opinnäytetyön tietopohja perustuu erinäisiin internet-artikkeleihin nuorten kokoontumisajoista, aiheeseen liittyvästä kirjallisuudesta, omakohtaisiin ja nuorten kokemuksiin miiteistä, sekä muihin haastatteluissa selvinneisiin asioihin. Työssä on kuitenkin tarkoitus käsitellä asiaa nuorten näkökulmasta, eikä varsinaisesti oman tai poliisin työn ja kokemuksen kautta. Aiheesta ei ole juurikaan tieteellistä tai muutenkaan kirjallisuutta, joten pääpaino tietopohjaan koostuu nuorten haastatteluista sekä avoimista tilastoista ja lähteistä hankittuun materiaaliin.

Haastattelut toteutetaan henkilökohtaisina yksilöhaastatteluina sekä valmiilla haastattelukaavakkeella. Yksilöhaastatteluihin päädyimme ryhmähaastattelujen sijaan, sillä ryhmässä dominoivat henkilöt saattavat estää muiden mielipiteiden ja kokemusten esilletulon (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 210–211).

Pääkaupunkiseudun aineisto on tarkoitus kerätä loppuvuonna 2023. Tarkoitus on haastatella kahdeksasta kymmeneen mopoilua harrastavaa nuorta. Koska tuttuja nuoria pääkaupunkiseudulla ei juuri ole, on heidät tarkoitus löytää sosiaalisen median avulla. Sosiaalisen mediaan syöttämällä hakusanoja kuten mopomiitti, mopoilu tai stunttailu, pystyy helposti löytämään julkisten profiilien käyttäjiä. Profiilien kuvia selatessa voi tehdä johtopäätöksiä, onko kyseinen henkilö kiinnostunut

mopoilusta ja onko hänellä esimerkiksi mopoiluaiheisia kuvia. Näin voi etsiä potentiaalisia haastateltavia ja sen jälkeen lähestyä heitä yksityisviestein.

Toisen meistä opinnäytetyöntekijöistä asuessa pääkaupunkiseudulla ja harrastaessa aktiivisesti moottoripyöräilyä, olisi kesäaikana helppo tavoittaa ja lähestyä mopoilevia nuoria. Pystyisi esimerkiksi ajaa moottoripyörällä mukaan mopomiittiin ja näin saada omakohtaisia tuoreita kokemuksia miiteistä. Tällöin olisi myös oiva tilaisuus haastatella useita nuoria yhdellä kertaa. Tämä ei kuitenkaan ole mahdollista, sillä tutkimustyö toteutetaan joului- ja helmikuun välillä.

Pirkanmaalla aineisto on tarkoitus kerätä samalla periaatteella kuin pääkaupunkiseudulla, myös vuoden 2023–2024 vaihteessa. Toinen meistä opinnäytetyöntekijöistä on asunut jo pitkään Pirkanmaalla ja tuntee paljon mopoilevia nuoria. Heitä on niin omassa tuttavapiirissä kuin myös muuta kautta tutuksi tulleita. Pirkanmaan haastattelut on tarkoitus toteuttaa enemmän yksilöhaastatteluina, kuin muilla tavoin. Pirkanmaan haastateltavat on tarkoitus löytää Tampereen lähistöltä, kuin myös kauempaa maakunnista. Tällä varmistamme mahdollisimman laajan skaalan haastateltavien vastauksiin Pirkanmaan alueelta.

3 LAINSÄÄDÄNTÖ

Tässä kappaleessa käsitellään lyhyesti oleellimmat lainsäädäntöasiat mopomiittien ja mopoilun suhteen. Näitä löytyy muun muassa kokoontumislain (22.4.1999/530), tieliikennelaista (10.8.2018/729) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EU) N:o 168/2013 kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta.

3.1 Yleinen kokous

Kokoontumislain (KokL) määrittää käsitteet yleisille kokouksille ja yleisötilaisuuksille. KokL 1 luvun 2§ mukaan yleisellä kokouksella tarkoitetaan mielenosoitusta tai muuta kokoontumisvapauden käyttämiseksi järjestettyä tilaisuutta, johon muutkin kuin nimenomaisesti kutsutut voivat osallistua tai jota he voivat seurata (Kokoontumislaki 22.4.1999/530). Kokoontumisajot eli niin kutsutut mopomiitit eivät ole kuitenkaan luonteeltaan mielenosoituksia, vaan enemmänkin nuorten omia avoimia tapaamisia.

3.2 Yleisötilaisuus

KokL 1 luvun 2§ mukaan yleisötilaisuudeksi määrittää tapahtuma, joka on yleisölle avoin huvitilaisuus, kilpailu, näyttös tai muu näihin rinnastettava tilaisuus, jota ei voida pitää yleisenä kokouksena. Miitit ovat usein nuorten etukäteen sopimia epävirallisia ja avoimia tapahtumia, joihin

kokoonnutaan näytösluonteisesti ajelemaan ja esittelemään omia kulkuneuvoja, eikä niitä silloin järjestä mikään erityinen taho tai organisaatio. Miiitejä, joihin osallistuminen on avointa ja vapaaehtoista, voidaan siis katsoa koskevan kokoontumislain mukaiset säännökset yleisötilaisuudesta.

KokL 1 luvun 3§ mukaan yleisötilaisuus on järjestettävä rauhanomaisesti ja siten, ettei osallistujien tai sivullisten turvallisuus vaarannu. Lisäksi tilaisuutta järjestettäessä on huolehdittava siitä, ettei kokoontumisesta aiheudu huomattavaa haittaa ympäristölle. (Kokoontumislaki 22.4.1999/530)

3.3 Yleisötilaisuuden järjestäminen

KokL 3 luvun 14§ mukaan yleisötilaisuuden järjestäjän pitäisi tehdä tilaisuudesta kirjallinen ilmoitus järjestämispaikan poliisille vähintään viisi vuorokautta ennen tilaisuuden alkamista. Tällöin poliisi pystyisi ennalta puuttumaan tilaisuuden lainmukaisuuteen ja varmistua siitä, ettei tilaisuuden järjestämisestä aiheudu haittaa yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle. Ilmoitusta ei kuitenkaan tarvitse tehdä sellaisesta yleisötilaisuudesta, joka osanottajien vähäisen määrän, tilaisuuden luonteen tai järjestämispaikan vuoksi ei edellyttäisi toimenpiteitä järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi tai sivullisille ja ympäristölle aiheutuvan haitan estämiseksi taikka tilaisuudesta, joka ei vaatisi erityisiä liikennejärjestelyjä (Kokoontumislaki 22.4.1999/530). Tämän lakipykälän noudattaminen miiteissä tulee varmasti ongelmalliseksi, sillä usean henkilön kokoontuminen esimerkiksi yleiselle ajoradalle edellyttäisi aina erillisiä liikennejärjestelyjä. Tällöin ilmoitus tilaisuuden järjestämisestä tulisi aina tehdä poliisille etukäteen. KokL 3 luvun 15§ antaa poliisille oikeuden kieltää yleisötilaisuuden järjestäminen, jos on ilmeistä, että tilaisuudessa järjestystä ja turvallisuutta ei voida ylläpitää tai jos tilaisuus aiheuttaisi vaaraa terveydelle tai sivullisille (Kokoontumislaki 22.4.1999/530). Miittien suhteen voidaankin miettiä, kieltäisikö poliisi aina ilmoitukset miiteistä vedoten tilaisuuden aiheuttavan liian paljon vaaraa osallistujien terveydelle tai sivullisille.

Lisäksi KokL 3 luvun 13§ mukaan yleisötilaisuuden järjestäjän tulisi hankkia järjestämispaikan omistajalta tai haltijalta lupa paikan käyttämiseen tilaisuutta varten (Kokoontumislaki 22.4.1999/530).

3.4 Kokoontumislakien noudattaminen mopomiiteissä

Kokoontumislain 3 luvun 15§ noudattaminen turvallisuuden suhteen mopomiitin kaltaisessa yleisötilaisuudessa, ilman virallista järjestäjätahoa, voi olla vaikeaa. Henkilön käytös ajoneuvoa kuljettaessa vaikuttaa suuresti heidän omaan, että sivullisten turvallisuuteen. Miitit ovat usein järjestetty julkisella paikalla, jonne myös ulkopuolisella henkilöllä on mahdollisuus päästä ja sitä myötä loukata itsensä. Mopomiitit voivat myös sijoittua yleiselle tiealueelle, jolloin usean mopoilijan

kerääntyminen yhteen ja pysähtyminen voi haitata muuta liikennettä. Lisäksi liian äänekkäät ajoneuvot saattavat aiheuttaa haitallista melusaastetta ympäristölle. Myös KokL 3 luvun 13§ noudattaminen on ongelmallista, sillä miitit ovat usein järjestetty yleisellä alueella, eikä tapahtumalla ole järjestäjätahoa, jonka vastuulla olisi luvan saaminen kunnalta tai tiestön ylläpitäjältä alueen käyttämiseksi.

Kokoontumislain noudattamatta jättämisestä, esimerkiksi yleisötilaisuuden ilmoitusvelvollisuuden rikkomisesta voidaan kokoontumislain 5 luvun 26§ mukaan määrätä tilaisuuden järjestäjälle sakkorangaistus *kokoontumisrikkomuksesta* (Kokoontumislaki 22.4.1999/530). Yleisötilaisuus, jolle kuitenkin ei voida selkeää järjestäjää osoittaa, synnyttää ongelman siitä, kuka sakkorangaistukseen loppukädessä tulisi tuomita.

3.5 Tieliikennelaki ja asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta

Tieliikennelaki (TLL) määrittelee ensimmäisessä luvussaan tienkäyttäjäksi jokaisen, joka kuljettaa tiellä ajoneuvoa tai raitiovaunua. TLL 2 luvun 3§ velvoittaa jokaista tienkäyttäjää noudattamaan liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Liikennettä ei myöskään saa tarpeettomasti estää tai haitata. Lisäksi TLL 2 luvun 54§ puolestaan kieltää tarpeettoman ja häiritsevän ajoneuvolla ajamisen. (Tieliikennelaki 10.8.2018/729) Nämä lait ovat oleellisimmassa osassa tarkastellessamme mopomiittejä ja niissä tapahtuvaa toimintaa. Mopomiittien sijoituessa yleiselle tiealueelle tulisi jokaisen ajoneuvon kuljettajan noudattaa kyseisiä lakeja.

Mikä sitten on mopo tai moottoripyörä ja mitä sen kuljettaminen vaatii? Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyöräisten hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta määrittelee 1. liitteessään mopon ja kevyen nelipyörän vaatimukset. Mopolla (L1- ja L2-luokka) tarkoitetaan kaksipyöräistä (L1-luokka) tai kolmipyöräistä (L2-luokka) moottoriajoneuvoa, jonka moottorina on enintään 50 cm³:n polttomoottori ja suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h. Tähän luokkaan luetaan myös muulla voimanlähteellä kuin polttomoottorilla varustettu kaksi- tai kolmipyöräinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h. Mopoksi ei kuitenkaan katsota sellaista enintään 250 W:n sähkömoottorilla varustettua polkupyörää, jonka moottori toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta nopeuden saavuttaessa 25 km/h. Moottoripyöräksi (L3-luokka) puolestaan luokitellaan asetuksen 1. liitteen mukaisesti kaksipyöräinen moottoriajoneuvo jonka moottorina on yli 50 cm³:n polttomoottori tai sen suurin rakenteellinen nopeus käyttövoimasta riippumatta on suurempi kuin 45 km/h. Näiden kahden ajoneuvoluokan välissä on vielä erityisluokkina pienitehoinen moottoripyörä (L3e-A1-luokka) ja keskitehoinen moottoripyörä (L3e-A2-luokka). Pienitehoinen moottoripyörä, eli kevyt

moottoripyörä on enintään 125 cm³:n polttomoottorilla varustettu kaksipyöräinen moottoripyörä, jonka suurin jatkuva nimellisteho tai nettoteho on alle 11 kW sekä tehopainosuhte alle 0,1 kW/kg. Keskitehoinen moottoripyörän tulee puolestaan olla jatkuvalta nimellis- tai nettoteholtaan alle 35kW ja tehopainosuhte oltava alle 0,2 kW/kg sekä ajoneuvoa ei ole rakennettu moottoriteholtaan yli kaksinkertaisesta ajoneuvosta. (Asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkina-avalvonnasta (EU) N:o 168/2013)

Jokaisen edellä mainitun ajoneuvon kuljettaminen edellyttää kuljettajalta tietyn ajokorttiluokan mukaista ajo-oikeutta ja ajokorttia. Ajokorttivaatimuksista säädetään ajokorttilaissa (AKL). Mopojen ja moottoripyörien ajokorttiluokat ovat AM/120, A1, A2, ja A. AKL 2 luvun 4§ mukaan mopon kuljettajalta vaaditaan AM-luokan ajokortti. On myös olemassa AM/121-luokan ajokortti, joka oikeuttaa kuljettamaan kevyitä nelipyöriä eli ns. mopoautoja tai mönkijöitä ja traktoreja seuraavasti: L6e-A luokan kevyttä maantiemönkijää, jonka suurin sallittu nopeus on 45 km/h, T3a-luokan ajoneuvoa, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 40 km/h tai T3b-luokan ajoneuvoa, jonka suurin sallittu nopeus on yli 40 km/h, mutta enintään 60 km/h (Ajokortti-info). AM/120-ajokortti oikeuttaa kuljettamaan kaksi- tai kolmipyöräistä ajoneuvoa (mopo), joiden suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 km/h ja enintään 45 km/h. Kevyt moottoripyörän kuljettajalta puolestaan vaaditaan A1-luokan ajokortti. AKL tarkentaa edellä mainittua asetusta ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista suhteessa kevytmoottoripyörän määritelmään, sillä A1-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan moottoripyörää, jonka sylinteritilavuus on enintään 125 cm³ ja moottoripyörän enimmäistehon ollessa korkeintaan 11 kW, sekä teho/painosuhteen ollessa enintään 0,1 KW/kg. Seuraava teholuokka tästä ylöspäin luokitellaan A2-ajokortin vaativaksi. A2-ajokortilla on oikeus kuljettaa moottoripyörää, jonka enimmäisteho on 35 kW, teho/painosuhte enintään 0,2 kW/kg ja joita ei ole muunneltu ajoneuvosta, jonka teho on yli kaksi kertaa niin suuri. Loput tästä tehokkaammat moottoripyörät ovat A-ajokortin vaativia kulkuneuvoja. AKL 2 luvun 5§ määrittelee jokaiselle edellä mainitulle ajokorttiluokalle ikävaatimukset. AM-luokan vaatimuksena on 15 vuotta, A1-luokassa 16 vuotta, A2-luokassa 18 vuotta ja A-luokassa 24-vuotta. A-luokan poikkeuksena on tilanne, jossa henkilöllä on ollut aikaisemmin A2-luokan ajokortti vähintään kahden vuoden ajan. Tällöin A-luokan ikävaatimuksena on 20-vuotta. (Ajokorttilaki 29.4.2011/386)

4 MOPOJEN JA MOPOILUN HISTORIAA

Mopot kehittyivät apumoottorilla varustetuista polkupyöristä, joista ensimmäiset ilmestyivät 1950-luvulla. Niitä oli tavallisesti kahta eri tyyppiä, ketjuvetoinen ja kitka(pyörä)vetoinen. Niiden merkkejä olivat muun muassa kotimainen Ssysy, Itävaltalainen Fuchs ja valmiiksi rakennettu ranskalainen apumoottoripyörä Velosolex. Apumoottoreiden elinkaari jäi lyhyeksi, kuten Heikki Kuva toteaa kirjassaan ”Kaksipyöräisten vuosisata”. Moottori vaati siinä määrin muutoksia pyörään, että parempi tulos aikaansaatiin tekemällä koko pyörä uudestaan. Näin syntyi mopo. Ensimmäinen suomalainen mopedi oli Helkaman Hopeasauma mopo, kotimaisella Hyry-Ssysy-moottorilla vuodelta 1954. Mopon ajokorttivapaus ja rekisteröintivapaus toteutettiin 1.12.1957, määräten samalla mopedien kuutiotilavuudeksi 50 kuutiосenttimetriä ja maksimipainoksi 50 kg. (Motot 28.9.2021)

Soliferin Lahden messuilla 1958 järjestämä mäkikoe oli yksi muistettavimmista mainostempauksista liittyen mopedeihin. Siinä oli 4 m korkea puusta rakennettu mäki, jonka nousukulma oli 40 astetta. Solifer selvitti sen lähes leikiten, lyhytiskuisen moottorinsa ja sen ominaisuuksien mukaan rakennettuun mäkeen. Toisena päivänä oli myös haastekilpailu, josta pystyi voittamaan 10000 markkaa, jos selvitti mäen jollain toisella mopolla. Kisassa olleista mopoista ainoastaan yksi ylsi Soliferin tasolle, tosin sekin oli viritetty. Solifer maksoi kuitenkin 10000 markkaa hyvästä yrityksestä. Mäkikokeessa ajokkina toimi Solifer Speed vuosimallia 1958, joka sai lempinimen ”mäkimalli”. Lahden messujen jälkeen Soliferin mainoksissa oli kuva, jossa Speedillä ajetaan mäkeä pitkin ylös, ja mainoksessa lukee ”Aina huipulla, Solifer”. Vuoden 1959 alussa Solifer etsi mopoilijoita, jotka olivat ajaneet Soliferillaan 50 000 km. He nostivat luvun myöhemmin 100 000 km:iin. Nämä henkilöt toimivat Soliferin kestävyys todistajina. Mopokauppa vapautui lisenssien vaikutuksesta täysin vasta 1960, jolloin myös tarjonta kasvoi huomattavasti. Samalla vuoden 1960 alussa astui voimaan mopojen vakuutuspakko. Vuoden 1960 suurimpia uutuuksia olivat Helkaman käyttämä ulkopuolinen sytytyspuola (säilyi käytössä koko sen mopotuotannon ajan), Hopeasiipi Resort sekä Pyrkijä Meteor. (Motot 28.9.2021)

Mopokaupan huippuvuosi oli 1961, jolloin tarjolla oli 80 320 mopoa. Samana vuonna esiteltiin ehkä tuon aikakauden tunnetuin (ehkä kaikkien aikojen) tunnetuin mopedi, nk. Pappa-tunturi. Se sai nimensä käyttäjäkuntansa ukkoutumisesta. Tämän jälkeen määrät laskivat, 1962 tarjolla oli 63 898 ja seuraavana vuonna 38 161 mopoa. Vuonna 1964 suurin uutuus oli Soliferin esittelemä Thermomat-moottori, joka oli termostaatilla varustettu puhallinjäähdytteinen moottori. Vuosina 1964–1968 mopojen kysyntä hiipui ja samalla muuttui enemmän nuorisomopedien (kuten Helkama Mini GT) suuntaan. (Motot 28.9.2021)

Vuonna 1970 lainsäädäntöä muutettiin siten, että ennen pakolliset polkimet jäivät. Vuosien 1974–1981 mopokauppa oli vuoden 1978 lamaa lukuun ottamatta tasaista. 70-luvun alussa Solifer päätti

aloittaa Solifer Minicross -crossin valmistuksen ja näin alkoikin muutamia vuosia kestävä minicross villitys, joka kuitenkin päättyi lopulta, kun minitrial villitys alkoi vallata suomea. Niinpä Solifer luopui Minicross pyöristä ja alkoi kehittää Minitrial pyörää, jossa oli samaisuuksia minicrossin kanssa, esimerkiksi sama satula- ja penkkiyhdistelmä. Minitrialissa oli Marzocchin etupää, samainen kuin 1978 vuoden Raisu MM:ssä. Uutuutena oli monojousoitus. Minicross ja minitrial olivat tehdasviritteisiä, joissa oli sama Tomos moottori kuin muissakin Solifereissä, mutta poikkeuksena oli käsintehdyt pakoputket, minicross-sylinteri ja -kansi, erilaiset sähköt, 5 vaihdetta, 18 mm bingin kaasutin ja kevyet välitykset. Minicrossin ja minitrialin sylinterin tunnistaa siitä, että imuaukko on hieman viistossa oikealle ja kannessa on paljealue. (Motot 28.9.2021)

1977 lanseerattiin Raisu-malli, joka hyödynsi virinnyttä minitrial- harrastusta. Samaan aikaan kyseessä olevan lajin maailmanmestari oli suomalainen Yrjö Vesterinen (joka muuten ajoi Helkaman tehtaan Raisulla). Samaan aikaan koko minitrial-lajin tuloslistat menivät uusiksi, Helkama Raisun vallatessa kärkisijat itselleen. Sen voittokulku jatkui tämän jälkeen vielä monta vuotta. Soliferilla oli myös SM:n sisarmalli, Trial, joka oli muuten sama mopo kuin perus SM, mutta etupää oli pidempi, jalkatapin paikat olivat eri paikassa rungossa kuin SM:ssä, jarrupoljin eri mallinen, jalustin oli eri paikassa ja takaiskarit olivat korkeammat Paiolin tuotteet. Myös eturengas oli suurempi kuin normaalissa SM:ssä. Tunturilla oli myös Trial ja Trial Special -mallit, joissa oli super sportin runko, jota oli hieman muokattu maastoajoon paremmaksi. Trialeista ei tullut koskaan suurta myyntimenestystä, mutta niitä käytettiin paljon trial kilpailuissa. Muovisia Trialeita valmistettiin 850kpl, ja vanhempaa Super Sport trialia valmistettiin vielä vähemmän. (Motot 28.9.2021)

Solifer lanseerasi vuonna 1981 monia uusia malleja, jotka valtasivat markkinoita. Tärkein niistä oli Suzukin valmistama ja Soliferin kokoama PV, joka on tähän mennessä suosituin yksittäinen mopomalli. Jo sitä ennen oli Otto Brandt -niminen yhtiö aloittanut vuonna 1975 12-tuumaisilla pyörillä varustetun Honda Monkey:n maahantuonnin. Samanlaisia malleja tuli monia, Esimerkiksi Helkama Ässä (1986) sekä Tunturi Break (1985). 1.4.1982 astui voimaan pitkään puhuttu kypäräpakko. Vuonna 1984 Tunturi julkaisi Tiger -mallin, joka säilyi pienin muutoksin tuotannossa aina vuoteen 1997 asti. Helkama valmisti Ax -malliaan vuodesta 1989 vuoteen 1993. Tunturi ilmoittautui vielä pienipyöräisten kilpaan vuonna 1991 sen julkaistessa Tunturi Hopper -mallinsa. Mopon rekisteröintipakko astui voimaan 1995. Kaikkien suomalaisten mopojen valmistus loppui vuoteen 1997 mennessä, johtuen EU-direktiivistä. (Motot 28.9.2021)

4.1 Mopomiittien synty

Mopomiittien syntyä ja sitä, koska ensimmäinen mopomiitti on järjestetty, on mahdotonta sanoa. Kuitenkin julkiset lähteet ovat täynnä artikkeleita ja uutisia aiheen piiristä. Näiden lähteidenkään

avulla emme ole onnistuneet selvittämään kuinka mopomiitit ovat oikeasti syntyneet. Itse mopoilusta ja siihen liittyvistä aiheista on tehty muutamia töitä ja mopoilun vaikutusta on myös tutkittu. Martta-Liisa Kosonen on tehnyt vuonna 2011 aiheesta kattavan opinnäytetyön, jossa hän on käsitellyt samaa kysymystä mopomiitin syntymisestä ja löytänyt aiheeseen joitakin lähteitä. Kososen työssä on hyödynnetty kirjoitus Mikko Paason vuonna 2008 tekemästä ”Moottoripyöräily harrastuksena” kirjasta, jossa kerrotaan motoristien kokoontumisista ennen vanhaan seuraavasti:

”Joskus aikoja sitten motoristit keksivät kokoontua viettämään aikaa yhdessä ja samalla tulivat keksineeksi kokoontumisajot, toiselta nimeltään rallit. Automobiilipuolella vastaavaa toimintaa oli jo harrastettu iät ja ajat. Meillä vanhin varsinainen kokoontumisajo on Kontioralli, jonka perinne alkoi vuonna 1967. Kontio oli muutaman vuoden ainoa lajinsa edustaja, mutta pian se sai seuraan. Aikojen alussa ei nähty kauhean paljon vaivaa järjestelyissä, kunhan paikka varattiin ja saunottiin ja turistiin yhdessä. Pian alkoi kuitenkin kehittyä erilaisten teemojen ympärille keskittyviä ralleja. ... Ralleissa on mukava tavata samanhenkisiä motoristeja ja viettää aikaa erilaisten teemojen ympärillä. Jossain vaiheessa rallit olivat varsin kosteita rillumarei - tyyppisiä karkeloita. Onneksi näistä ajoista on homma kehittynyt. Parhainten tietoa erilaisista kokoontumisista saa netistä haeskelemalla.” (Paaso 2008, 84–86.)

Paason kirjoituksen pohjalta voitaisiin todeta, että mopomiitit olisivat saaneet alkunsa näiden ennen vanhaan järjestettävien kokoontumisajojen inspiroimana. Tutkiessamme aihetta tulimme siihen tulokseen, että Paason tekemissä pohdinnoissa voi kenties olla perää. Taustatutkimuksella saimme vahvistusta Paason tekemälle kirjoitukselle juteltuamme erään pitkänlinjan kokoontumisajojen harrastajan kanssa, joka löytyi perhepiiristämme. Kyseinen henkilö halusi pysyä työssämme anonyyminä. Keskustelu vahvisti käsitystämme kokoontumisajokulttuurista ja keskustelun lomassa perehdyimme tarkemmin Kontioralli-nimiseen kokoontumisajoon, jossa myös meidän henkilömme kertoi käyneensä. Keskustelun johtopäätöksinä päädyimme siihen tulokseen, että ihmiset, jotka jakavat saman harrastuksen, yhteisen intohimon ja kiinnostuksen kohteen ovat vain keksineet tavan kokoontua yhteen. Moni meistä on varmasti kuullut eri automerkkien omistajien järjestämistä tapaamis- tai kokoontumisajoista, toiselta nimeltään siis ralleista. Ralliharrastajien järjestämissä kokoontumisissa saattaakin olla siemen mopomiittien syntymiseen.

Ajan kuluessa ja tekniikan kehittyessä tapaamisten ja kokoontumisten järjestäminen on helpottunut. Siinä missä ennen vanhaan tapaamiset olivat järjestetty ilmoituksia lehteen laittamalla ja julisteita julkisille paikoille kiinnittämällä, on saman kiinnostuksen aiheen jakaville olemassa lukematon määrä internet sivustoja. Näin ollen informaation jakaminen on tehostunut ja nykypäivän tapahtumiin tiensä löytää yhä useampi aiheesta kiinnostunut alan harrastaja.



Kuva 1. Mopomiitti 60 vuoden takaa Varpasen järven jäällä.

(<https://www.mattijaliisa.fi/paikalliset/4200043>)

Kosonen avaa omassa aikaisemmassa tutkimustyössään syvällisemmin internetin merkityksestä viestinnän välineenä nuorille. Kosonen kirjoittaa kuinka internet tarjoaa yhteisöllisyydelle ja ryhmämuodostelmille uudenlaisen toiminta- ja kehitysympäristön. Jo olemassa olevat yhteisöt voivat kommunikoida verkon kautta uudella tavalla ja internetissä syntyy jatkuvasti uusia, ainoastaan verkossa tapahtuvaan vuorovaikutukseen perustuvia yhteisöjä, jotka ovat yhtä monimuotoisia kuin reaali maailmassa. Ennen kaikkea internetin todetaan olevan nuorille viestintäväline kavereiden kanssa tapahtuvaan viestintään. Nuorten reaali maailman yhteisöt ja ryhmät kommunikoivat verkon välityksellä, ja verkossa tapahtuva viestintä on usein vain jakoa ja lisätystä reaali maailman vuorovaikutukselle. (Kosonen 2011, 16). Tämä helpottunut viestintä ja sisällön jakaminen näytteleeekin suurta roolia mopomiittien syntymisessä.

Yksi mopomiittien syntyä käsittelevä ja nuorien keskustelualustana toimiva sivusto on Motot.net. Se on vuonna 2001 perustettu foorumipohjainen moottoripyöräsivusto, jonka peruseriaate on olla ilmainen ja kaikkien käytettävissä oleva palvelu. Sivuston ensimmäisessä versiossa pääsivusto oli tarkoitettu vain moottoripyörille, jolloin mopot ja kevytmoottoripyörät olivat omilla alisivustoillaan. Myöhemmin nämä eri osiot on yhdistetty yhdeksi sivustoksi, josta kuitenkin löytyy eri kulkupelien mukaan luokiteltuja osioita, niin että erilaiset käyttäjät saavat olla rauhassa omilla alueillaan häiritsemättä toisiaan. Sivulla on mm. keskustelua, motoristien kuvia, ilmoituksia ja linkkihakemisto sekä moottoripyörätiedon lähde, johon kaikki käyttäjät voivat kirjoittaa uusia juttuja tai muokata vanhoja artikkeleita. (Motot.net 2011a, Motot.net 2011b)

Motot.net sivuston mukaan mopomiitti on Internet-yhteisön kautta tutustuneiden jäsenten fyysinen tapaaminen. Nettimotoristien miitit ovat saaneet alkunsa nettisivuilla keskustelleiden @-kokoontumisista 1990-luvulla. Suureen suosioon ja median huomioon moottoripyörämiitit kasvoivat 2000-luvun vaihteen Bomber-kokoontumisten myötä. Moottoripyörämiiteissä kyseessä on kokoontumisajo, jolloin kokoonnutaan moottoripyörillä paikalle saapuen, moottoripyöräilyharrastuksen pariin. Nykyisin suurimpia miittejä ovat kuitenkin mopomiitit, joita järjestetään ympäri Suomen. Mopomiiteissä on kyse nuorten motoristien kokoontumisesta, eivätkä tapahtumat rajoitu pelkkiin mopoilijoihin, vaan mukana on myös kevytmoottoripyöriä ja muita ajoneuvoja. (Motot.net 2011c)

Näiden edellä mainittujen sivustojen jäsenet ovat mopomiittien kävijöitä tai niitä, jotka mahdollisesti suunnittelevat mopomiitteihin osallistumista. Yhteisössä keskustellaan sopivista miitin ajankohdista ja sovitaan näistä. Miittien jälkeen yhteisössä käydään kovaa keskustelua miitin tapahtumista ja annetaan palautetta niin vetovastuussa olleille, kuin muillekin kävijöillekin. Yhteisössä myös jaetaan kuvia ja videoita miiteistä, joissa suosituin aihe on temppuilu. Mopomiittien välissä keskustelu liittyy enimmäkseen mopoharrastukseen, uusiin hankintoihin sekä osto- ja myynti-ilmoituksiin. Mopomiittejä suunnitellaan Motot.netin keskustelufoorumien miittialueella ja kuten muilla miiteillä, myös erityisillä Allrightin miiteillä on oma yhteisönsä kyseisellä foorumilla. Sivuilta löytyy yksinkertaistettu selitys siitä, mitä Allrightin miitit ovat, sekä ohjeita ja sääntöjä osallistujille. Yhteisössä jäsenet keskustelevat Allrightin miittien ajankohdista ja niissä tapahtuneista asioista. (Kosonen 2011, 16)

4.2 Omat kokemuksemme mopoilusta

Myös meillä molemmilla opinnäytetyöntekijöillä on omakohtaisia kokemuksia mopoilusta. Olemme harrastaneet mopoilua vuosien 2004–2006 aikana ja ajoimme molemmat Yamaha DT-merkkisellä enduromopolla. Mopoilukulttuuri oli tuolloin hyvin erilaista kuin nykypäivänä ja varsinaisia mopomiittejä ei meidän aikanamme ollut. Suurin osa mopolla ajamisesta koostui koulumatkoista ja vapaa-ajan kulkemisesta harrastuksiin sekä ystävien luokse. Joskus harvoin saatoimme ajaa pienissä porukoissa, mutta tuolloinkin ajamisen tarkoitus oli lähinnä perille pääsy tiettyyn yhteiseen määränpäähän. Maaseudulla etäisyyksien ollessa pisimmillään useita kilometrejä, oli mopoilla näppärä kulkea paikasta toiseen ja näin samalla myös laajentaa omaa reviiiriä. Julkista liikennettä ei kotiseuduillamme juurikaan ollut.

Nuoruudessamme mopot olivat suurimmaksi osaksi Suzuki PV:n tai Honda Monkey:n mallisia, fyysisesti pieniä mopoja. Vain harvoilla oli nykyaikana yleistyneitä isompia enduromopoja tai 1990-luvun vanhempia Suzuki Solifereita. Näillä fyysisesti pienillä mopoilla temppuilu ei ollut kovinkaan näyttävää, eikä temppuiliä koettu juurikaan oleelliseksi. Merkittävämpää oli mopon huippunopeus,

kovat äänet ja ulkonäkö. Siksi mopojen virittelyyn nähtiinkin vaivaa maalaillemalla, rakentamalla ja tehojen lisäämisellä. Jotkut saattoivat jopa porata reikiä pakoputkeen, ihan vain saadakseen kovemmat äänet.

Muistamme kuitenkin, että hieman ennen vuosituhannen vaihdetta Suomessa oli alkamassa niin kutsuttu ”stunttailu”-kulttuuri. Ensimmäisenä tämä näkyi erilaisina kaveriporukoina, jotka yksinomaan keskittyivät harrastamaan moottoripyörillä temppuilua. Myöhemmin tämä ilmiö lisääntyi myös mopoilijoiden keskuudessa. Temppuilua harjoiteltiin esimerkiksi syrjäisellä tehdas- tai parkkialueella. Toisin sanottuna missä tahansa paikassa, jossa oli vain mahdollisimman suuri asfaltoitu alue. Pikkuhiljaa mopoissa alkoikin näkyä yhä enemmän stunttailussa hyödynnettäviä virityksiä, kuten keulimisrautoja. Omassa kaveripiirissämme yhä useampi alkoi kiinnostumaan aiheesta ja luki aiheeseen erikoistuneita lehtiä. Yksi näistä lehdistä on vuonna 2001 perustettu Bomber Magazine. Juuri tämä kyseinen lehti löytyikin monen kaverimme kirjahyllystä. Samoihin aikoihin perustettiin myös erilaisia stunttailuun erikoistuvia ryhmiä ja yksi näistä on vielä nykypäivänkin toimiva, vuonna 2007 perustettu Stunt Freaks Team.

Omassa nuoruudessamme ei myöskään ollut yhtä kehittyneitä älylaitteita tai juurikaan sosiaalista mediaa. Yhteydenpito kavereihin hoidettiin puheluin tai perinteisin tekstiviestein. Mopoja tai omaa temppuilua ei kuvailtu ja jos kuvattiin, ei kuvia julkaistu internetissä. Tämä on varmasti osaltaan vaikuttanut siihen, ettei omassa nuoruudessamme ollut varsinaisia mopomiittejä. Ainakaan Seinäjoella tai Mänttä-Vilppulassa emme olleet niistä ikinä kuulleet. Isoille moottoripyörille ja autoille kokoontumisajoja sen sijaan kyllä järjestettiin, mutta mopoilla niihin ei ikinä ollut asiaa.

5 MOPOMIITIT

Mopomiittejä järjestetään kesäaikaan ympäri suomen, niin kaupungeissa kuin maaseudulla. Ylen vuonna 2019 julkaiseman uutisartikkelin selvityksen mukaan nuoret sopivat mopomiiteistä mm. Facebookin ryhmissä. Artikkelin tapauksessa Kuopion mopo- ja piikkimiitti -ryhmässä oli ilmoitettu ryhmäläisille mopomiitin lähtöpaikka ja ajankohta. Viestissä oli ohjeistettu osallistujia seuraavin saatesanoin: ”Aina ennen paikoille menoa kerätään letka kasaan, jonka mukana ajetaan. Seuraava paikka ilmoitetaan vasta, kun ollaan siirretty kohteeseen.” (YLE 16.7.2019)

Artikkelissa todettiin mopomiittien olevan nuorten itsensä järjestämä tapahtuma, jossa tavataan ystäviä, tehdään temppuja ja ajetaan letkassa. Paikkaa vaihdetaan tasaisin väliajoin, sillä sivulliset ilmoittavat metelistä herkästi poliisille. Yle oli haastatellut nuoria, jotka kertoivat mopomiittien olevan heille tärkeitä tapahtumia, joissa tutustutaan uusiin ihmisiin ja temppuillaan mopoilla. Nuoret kertovat kutsujen tulevan aina Facebookin kautta. Heidän mukaansa Facebookissa on ryhmiä ja

yksittäisiä tapahtumia, mutta välillä tieto kulkee viestein. Kutsut ovat lyhyitä ja napakoita, eikä niissä kerrota, onko tapahtumasta tehty ennakkoilmoitusta poliisille. Yleensä on kerrottu vain aloituspaikka ja aika. (YLE 16.7.2019)

Myös Pirkanmaalla tiedetään olevan tahoja, jotka järjestävät nuorille laillisia mopomiittejä. Nämä organisoidusti ja laillisesti järjestetyt mopomiitit toimivat turvallisena vaihtoehtoina nuorten itsensä järjestämille laittomille miiteille. Internet-keskustelufoorumien mukaan yksi laillisten mopomiittien järjestäjä on Tampereen kaupungin nuorisopalvelut. Löysimme kyseisestä mopomiitistä kertovan uutisoinnin Tampereen kaupungin internet-sivustolta.

Tampereen Messu- ja urheilukeskuksen parkkipaikalla järjestetään lauantaina 12.8. neljättä kertaa virallinen mopomiitti. Tapahtuma on aikaisempina vuosina koonnut yhteen satoja osallistujia.

Nuorten mopomiitin järjestää nuorten ryhmä yhdessä Tampereen kaupungin nuorisopalvelujen kanssa. Mopomiitissä nuoret pääsevät kokoontumaan laillisesti ja maksuttomasti yhteisen mielenkiinnon äärelle. Turvallisuutta tapahtumaan ovat tuomassa ensiapu ja järjestyksenvalvonta.

– Uutisissakin olleet laittomat mopomiitit saavat tästä miitistä vastineen. Tapahtumalla tuemme nuoria siinä, että he pääsevät kokoontumaan tämän harrastuksen pariin turvallisessa ympäristössä. Haluamme muistuttaa, että tätäkin voi harrastaa laillisesti, kertoo Tampereen kaupungin nuorisopalvelujen osallisuuden nuoriso-ohjaaja Justiina Lampila.

Mopomiitissä on käytössä noin 300 metriä pitkä suljettu keulintasuora sekä stunt-alue. Ajaminen suljetulla alueella tapahtuu omalla vastuulla. Lisäksi luvassa on myös hidasajoratakilpailu. Yleisölle on varattu oma alueensa, josta voi ihaila mopoilijoiden taidonnäytteitä. Tapahtumaan ovat kaikki tervetulleita mopoilla tai ilman. Nuorten mopomiitti toteutetaan Masseista mahiksia -toimintarahalla ja Kantrin Nuoriso-Leader-rahoituksella. (Tampere.fi 4.8.2023)

Tampereen nuorisotoimen järjestämästä tapahtumasta on perustettu Instagram- ja TikTok-tili, jossa järjestäjät ja osallistajat julkaisevat omia kuvia ja videoita. Kyseisen 12.8.2023 päivän tapahtuman Instagram sivuilla on melkein 1000 jäsentä. Nykypäivän sosiaalinen media on hyvä tapa tavoittaa nuoret sekä se toimii hyvänä alustana niille, jotka haluavat saada omia videoita tai kuvia muiden nähtäväksi.

Mopomiittejä koskevia artikkeleita löytyykin internetistä kymmenittäin, ellei jopa sadoittain. Pelkästään hakusanalla ”mopomiitti” löytää kymmeniä artikkeleita, joista useasta todetaan mopomiitteihin osallistuvan sadoittain nuoria. Utisoinnin sisältö on lähtökohtaisesti hyvin saman suuntaista. Artikkelista toiseen mopomiittien todetaan olevan yleistynyt ilmiö ja niiden aiheuttavan enemmän häiriöitä kuin hyviä asioita.

Omaehtoisen kokemuksemme mukaan voimme yhtyä YLE:n artikkelin tuloksiin miittien järjestämisen suhteen. Vaikka meillä opinnäytetyöntekijöillä on kokemusta vain moottoripyörämiiteistä, on miiteistä tiedottaminen tapahtunut vastaavalla tavalla Facebookin moottoripyöräryhmissä. Ilmoitusviesteissä on yleensä mainittu vain ajankohta ja paikka. Vasta paikan päällä ollessa on selvinnyt, minne isossa moottoripyöräletkassa ajetaan. Useasti myös matkan varrella on sijainnut jokin syrjäinen tienpätkä tai parkkialue, jossa halukkaat ovat saaneet esitellä tempujaan.

5.1 Mikä houkuttaa osallistumaan mopomiittiin

Ei ole yhtä selvää syytä sille miksi nuoret haluavat osallistua mopomiitteihin. Se on monien asioiden summa, johon liittyy nuoruuden tarve kuulua ja olla osa jotakin. Mopomiitit toimivat myös erinomaisena näyttämönä niille nuorille, jotka haluavat esitellä omia taitojaan ja erottua porukasta. Sen lisäksi nuoret haluavat löytää samanhenkisiä ihmisiä, muodostaa yhteyksiä ja ennen kaikkea saada ystäviä.

Löysimme lähteitä, joissa tutkittiin nuorten käyttäytymistä ja sitä, mikä saa nuoret kokoontumaan yhteen. Nikoskinen ja Kosonen ovat omissa töissään pohtineet paljon nuorten käyttäytymistä ja mopomiittien sosiologista merkitystä. Suurimmalle osalle miittiin osallistuville nuorille kyse on vain vapaa-ajan vietosta ja muiden ihmisten tapaamista. Vaikka miiteissä vietetään pääsääntöisesti aikaa omissa kaveriporukoissa, on tapahtumissa kyse myös uusien ihmiskontaktien ja kokemusten hakeminen. Osalle nuorista suuri määrä saman henkisiä kokoontuneena yhteen paikkaan luo turvallisen tilan ja ilmapiirin. (Nikoskinen 2011, Kosonen 2011)

Nikoskinen on haastatteleamalla tutkinut nuorten ajatuksia osallistumisesta mopomiitteihin ja kirjoittaa että joidenkin nuorten mielestä isolla joukolla miiteissä oleminen mahdollistaa sellaisen käyttäytymisen, jota ei muuten olisi mahdollista tehdä. Miitteihin liittyikin nuorten mielestä ristiriitaisuuksia, toiset eivät uskaltaneet osallistua tiukan valvonnan takia, toisten mielestä rajojen testaaminen ja riskien ottaminen mahdollistuu ison joukon suojassa. Eräs Nikoskinen haastattelema nuori avasi omia ajatuksiaan kertomalla:

”Se on kuitenkin se just tarkoitus et päästään niinku pitää hauskaa porukalla, isolla porukalla et siin on se et siel on niin paljon porukkaa, et sitä poliisit ei todellakaa saa kaikkii kii ni siel uskaltaa sit leikkii niil enemmän.” (Nikoskinen 2011, 70)

Kosonen puolestaan pohti työssään yhdeksi mopomiittiin osallistumisen motiiviksi mopoharrastuksen jakaminen. Osallistujat jakavat keskenään mopotietoutta, kuten kokemuksia erilaisista pyöristä ja muusta mopoiluun liittyvistä asioista. Nuoret pääsevät esittelemään omia tuunattuja ajoneuvojaan ja jopa kokeilemaan muiden osallistujien erilaisia ajoneuvoja. Nuorten mukaan mopomiiteissä käydään koska siellä on mukavan ajanvietteen lisäksi mopohenkinen fiilis. Temppuilu eli bomberointi on tärkeä osa mopomiittiä ja joissakin miiteissä pääseekin temppuilemaan suljetulla alueella. Temppuiluksi voidaan laskea esimerkiksi yhdellä renkaalla ajaminen ja kumin polttaminen. Temppuilu määritellään liikenteen vaarantamiseksi, ja siksi se on kiellettyä muualla kuin sille varatulla alueella. (Kosonen 2011, 27)

Aikaisempien eri töiden ja tutkimusten tuoman tiedon pohjalta toteamme saman, minkä Nikoskinen on omassa työssään osuvasti kiteyttänyt. Miitit ovat nuorelle mopoilijalle erinomainen mahdollisuus tulla nähdyksi mopotaiturina, osajana ja henkilönä, jota mopopiireissä kovasti arvostetaan. Niillä, jotka eivät halua temppuilla, on miittien yhteydessä mahdollisuus kuitenkin päästä osalliseksi tätä yhteisestä kokemuksesta yleisön ominaisuudessa. (Nikoskinen 2011, 71)

5.2 Mopomiiteistä aiheutuvat häiriöt ja onnettomuudet

Mopomiiteissä tapahtuvista onnettomuuksista ei ole saatavilla varsinaista virallista tilastoa, mutta useiden eri internet- uutismedioiden artikkeleista ilmenee, että mopomiiteissä tapahtuu valitettavasti myös onnettomuuksia. Vaikka virallisia tilastoja näistä onnettomuuksista ei ole, on silti tärkeää tunnistaa ja ymmärtää näiden tapausten esiintyminen ja niiden vaikutukset mopoyhteisöön. Nuoret kuljettajat yhdistettynä nopeisiin kulkuneuvoihin, joskus epävarmaan ajotapaan ja vähäisiin turvavarusteisiin, ovat yhdistelmänä omiaan lisäämään onnettomuuksien riskiä.

Yksittäiset uutisartikkelit voivat tarjota suuntaa antavan kuvan siitä, millaisia riskejä mopomiiteissä piilee. Onnettomuudet voivat vaihdella lievistä vaurioista vakaviin loukkaantumisiin ja jopa kuolemantapauksiin. Tällaiset tapahtumat korostavat tarvetta kiinnittää huomiota mopomiittien turvallisuuteen ja edistää vastuullista käyttäytymistä kaikissa liikenteeseen liittyvissä tilanteissa.

Tietoisuuden lisääminen ja turvallisuuskäytäntöjen edistäminen voivat auttaa vähentämään mopomiittien aiheuttamia riskejä ja auttaa varmistamaan, että kaikki miitteihin osallistujat voivat nauttia tapahtumasta turvallisesti. Lisäksi viranomaisten ja yhteisön toimet voivat auttaa valvomaan tapahtumia ja tarjoamaan tukea turvallisuuden varmistamiseksi.

Mopomiiteissä sattuneista onnettomuuksista on esimerkkinä YLE:n julkaiseman artikkeli Kuopiossa järjestetystä miitistä, jossa moottoripyöräilijä putosi pyörän selästä temppuilun seurauksena ja moottoripyörä liukui yleisön joukkoon. Tämän seurauksena kolme ihmistä loukkaantui ja kaksi heistä kuljetettiin sairaalahoitoon. (YLE 15.7.2019)

Ilta-Sanomat puolestaan uutisoivat verkkojulkaisussaan kolmen eri mopomiitin työllistävän poliisia tuntikaupalla Pirkanmaalla. Artikkelissa kerrotaan Nokian, Tampereen ja Lempäälän alueella yön aikana liikkuneen poliisin arvion mukaan ainakin tuhat nuorta. Poliisi oli joutunut poistamaan miiteistä kymmeniä autokuntia ja jopa noin 300 nuorta. Osallistujat olivat olleet liikkeellä mopoilla, kevytmoottoripyörillä, moottoripyörillä, mopoautoilla, henkilöautoilla ja mönkijöillä. Poliisin mukaan meno oli yltyntä välillä vaaralliseksi, kun osallistujat olivat muun muassa keulineet ja kiihdytelleet. Artikkelin lopussa poliisi oli todennut, ettei se pysty valvomaan näiden luvattomien miittien turvallisuutta, tai että hätätilanteen sattuessa olisi ollut mitään takeita siitä, että paikalle olisi päässyt palo- tai pelastuskalustoa. (Ilta-Sanomat 18.7.2023)

Liikenneturva on julkaissut 28.2.2023 verkkosivuillaan tutkimuksen, jossa selvitetään mopoilijoiden henkilövahinkoja tieliikenteessä. Tieto perustuu tilastokeskuksen tilastoihin, poliisin tietoon tulleisiin tieliikenneonnettomuuksiin vuosina 2020–2022. Tutkimuksen mukaan kuolleiden ja loukkaantuneiden mopoilijoiden määrä on laskenut kolmannekseen kymmenen vuoden takaisesta tasosta. Tutkimuksen julkaisuajankohtaa edeltävän kolmen vuoden aikana on kuollut keskimäärin kaksi ja loukkaantunut 280 mopoilijaa vuosittain. Vuoden 2021 tietojen mukaan vakavasti loukkaantuneita oli 33 ihmistä. Menehtyneistä lähes kolme neljästä oli miehiä ja loukkaantuneista kaksi kolmesta oli miehiä. (Liikenneturva 2023)

Tilastokeskus ylläpitää verkossa avointa ja maksutonta tilastotietokantaa Suomessa sattuneista tieliikenneonnettomuuksista. Tietokannasta löytyy monipuolisesti taulukkomuotoista tilastotietoa, jota käyttäjä pystyy suodattamaan oman tarpeensa mukaan. Alla olevassa kuvassa (Taulukko 1) on Tilastokeskuksen suodatettu tieto mopolla tieliikenteessä loukkaantuneista ja kuolleista ihmisistä vuodelta 2022 ja 2023 (Tilastokeskus 2023). Tietokannassa ei kuitenkaan ole mahdollista eritellä varsinaisesti mopomiiteissä loukkaantuneita henkilöitä.

	2022*	2023*
KOKO MAA		
Mopo		
Kuolleet	1	1
Loukkaantuneet (ml. vakavasti loukk.)	244	250
Vakavasti loukkaantuneet	0	0

Taulukko 1. Tilastokeskuksen tilasto mopolla tieliikenteessä loukkaantuneista ja kuolleista vuosilta 2022 ja 2023. (<https://stat.fi>)

Liikenneturvan tekemän tutkimuksen tulosta vuosilta 2020–2022 verratessa tuoreempaan Tilastokeskuksen vuosien 2022–2023 tilastotietoon on nähtävissä pientä parannusta mopolla loukkaantuneiden suhteen. Loukkaantuneiden määrä on laskenut 280 henkilöstä noin 250 henkilöön vuositasona. Myös mopolla vuosittain kuolleiden määrä on puolittunut kahdesta yhteen.

Kun kaiken edellä mainitun valossa tarkastelemme mopomiittejä, voimme olettaa myös miiteissä tapahtuvan pieniä vahinkoja, että vakavampia onnettomuuksia. Miitit sisältävät usein myös riskialttiita aktiviteetteja, kuten temppuilua, kiihdytyksiä tai kilpa-ajoa, jossa mopoilijalla on suuri riski loukata itsensä. Nuoret harvoin kuitenkaan ilmoittavat onnettomuuksista ja vahingoistaan muille. Tästä syystä voikin olla, että monet näistä onnettomuuksista jäävät epävirallisiksi, eikä niistä raportoida viranomaisille. Tällöin onnettomuudet eivät näy myöskään tilastoissa. Syitä tähän voi olla useita, kuten esimerkiksi nuorten pelko seuraamuksista tai halu välttää viranomaisten huomiota. Lisäksi monissa tapauksissa loukkaantumiset voivat olla niin vähäisiä, että ne hoidetaan paikan päällä ilman ulkopuolisen avun tarvetta.

Tilastojen valossa mopolla loukkaantuminen on ylipäätään melko harvinaista. Tilastokeskuksen tuoreimman tilaston mukaan suomessa on ollut rekisterissä vuonna 2022 hieman yli 360 000 mopoa (Tilastokeskus). Jos mopolla loukkaantuneiden määrä (noin 250 henkilöä vuodessa) suhteutetaan rekisterissä oleviin mopoihin, voidaan arvioida liikenteessä loukkaantuvan vuosittain alle 1 mopoilija tuhannesta. Jos vastaava loukkaantuneiden määrä suhteutetaan liikennekäytössä oleviin mopoihin, on arvio loukkaantuneille 2,5 henkilöä tuhatta mopoilijaa kohden.

Seuraavan sivun kuvan tilastosta (Taulukko 2) voidaan havaita suomessa tieliikennekäytössä olevien mopojen määrän olevan lievässä laskussa. Yksi selittävä tekijä tähän saattaa olla tilastojen luomishetkellä olevan kausiluontoisen liikennekäytöstäpoiston vaikutus. Liikennekäytöstäpoiston

aikana ajoneuvo pysyy kuitenkin rekisterissä, eikä siksi vaikuta rekisterissä olevien ajoneuvojen määrään. Rekisterissä olevien mopojen määrän voidaankin nähdä olevan tasaisessa nousussa. Tilastoon on mielenkiinnon vuoksi otettu mukaan myös L6e-luokan kevyet nelipyörät.

	Lukumäärä					
	Liikennekäytössä			Kaikki rekisterissä olevat ajoneuvot		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
KOKO MAA						
Mopot	113 356	107 237	101 369	353 243	358 435	363 455
Kevyet nelipyörät L6e	5 952	5 688	5 221	12 692	12 840	12 777

Taulukko 2. Tilastokeskuksen tilasto tieliikennekäytössä ja rekisterissä olevista mopoista ja kevyistä nelipyörästä vuosilta 2020–2022. (<https://stat.fi>)

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Tässä luvussa avataan opinnäytetyön keskeiset piirteet liittyen toteutettuun tutkimukseen. Tutkimuksen suunnittelussa ja toteutuksessa hyödynnettiin pääasiassa kvalitatiivista tutkimusmenetelmää, joka tarjosi syvällisen ja monipuolisen lähestymistavan tutkimusaiheeseen. Kvalitatiivisen tutkimuksen ytimessä olivat yksilöhaastattelut sekä kyselylomakkeen käyttö.

Kvalitatiivinen tutkimus on lähestymistapa, joka keskittyy ymmärtämään ilmiöitä niiden luonnollisessa ympäristössä syvällisesti ja kokonaisvaltaisesti. Se pyrkii tunnistamaan ja tulkaamaan monimuotoisia merkityksiä, näkemyksiä ja kokemuksia, jotka liittyvät tutkittavaan ilmiöön. Toisin kuin kvantitatiivinen tutkimus, joka keskittyy mittaamaan ja numeeristen arvojen analysointiin, kvalitatiivinen lähestymistapa korostaa laadullisia ominaisuuksia ja syitä. (Jyväskylän yliopisto, 2023)

Kvalitatiiviset tutkimusmenetelmät voivat sisältää haastatteluja, havainnointia, osallistuvaa havainnointia, ryhmäkeskusteluja, dokumenttianalyysejä ja muita menetelmiä, jotka mahdollistavat tutkijan sukeltamisen ilmiön syvyyksiin. Kvalitatiivinen tutkimus tarjoaa syvällistä ymmärrystä tutkittavasta ilmiöstä ja voi tuottaa rikkaita, kuvailevia tuloksia. Se sopii erityisen hyvin ilmiöiden tutkimiseen, joista on vähän aiempaa tietoa tai joiden monimutkaisuutta ei voida täysin ymmärtää

kvantitatiivisin menetelmin. Kvalitatiivinen tutkimus voi myös tarjota pohjan hypoteesien muodostamiselle ja jatkotutkimukselle. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka. 2006)

Yksinkertaisesti ajateltuna kvalitatiivinen tutkimus on laadullista tutkimusta. Laadullinen tutkimus on aina empiiristä eli erilaisiin aineistoihin ja niiden analyysiin perustuvaa. Laadullisella tutkimuksella pyritään ymmärtämään tutkittavan kohteen laatua, sen ominaisuuksia ja merkityksiä yksityiskohtaisesti ja kokonaisvaltaisesti. Aineistoa voidaan kerätä erinäisin menetelmin, kuten esimerkiksi syvähaastatteluilla, ryhmäkeskusteluilla ja havainnoimalla. Kvalitatiivinen tutkimus rajoittuu yleensä pieneen tutkittavien määrään (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006). Tässä opinnäytetyössä tutkittavana kohteena olivat siis mopomiitit sekä ilmiö niiden ympärillä.

Haastatteluja varten suunnittelimme ja laadimme haastattelurungon, jonka avulla pyrimme keräämään mahdollisimman monipuolista tietoa tutkimuskysymystemme kannalta. Ennen varsinaisia haastatteluja hioimme ja muotoilimme kysymykset huolellisesti. Tutkimuskysymykset käsittelivät nuorten kokemuksia mopomiiteistä, mopomiittejä ilmiönä, niissä sattuneita onnettomuuksia sekä nuorten kokemukseen poliisin läsnäolosta miiteissä. Haastattelurunko on opinnäytetyömme liitteenä (Liite 1).

Tarkoituksemme oli toteuttaa mahdollisimman moni haastattelu yksilöhaastatteluna, jotta saisimme syvällisempiä ja yksityiskohtaisempia vastauksia. Halusimme kohdata haastateltavamme heidän omassa ympäristössään, joko heidän kodeissaan tai julkisilla paikoilla, kuten huoltoasemilla, joissa tiesimme nuorten usein tapaavan.

Kohtaamiset eivät saa olla pelkästään klinisiä tapahtumia, vaan pyrimme luomaan rennon ja avoimen ilmapiirin. Tämä on tärkeää, jotta haastateltavamme olisivat valmiimpia jakamaan ajatuksiaan ja kokemuksiaan. Keskustelut aiomme käydä kahvikupin äärellä, mikä auttaa luomaan ystävällisen tunnelman ja tukemaan avointa vuorovaikutusta. Kahdenkeskiset keskustelut tarjoavat mahdollisuuden syventyä aiheisiin ja ymmärtää paremmin haastateltavien näkemyksiä ja kokemuksia. Lisäksi tämä menetelmä mahdollistaa tarkentavien kysymysten esittämisen välittömästi. Tämä on erityisen hyödyllistä, koska siten saamme täsmällisempiä ja yksityiskohtaisempia vastauksia. Kokonaisuudessaan yksilöhaastattelut menetelmänä tarjoavat rikkaan tietolähteen tutkimuksellemme ja mahdollistavat syvällisen ymmärryksen tutkittavasta aiheesta, eli nuorten näkökulman mopomiittien suhteen.

Sähköpostihaastattelut tulevat myös olemaan tutkimusta tehdessä isossa roolissa, sillä kaikkien haastateltavien kanssa ei tule olemaan mahdollisuutta tavata henkilökohtaisesti. Lähestyimmekin haastateltavia samalla lomakkeella, jota käytimme haastattelurungon muodossa. Tämä strategia mahdollisti johdonmukaisuuden ja vertailukelpoisuuden vastausten välillä. Päätimme lähettää haastattelurungon sähköpostitse osallistujille, jolloin heillä oli riittävästi aikaa tutustua kysymyksiin

ja vastata niihin heille sopivana ajankohtana. Tällainen joustavuus oli osaltaan tärkeää, sillä se mahdollisti osallistujille mahdollisimman mukavan ja stressittömän ympäristön vastata kysymyksiin.

Sähköpostihaastatteluissa olikin havaittavissa joitakin positiivisia vaikutuksia vastaajien vastausten laatuun. Sähköpostihaastattelujen avulla vastaajat pystyivät ilmaisemaan ajatuksiaan ja kokemuksiaan rehellisemmin kuin ehkä olisivat pystyneet kasvokkaisissa haastatteluissa. Tämä ilmeni varsinkin vastausten avoimuudessa.

6.1 Pääkaupunkiseudun tutkimus

Pääkaupunkiseudulta haastatteluihin osallistuvia etsimme aktiivisesti sosiaalisesta mediasta, muun muassa Instagram-sovelluksesta ja YouTube-videopalvelusta. Teimme tutkimustamme talviaikaan, joten osallistujien löytäminen niin sanotusti tienpäältä oli hyvin vaikeaa. Kesäkaudella tätä ongelmaa ei tietenkään olisi ollut, sillä mopoilu ja moottoripyöräily painottuvat suurimmalla osalla kesäajalle.

Potentiaalisten pääkaupunkiseutulaisten haastateltavien löydyttyä sosiaalisesta mediasta, lähestyimme heitä yksityisviestillä. Viestin lähetimme yhteensä 20 ihmiselle. Viestissä kerroimme tekevämme poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyötä mopomiittien eroista pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla, sekä nuorten suhtautumisesta poliisiin. Kaikki seitsemän, jotka viestiimme vastasivat, kertoivat olevansa kiinnostuneita osallistumaan. Ainoana esiinnohuseena huolenaiheena nuoret kokivat vastaamisen omalla nimellään. Kerroimme nuorille haastattelevamme jokaisen anonymisti, ilman mitään tarkentavia tai tunnistettavia tekijöitä.

Pääkaupunkiseudulla seitsemästä haastattelusta toteutimme kaksi kasvotusten yksilöhaastatteluna. Yksilöhaastatteluiden alussa havaitsimme nuorilla olevan hieman varautunut asenne, vaikka he olivatkin innokkaita keskustelemaan heille mielenkiintoisesta asiasta.

Muut viisi haastateltavaa kokivat helpommaksi vastaamisen sähköpostilla ja osasivat tätä itse toivoakin. Syynä tähän kerrottiin olevan mm. palvelus armeijassa ja epäsäännöllinen työnteko, joka vaikeutti yhteisen haastatteluajan sopimista. Sähköpostihaastattelujen vastauksissa oli huomattavissa, että nuorten kynnys kertoa rehellisesti ja omintakeisesti asioista korostui sähköpostin tuoman anonymiteetin turvin.

Pääkaupunkiseudun vastaajien keski-ikä oli noin 18 vuotta, nuorimman ollessa 15-vuotias ja vanhimman 25-vuotias. Kaikki vastaajat kertoivat osallistuneensa useaan mopomiittiin pääkaupunkiseudun alueella lähivuosien aikana. Yksilöhaastattelut toteutettiin tammi- ja helmikuussa 2024 ja sähköpostihaastattelut tammikuussa 2024. Yksilöhaastattelut nauhoitettiin sanelimeen, jotka myöhemmin litteroitiin luettavaan muotoon. Kun kaikki haastattelut oli saatu

sähköiseen muotoon, ne siirrettiin yhteiseen pilvikansioon, josta kaikki haastattelut olivat meidän molempien opinnäytetyöntekijän luettavissa. Tänne kerättiin myös Pirkanmaalta saatu tutkimusaineisto.

6.2 Pirkanmaan tutkimus

Pirkanmaan alueella keräsimme tutkimusaineistoa myös yksilöhaastatteluiden, sähköpostin ja puhelimen avulla. Lähdimme toteuttamaan tutkimusta tekemällä suunnitelman haastateltavien löytämisestä. Loimme suunnitelman siitä, miten lähdemme haastateltavia tavoittelemaan. Parhaaksi keinoksi totesimme käyttää Pirkanmaallakin apuna sosiaalista mediaa ja toisen meistä tutkimuksen tekijöistä tuttavapiiriä. Tuttavapiiristä löytyi maakunnassa mopoilevia nuoria ja myös sellaisia, jotka olivat eläneet ja hengittäneet aitoa mopoilijan elämää, aivan lapsesta lähtien. Ajattelimme myös heidän kaveripiiristään löytyvän lisää potentiaalisia haastateltavia.

Tarkoituksena oli saada osa haastatteluista Tampereen ympäryskunnista ja osa Tampereelta. Näin saisimme vertailukelpoista tutkimusaineistoa koko Pirkanmaan alueelta. Onnistuimmekin saamaan kasaan hyvän määrän haastateltavia ja näin ollen värikkäitä ja vaihtelevia näkökulmia. Emme kokeneet juurikaan negatiivista tai kielteistä asennetta haastattelujen suhteen. Onnistuimme saamaan kasaan hyvän haastateltavien piirin, joiden kanssa lähdimme kartoittamaan itse haastatteluja. Voimme myös sanoa, että saimme yhdestä kaveripiiristä aikaiseksi useita uusia kontakteja.

Lähtökohtainen pyrkimyksemme oli toteuttaa kaikki Pirkanmaan haastattelut yksilöhaastatteluna. Toisen meistä opinnäytetyöntekijöistä asuessa Mänttä-Vilppulassa, oli luonnollista toteuttaa lähiseudun haastattelut kasvokkain. Kauempana asuvien kanssa näimme kuitenkin toimivampana vaihtoehtona suorittaa haastattelut sähköpostin tai puhelimen välityksellä. Yksilöhaastatteluissa havaittu isoin positiivinen asia oli, että haastattelussa sai kasaan enemmän materiaalia. Keskustelut venyivät ja nuorten kanssa oli helppo jutella heille tutusta aiheesta. Nuorilla tuntui olevan paljon kerrottavaa, sekä omaa mielenkiintoa mopoaihetta kohtaan.

Sähköpostihaastatteluissa puolestaan huomasimme vastausten olevan lyhyitä ja asioita avattiin nuorisolle tyypilliseen tapaan hyvin suppeasti. Osan sähköpostihaastatteluun lupautuneen kohdalla kuitenkin tuntui siltä, että vastausta ei tule, eikä palautusta näy. Kun itse jaksoi kysellä vastauksien perään, niin kyllä ne lopulta sieltä tulivat. Tämän takia näimme kuitenkin parhaaksi toteuttaa loput sähköpostihaastattelut puhelinkeskusteluna. Tällä pyrimme varmistamaan vastausten saamisen ajallaan.

Puhelinhaastattelut sujuivat jouhevasti. Sovimme haastateltavan kanssa yhteisen ajankohdan ja varasimme aikaa haastattelua varten noin puolituntia. Tässä ajassa kerkesimme käydä läpi

haluamme kysymykset ja aikaa riitti myös tarkentaville kysymyksille. Puhelut olivat luonteeltaan tavanomaista keskustelua, aivan kuin kahden kaveruksen arkipäiväistä kuulumisten vaihtoa. Myös puheluhaastattelut nauhoitettiin siihen kehitetyllä kännykkäsovelluksella. Myöhemmin nauhoituksen litteroitiin sähköiseen muotoon.

Yksilöhaastattelut lähituttavapiirin nuorison kanssa osoittautui puolestaan helpoksi, kun vain itse jaksoi sopia aikatauluja ja viedä asiaa eteenpäin. Kasvotusten haastateltavat olivat alusta alkaen myönteisiä haastattelua kohtaan. Tämä johtui kenties siitä, että tunsimme toisemme. Alkuun tuttujen haastateltavien vastauksista näkyi pieni tekaistu asiallisuus. Pienen tuttavallisen keskustelun jälkeen heidän jännityksensä helpottui ja aiheesta puhuminen alkoi muuttua huomattavasta vapaammaksi.

Kaikissa haastatteluissa huomasimme, että nuoret osasivat kyllä kertoa asioista enemmän, mikäli itse olimme aktiivisia johtamaan keskustelua ja esitimme tarkentavia kysymyksiä. Alkuun usealla haastateltavalla oli päällä niin sanottu ”hartialukko”, mutta haastattelun edetessä huomasimme heidän rentoutuvat ja keskustelu alkoikin sujua omalla painollaan. Hauska reaktio osassa ventovieraisissa haastateltavissa oli haastattelun alussa vastausten asiallisuus ja kirjakieli. Painotimme heille, että haastattelun pitää olla mahdollisimman rehellinen ja autenttinen. Muistuttelimme, että vastaukset ovat täysin anonyymejä emmekä missään nimessä pahastu rehellisistäkään vastauksista. Näin ollen haastateltavat osasivat hieman rentoutua ja vastaukset olivat värikkäämpiä ja pidempiä. He uskalsivat heittää haastattelun lomaan jopa muutaman poliisiaiheisen vitsikin.

Haastattelujen lomassa huomasimme, että aiheesta oli nuorilla paljon tietoa ja mielenkiintoa asiaa kohtaan. Haastatteluilla saimme käsitystä siitä, millä tasolla nykypäivän mopoilu Pirkanmaalla on ja mihin suuntaan se on kehittymässä. Haastatteluissa ilmeni myös nykynuorison huolet ja näkemys aiheen tiimoilta. Nuoret olivat myös hyvin innokkaita kertomaan omasta ja varsinkin kavereiensa suhtautumisesta poliisiin.

Haastatteluista saimme Pirkanmaalla sovittua yhteensä kymmenen kappaletta, joista seitsemän toteutui. Kolme sähköpostihaastattelua jäi uupumaan haastateltavien kiireiden takia, emmekä halunneet alkaa patistamaan haastateltavia asialla. Painotimme asiaa kertomalla jokaiselle haastateltavalle, että haastattelut toteutuvat täysin heidän oman aikataulunsa mukaisesti. Haastateltavat olivat pääsääntöisesti alaikäisiä nuoria, jotka suorittivat vielä omia opiskeluvuorokausiaan ja kävivät harrastuksissaan.

Haastateltavien ikäjakauma Pirkanmaalla oli 15 ja 25 vuoden välillä, joten saimme mielestämme kasaan hyvän ikäjakauman ajatellen eri ikäisten nuorten erilaisia kokemuksia, niin mopoiluun, kuin mopomiitteihin ja suhtautumiseen poliisia kohtaan.

7 TUTKIMUSTULOKSET

Mopomiittejä syvällisemmin käsitteleviä tutkimuksia on tehty hyvin vähän. Ainoat löytämämme tutkimukset sijoittuvat vuodelle 2011, lähinnä juuri Kososen ja Nikoskisen työhön. Omia tutkimustuloksia aikaisempiin tutkimuksiin verratessa emme huomanneet mopomiiteissä tapahtuneen suuria muutoksia. Mopomiittien idea tarkoitusperineen on pysynyt hyvin samanlaisena vuodesta 2011 lähtien. Mopomiitteihin osallistutaan täysin samoista syistä vuodesta toiseen, niissä tavataan muita nuoria ihmisiä saman harrastuksen parissa, koetaan yhteisöllisyyttä ja luodaan uusia kaverisuhteita. Miiteissä myös tehdään samoja asioita kuin ennen, ajellaan yhdessä, esitellään omia temppuilutaitoja ja vertaillaan toinen toistaan hienommaksi rakennettuja mopoja. Mopomiittien koetaan olevan samanlainen sosiaalinen tapahtuma kuin mikä tahansa muukin ryhmäharrastus.

Vaikka syyt yhdessä mopoiluun ja niillä kokoontumiseen ovatkin oman tutkimuksemme mukaan pysyneet hyvin samanlaisena, koetaan mopoilun kehittyneen vuosien saatossa. Mopojen kehittyessä koetaan kehittyvän myös niiden kuljettajien ajotaidot. Ainakin nuoret itse kokevat näin. Tällä voisimme kuvitella olevan positiivinen vaikutus nuorten liikenneturvallisuuteen. Oli asia niin tai näin, täytyy silti muistaa nopeiden vauhtien ja temppuilun liikenteen seassa vaarantavan aina muiden tienkäyttäjien turvallisuutta.

Seuraavissa kappaleissa perehdymme tarkemmin tutkimuksessa kerättyyn aineistoon. Aineisto on lukemisen helpottamiseksi jaoteltu alueellisesti, erottaen toisistaan pääkaupunkiseudun ja Pirkanmaan tutkimukset. Kertyneestä aineistosta pyritään myös löytämään paikkakuntapohjaisia eroja, tutkimustuloksia toisiinsa vertailemalla.

7.1 Mopomiitit pääkaupunkiseudulla

Pääkaupunkiseudulla mopomiittejä kerrottiin järjestettävän kesäaikaan lähes joka viikko. Miitit vaihtelevat kooltaan muutamasta mopoilijasta useaan sataan mopoilijaan. Miiteistä sovitaan ensisijaisesti Facebookissa. Facebookiin luodaan uusi tapahtuma, jossa ilmoitetaan mopomiitin ajankohta ja sijainti. Tämän jälkeen Facebook-tapahtumakutsua jaetaan ympäri sosiaalista mediaa ja pyritään tavoittamaan mahdollisimman monta henkilöä. Kutsun saanut henkilö pystyy suoraa kutsusta valitsemaan, osallistuuko tapahtumaan vai hylkääkö kutsun. Näissä Facebook tapahtumissa saattaakin olla useita satoja ilmoittautuneita osallistujia. Miittien järjestäjä ja tapahtuman Facebookiin luonut henkilö, niin kutsuttu ”leader”, on usein anonyymi profiili. Syytä tähän ei osattu kertoa, mutta nuoret epäilivät sen johtuvan viranomaispelosta.

”Tiedon mopomiiteistä saa yleensä Facebook-ryhmän kautta sekä miittien järjestäjien sometileiltä, muun muassa Snapchatissa. Täällä ilmoitetaan myös mahdolliset muuttajat sekä seuraavat paikat.” (Mies 18)

”Tiedon saan yleensä Snapchat, Facebook, Instagram ja muista samaan luokkaan menevistä some palveluista.” (Mies 17)

Pääkaupunkiseudun haastateltavat suhtautuivat hyvin yhtäläisesti mopomiitteihin. Mopomiitit koettiin tärkeänä yhtenäisyyttä korostavana asiana ja sosiaalisena tapahtumana. Mopomiittien tärkeimpänä asiana nähtiin kavereiden näkeminen ja yhdessä ajan viettäminen. Mopoilla kerääntyy yhteen isoon porukkaan, tempuillaan ja ajellaan letkassa ympäri kaupunkia. Kysyimme haastateltavilta myös itse mopomiittien varsinaisesta sisällöstä, eli mitä mopomiiteissä tehdään ja ovatko miitit aina samanlaisia.

”...siellä keulitaan, poltetaan kumia ja nuoremmat, joilla on kovaääniset pyörät, niin niitä huudatetaan paikallaan. Pääasiassa homma painottuu stunttailuun ja letkassa ajamiseen.” (Mies 21)

” Porvoossa ja varmasti muuallakin suomessa järjestetään ainakin kahdenlaisia mopomiittejä. On olemassa miittejä, joissa on järjestetty monella eri suoralla ajamista ja niitä vaihdellaan päivän mittaan. On myös miittejä missä pidetään pelkkä kokoontuminen yhdellä suoralla ja siellä vietetään koko päivä.” (Mies 17)



Kuva 2. Haastateltavan kuminpolttoa pääkaupunkiseudun mopomiitissä. (kuva: Nora Hämäläinen)

Pääkaupunkiseudun mopomiittien kerrottiin sijoittuvan pääsääntöisesti Vantaan tai Espoon alueelle, sillä Helsingin kaupungissa mopoilu kerrottiin vaikeaksi. Syynä tähän olivat isompien pysäköintialueiden ja syrjäisten tieosuuksien sijoittuminen juuri Helsingin ulkopuolelle.

Pääkaupunkiseudun haastateltavat kertoivat myös monien miitteihin osallistuvien olevan valmiita saapumaan paikalle hieman kauempaakin. Miiteissä saattoi olla osallistujia Porvoosta, Riihimäeltä tai jopa Lahdesta asti. Miitteihin saavuttiin yleensä mopolla ajamalla. Osa haastateltavista kertoi, että jotkut saattoivat saapua paikalle mopo pakettiautoon tai peräkärriyn lastattuna.

”Jos porukka tulee jostain pidemmältä, niin silloinhan ne tulee autolla ja pyörä on peräkärriyssä tai pakettiautossa. Autolla tullaan paikanpäälle ja sitten pyörällä pyöritään miitin mukana. Sit kun miitti on ohi, niin pyörät pakataan takaisin kyytiin.” (Mies 21)

Kysyttäessä minkä ikäistä nuorisoa mopomiitteihin osallistuu, olivat vastaukset lähes identtisiä. Miiteissä kerrotaan olevan pääsääntöisesti 15–25-vuotiaita, mutta todellisuudessa osallistujat voivat olla minkä tahansa ikäisiä. Pääkaupunkiseudun nuorien mopoilijoiden suhtautuminen poliisiin oli vaihtelevaa. Poliisin läsnäolo koettiin osaltaan tärkeäksi, mikäli poliisi ei vain häirinnyt mopoilijoita liikaa. Ikävänä asiana pidettiin sitä, että poliisi keskeyttää mopoilijoiden toiminnan välittömästi paikalle saavuttuaan. Näistä molemmista toimintamalleista nuorilla oli kokemuksia. Nuoret kuitenkin toivoivat, että poliisi suhtautuisi mopomiitteihin enemmän ymmärtävästi, eikä välittömästi keskeyttäisi tapahtumaa. Kaikki haastateltavat kertoivat miitin aina rauhoittuvan, kun poliisi oli läsnä.

”Toivon poliisin suhtautuvan enemmän ymmärtävästi mopomiitteihin, kun nuorilla ei ole paikkoja missä voisi laillisesti stunttailla. Poliisin pitäisi nähdä se enemmän tapahtumana jossa nuoret yhdistyvät ja pitävät hauskaa usein ilman alkoholia. Poliisi voisi olla enemmän kannustava, eikä pelotella nuoria miiteissä sakoilla.” (Mies 18)

”Poliisi on ollut monesti läsnä mopomiiteissä. Poliisista ei kuitenkaan aina haittaa ole ollut. Monesti poliisi on antanut ”hiljaisen hyväksynnän” mopomiiteille, kunhan osallistujat ovat osanneet käyttäytyä. Mukaan kuitenkin aina mahtuu niitä, jotka eivät miiteissä osaa käyttäytyä vaan haluavat esittää kovaa juuri hämäämällä poliisin toimintaa miiteissä, joka tietenkin pilaa miittien maineen.” (Mies 17)

Vastauksista oli havaittavissa suhtautumisen poliisia kohtaan parantuneen iän myötä. Nuoremmat vastaajat kertoivat suhtautumisen olevan pääsääntöisesti negatiivista ja poliisin läsnäolo mopomiiteissä koettiin ehkä jopa hieman turhaksi. Aivan nuorimpien mopoilijoiden kerrottiin jopa hieman pelkäävän poliisia. Vanhemmat vastaajat puolestaan kertoivat suhtautuvansa poliisiin positiivisesti. Syynä tähän olivat positiiviset kokemukset poliisin kanssa asioinnista.

”Aina kun poliisi pysäyttää niin tulee vähän negatiivinen fiilis. Mut sit kun poliisin kanssa juttulee, niin tulee ihan positiivinen fiilis. Poliisi tekee kuitenkin vain työtään ja yritän itse oppia tilanteesta.” (Mies 21)

7.2 Mopomiitit Pirkanmaalla

Pirkanmaalla nuorten mopoilijoiden kokemukset ja suhtautuminen poliisia kohtaan oli värikästä ja haastatteluiden tulokset olivat hieman jopa yllätyksellisiä. Itse tutkimusta suunnitellessamme mietimme, mitkä tulisivat olemaan mopomiittien suurimmat erot pääkaupunkiseudun ja Pirkanmaan välillä. Pyörittelimme ajatusta siitä, että osallistuuko Pirkanmaalla mopomiitteihin vähemmän mopoilijoita ja ovatko mopomiitit pienempiä kuin pääkaupunkiseudulla.

Haastatteluissa selvisikin, että etenkin Pirkanmaan maakuntien nuoret kävivät mopomiiteissä isommissa kaupungeissa. Myöskään Pirkanmaalla isoja mopomiittejä ei järjestetä yhtä usein kuin pääkaupunkiseudulla. Tämän koettiin johtuvan pienten paikkakuntien vähäisestä mopoilija määrästä. Suurin osa maakunnissa asuvista haasteltavista nuorista totesi, ettei maakuntien mopoilijoiden määrä ollut tarpeeksi suuri kunnon mopomiittien järjestämiseen. Maakunnissa asuvilta nuorilta kysyttäessä omassa kotikunnassa järjestetyistä mopomiiteistä, oli vastausten kirjo suppea ja yksimielinen.

”Ei täällä kunnon tapahtumia oo tainnu olla montaakaan. En aikaan muista. Taitavat olla enemmänkin tuolla kaupungeissa missä on sit sitä porukkaaakin toiseen tyyliin.” (Mies 25)

”Ei virallisia ainakaan. Ei täällä oo semmosia kunnon miittejä. Ne on Tampereella ja Jyväskylässä.” (Mies 21)

”Ei täällä oo miittejä. Täytyy vähän jaksaa nähdä vaivaa, jos haluaa lähteä kunnon miittiin.” (Mies 16)

”Ei täällä oo tainnu kertaakaan olla niinku kunnon miittii. Joutuu lähteen vähän kauemmaksi, mikäli kunnon miittiin haluaa mennä. Lähin on tainnut olla Jämsässä, mutta en ollut siellä.” (Mies 17)

Haastatteluissa ilmeni, että mikäli maakunnassa asuva mopoilija haluaa osallistua mopomiittiin, on silloin nähtävä vaivaa muualle matkustamiseen. Suurimmat mopomiitit Pirkanmaalla ja lähistöllä järjestettiin joko Tampereella tai Jyväskylässä. Osalle haastateltavista edestakaista matkaa näihin miitteihin kertyisi jopa yli 200 km. Kyseiseen reissuun pitikin siis varata kokonainen päivä ja tehdä matkaa varten huolelliset suunnitelmat, varsinkin jos mopolla halusi miittiin lähteä. Osa

haastateltavista olikin järjestänyt kulkemisen miitteihin niin, että mopo kuljetettiin miittiin pakettiauton tai peräkärryn kyydissä. Haastateltavien mukaan osallistuminen helpottui nuorten täyttäessä 16-vuotta, jolloin saa kevytmoottoripyöräkortin. Pidempiä matkoja on huomattavasti helpompi taittaa kevytmoottoripyörällä kuin mopolla. Pirkanmaan haastateltavista Tampereella asuvat mopoilijanuoret eivät painineet samanlaisten ongelmien kanssa kuin syrjäseudulla asuvat nuoret. Tampereella myös mopoilukulttuuria koettiin olevan enemmän johtuen runsaammasta väestöstä. Mopoilevia nuoria kerrottiin olevan moninkertainen määrä.

Pirkanmaalla haastateltujen nuorien vastauksistakin ilmenee myös, että sosiaalinen media toimii nykypäivänä tärkeimpänä viestintävälineenä mopoilevalle yhteisölle. Mopomiittejä järjestävät tahot julkaisevat sosiaalisen media alustoilla tietoja tulevista tapahtumista ja nämä uutiset tavoittavat haastateltavien mukaan hyvin tehokkaasti niistä kiinnostuneet henkilöt. Haastateltavilta kysyttäessä, mistä he saavat tiedon järjestettävistä miiteistä, nousivat vahvasti esille erilaiset sosiaalisen median alustat.

”Kyllä se taitaa olla tuo netti varmaan se varmin paikka mistä ne sitten kantautuvat ihmisten tietoon. Itse muistelen omia junnuaikoja niin Facesta sai tietyistä ryhmistä tietoa.” (Mies 25)

”Kavereiden ja netin kautta. On Whatsapp-ryhmiä, jossa on pääasiassa mopoilu juttuja ja sen sellaista. Siellä joku vinkkaa että jossain vois olla kokoontumisia ja sitten sinne jotkut lähtee yhdessä.” (Mies 17)

”Kaikista yleisimmät taitaa olla Facebook ja niissä ne moposivustot. TSKM sivusto on kanssa yksi.” (Mies 21)

”Netistä saa aika hyvin tietoa. Kavereiden kautta tulee kans.” (Mies 16)

”Aika usein joku kaveri vinkkaa WhatsAppissa joko yksityisviestinä tai sit on muutama kaveriryhmä, missä sitten enemmän noista mopojuutuista laitetaan. Esimerkiksi kuvia ja videoita aika paljon tykätään laittaa sinne. Joku myös vinkkaa jostain sivusta linkin, missä on enemmän tietoa jostain tulevasta miitistä.” (Mies 15)

Vastauksissa eniten esille nousseet mediat ovat Facebook, WhatsApp ja Snapchat. Facebookia käytetään tapahtuman luomiseen, mutta itse tapahtuman jakaminen ja siitä tiedottaminen muille tapahtuu muissa sovelluksissa, kuten WhatsApp- tai Snapchat-viestillä.

7.3 Miittien eroavaisuuksia pääkaupunkiseudulla ja Pirkanmaalla

Tutkimuksessa kertyneen aineiston perusteella suurimpana erona miitteissä todettiin olevan niiden yleisyys. Pääkaupunkiseudulla miittejä järjestetään kesäaikana lähes joka viikko.

Pääkaupunkiseudun mopomiitteihin osallistui usein kymmenistä satoihin mopoilijaa. Pirkanmaan seudulla miittejä järjestetään huomattavasti harvemmin ja niissä oli usein vähemmän osallistujia. Pirkanmaan isommat miitit sijoittuivat kaupunkien ympäristöön, kuten Tampereelle. Pirkanmaan miitteihin osallistuvat joutuivatkin saapumaan tapahtumapaikalle pitkänkin välimatkan päästä. Tämä on varmasti yksi Pirkanmaan mopomiittien pienuuteen vaikuttava tekijä.

Pääkaupunkiseudulla miittejä järjestetään niin Vantaalla, Espoossa ja ympäryskunnissa.

Pääkaupunkiseudulla välimatkat ovat lyhyempiä ja väestötiheys suurempi, jolloin mopomiitin osanottajamäärä kasvaa. Myös nuorten itsensä tiedostaessa tapahtumaan osallistuvan paljon ihmisiä, laskee se kynnystä omaankin osallistumiseen. Yksi suurimmista osallistumisen syistä kun koetaan olevan muiden nuorten tapaaminen ja tunne yhteisöön kuulumisesta.

Itse miittien sisällössä ei tutkimuksemme mukaan ole suuria eroja. Miiteissä keräännytään viettämään aikaa muiden samanikäisten kanssa, sekä ajelemaan ja tempuillemaan yhdessä. Miiteissä nähtiin kavereita ja saatiin uusia tuttuja saman harrastuksen piiristä. Tämä oli myös kaikkien haastateltavien mukaan tärkeintä miiteissä. Lisäksi myös miiteistä tiedottaminen tapahtuu samalla tavalla alueesta riippumatta. Miiteistä luodaan uusi tapahtuma internetissä ja sitten tätä tapahtumaa jaetaan ympäri sosiaalista mediaa.

Pienenä erona tutkimuksessa huomattiin se, että Pirkanmaalla nuoret suhtautuivat poliisiin hieman negatiivisemmin kuin pääkaupunkiseudulla. Pirkanmaalla miiteissä kerrottiin osallistujien roskaavan heittelemällä jätteitä ympäriinsä ja miittien muutenkin aiheuttavan enemmän haittaa ympäristölle, esimerkiksi paikkojen rikkomisella. Yksi selittävä tekijä tähän saattaa olla Pirkanmaalaisien haastateltavien enemmän kokemana negatiivinen suhtautuminen poliisia kohtaan.

Pääkaupunkiseudun haastateltavat kokivat omasta mielestään kunnioittavan enemmän poliisia kuin Pirkanmaalaiset haastateltavat.

7.4 Mopomiiteissä tapahtuneet onnettomuudet

Kun mopoilla isoissa porukoissa ajellaan ja tempuilleaan, tapahtuu välillä myös onnettomuuksia. Onnettomuudet vaihtelivat yhteentörmäyksistä kaatumisiin. Mopomiittien tempuilusuorilla kerrotaan olevan yhteiset pelisäännöt, jolloin suoralla tulisi tempuille vain yhteen suuntaan ajamalla. Yhteentörmäyksiä sattuikin jonkun rikkoessa näitä sääntöjä, esimerkiksi ajamalla suoralle jonkun toisen eteen. Kaatumiset puolestaan johtuivat mopon keulimisesta ympäri tai peräänajosta letkassa ajaessa. Onnettomuuksia nuoret eivät kuitenkaan pitäneet kovin vakavina, vaan lähinnä enemmän harmia tuntui aiheuttavan vaurioitunut kalusto.

Haastateltujen henkilöiden mukaan onnettomuuksia tapahtui mopomiiteissä usein. Osa oli nähnyt pahojakin onnettomuuksia, mutta useimmiten kyse oli kaatumisesta, jossa ei kärsitty henkilövahinkoja. Suurimmat vauriot kokivat välineet, eli mopot, joilla miiteissä tempputtiin. Haastateltavat myös tiedostivat vakavatkin onnettomuudet, joita on joskus tapahtunut. Miiteissä kerrottiin kuolleen ihmisiä ja nuoret olivat tietoisia siitä, että omalla toiminnalla voi olla myös vakavia seuraamuksia. Haastatteluiden tuloksena muodostui kuitenkin mielikuva siitä, että miiteissä sattuneet onnettomuudet koettiin olevan arkipäivää ja että ne osaltaan kuuluvat tapahtuman luonteeseen.

”No joku aina joskus vetänyt pannut. Ei pahasti ole käynyt mitä olen nähnyt. Kuullut, että jossain joku menettänyt henkensä miitissä, kun on ollut liikaa vauhtia ja liian vähän käsiä. Yleisempiä taitaa olla just jotkut kovasta vauhdista hallinnan menettäminen ja sitten pyörä osunut toiseen ajajaan tai sitten osunut johonkin tyyppiin kuka on vaan tullut katselemaan.” (Mies 17)

”Olen todistanut yhden onnettomuuden. Kaksi kevaria keuli ja osuivat toisiinsa. Lähtivät siitä ambulanssilla. Kyllähän niitä kaatumisia sattuu joka kerta.” (Mies 21)

”...välillä se on niin että siellä joku törttöilee tahattomasti tai tahallaan omaa toimintaansa huomioimatta. Eräs tapaus Vantaalla sattui, kun kaverilta lähti kolarissa varvas, joka sitten johti vuoden tai kahden ajokyvyyttömyyteen” (Mies 17)

”Jotain pieniä kaatumisia mutta ei mitään pahoja. Joku keulinut ympäri.” (Mies 16)

”No kaveri aikoinaan kippasi pyörällään ja siltä meni solisluu. Eipä oikein muuten ole tullut mitään isompia. Ainahan siellä joku kaatuu, se on varma. Mutta ei mitään pahoja kaatumisia ole ollut mun aikana.” (Mies 25)

Miitteihin osallistuu tarkoituspäilyltään hyvin erilaisia henkilöitä. Osa saapuu paikalle omalla mopolla, joko vain katselemaan, kun taas toiset ovat saattaneet saapua paikalle pitkänkin matkan päästä esittelemään tempputaan. Paikalle kerrotaan saapuvan usein myös autokunnittain suuria joukkoja, pelkästään katselemaan muiden tempputia. Kokonaisuudessaan mopomiittit koetaan suurena tapahtumana, johon kerääntyy paljon ihmisiä, joilla kaikilla on yhteinen harrastus tai kiinnostuksen kohde. Yhteenvetona kaikista haastatteluista onkin helppo vetää johtopäätös, että mopomiiteihin ovat kaikki tervetulleita, mopolla tai ilman.

”Menee vaan mukaan. Ei sinne mitään osallistumismaksua ole. Voi mennä kaks pyöräsellä tai autolla. Siellä joko hengailaan isolla lössillä ja osa sit tempputilee. Onhan

siellä vaikka ja mitä. Osa tulee sit autoilla popittaaan musaa ja kai se vähän semmosta kaluston esittelyä on osalla.” (Mies 16)

”Sen kun tulee paikanpäälle. Monilla on omat kulkuneuvot kuten mopo/moottoripyörä, auto, mönkijä yms. Mutta moni tulee myös kavereidensa kyydeillä ihan vaan nauttimaan menosta.” (Mies 18)

”Ei osallistuakseen omaa mopoa tarvi. Onhan se idea, että sinne mentäis omalla mutta paljonhan sinne porukka menee vaan katseleen tien sivuun, kun porukka kikkailee.” (Mies 21)

”Taitaa olla sitä kauluston esittelyä, että kellä on hienoksi laitettu vekotin ja osa sit temppuilee ja haluaa näyttää taitonsa. Suurin osa siellä taitaa kumminkin olla vaan katselemassa ja ryyppäämässä.” (Mies 16)

7.5 Mopomiiteistä aiheutuvat häiriöt yleisesti

Haastateltavat henkilömme kokivat miittien aiheuttavan kokonaisuudessaan vähän häiriötä muille tai ympäristölle. Miittien aiheuttama suurin häiriö koettiin syntyvän muulle liikenteelle. Miitit pyritään kuitenkin aina järjestämään syrjäisellä alueella, jolloin häiriötä muille olisi mahdollisimman vähän. Haittana ympäristölle koettiin kuitenkin kumin polttaminen asfalttiin, mikä jättää pitkiäkin mustia viivoja. Meluhaitoista keskusteltaessa vastaajat kertoivat miittien olevan niin syrjässä asutuksesta, ettei mopojen pärinää pidetty ongelmana.

”Mielestäni mopomiitit eivät ole aiheuttaneet hirveästi häiriötä ulkopuolisille, paitsi tottakai letka hidastaa muuta liikennettä. Sitten löytyy ne törttöilijät, jotka keulivat letkassa vaikka tämä on selkeästi ns. säännöissä kielletty.” (Mies 18)

”Ei niistä meluhaittaa nyt ole, kun ne on yleensä järkätty kaukana asutuksesta, teollisuusalueella tai jossain” (Mies 15)

Julkisessa mediassa on kuitenkin ollut paljon negatiivissävytteistä keskustelua mopoilijoiden aiheuttamista häiriöistä. Pirkanmaalla mopoilijat tunnistavat aiheen ja haastatteluissa saimme aiheesta aikaiseksi paljon hyvää keskustelua. Paikallisen maaseutulehden verkkosivun palstoilla ja Facebook-ryhmissä ihmiset ovat saaneet vapaasti avautua tuntemuksiaan pärisevien mopoilijoiden ilta-ajeluista taajama-alueilla.

Muistamme itsekin lukeneemme internet-kirjoituksia, joiden kommenttiosioihin saattoi yhden päivän aikana tulla jopa yli 100 kommenttia. Negatiivisimpaan sävyyn mopoilijoihin suhtautuivat yleensä eläköityneet ja vanhemmat ihmiset. Usein kommenttien keskustelu johti muistuttamiseen

mopoilijoiden vanhempien vastuusta. Sitten kun yleisillä keskustelupalstoilla kritisoitiin mopoilijoiden vanhempien kasvatusmetodeja, alkoi keskustelut täyttyä huutomerkkein korostetuista kommenteista. Seassa saattoi olla muutaman mopoilijankin kommentti, tarkoituksenaan todennäköisesti aiheuttaa tunteiden purkauksia vanhemmalle väelle.

Haastateltavamme myös muistivat keskustelupalstat ja niiden mopoiluvastaiset kommentit oikein hyvin. Muutama heistä myönsi lukeneensa kyseisiä kommenttikenttiä. Yksi haastateltavista tunnusti itsekkin lähteneensä kommentointiin mukaan ja kirjoitelleen asiassa vanhus-vastaisesti. Kyse oli hänen mukaansa kuitenkin vain vitsin heitosta. Yksi haastateltavista nuorista totesikin, että mopoiluun kielteisesti suhtautuvat kirjoitukset ovat lähinnä elämäänsä kyllästyneiden ja nuorisoon kyynistyneiden ”kortteli-kyyliä” kirjoittelua.

”Nojoo, onhan siitä varmaan jotain melu haittaa ja onhan niistä sit jotain valituksia aina jossain netissä esim. Facessa. Siellä sitten yleensä kirjoittelee vanhukset, ketä asuu jossain keskustassa. Sitten ne avautuvat netissä, kun ei ole saanut unta tai muuten vaan ärsyttää.” (Mies 17)

”Mutta kyllähän se päristely muuten aina tuntui aiheuttavan mielipahaa ihmisille. Aika monesti tuli luettua Facebookista keskustelupalstoja, kuinka siellä haukuttiin nuorisoa ja mopoilijoita. Liikaa ääntä ja tahallaan kiusataan yömyöhään vanhuksia. Osa ehkä sitä tekikin ihan vaan kiusallaan, kun halusivat tahallaan ärsyttää näitä valittajia. Aika paljon siellä sitten Facessa sai kuulla itkua näistä. Ja kai siellä osa junnuista kävi provoamassa. Semmoista junnujen perseilyähän se oli.” (Mies 16)

Oma näkemysemme on, että tämä nuorten ja vanhempien ihmisten vastakkain asettelu on olemassa jo iät ja ajat. Ikä-ihmiset ovat kritisoineet nuorisoa aina kun siihen on tarjoutunut mahdollisuus, oli kyse sitten mopoilusta tai jostain muusta. Nykyään kirjoittelu keskustelupalstoilla on kuitenkin rauhoittunut, eikä esimerkiksi Facebook enää tarjoa yhtä tulenarkoja keskusteluja nykynuorison mopolla aiheuttamista meluhaitoista.

Haastateltavat olivat kuitenkin laittaneet mopomiiteistä merkille mielestämme tärkeän havainnon. Runsas roskaaminen miittialueella oli herättänyt muutaman haastateltavan huomion. Perehtyessämme asiaan tarkemmin, huomasimme myös median käsittelevän uutisoinnissaan nuorten roskaamista miiteissä. Nuoret suhtautuivat ongelmaan kuitenkin erittäin kypsästi, eikä haastateltavien keskuudessa kukaan pitänyt roskaamista hyväksyttävänä.

”Onhan niissä oikeissa miiteissä aika paljon roskaamista ja aika törkyseen kuntoon varmaan ympäristö jää, kun porukka ei osaa laittaa roskia roskiin. Varmaan myös pulloja yms. aika paljon ympäristöön joutuu.” (Mies 17)

”Roskaaminen on ainakin kiinnittänyt oman huomion.” (Mies 16)

Osa haastateltavista mietti roskaamisen lisäksi myös visuaalisia haittoja, joita kumin polttaminen asfalttiin aiheuttaa.

”No kyllähän se tie on aika eri näköinen sen miitin jälkeen, kun porukkaa polttaa kumia. Kyllähän siellä varmaan aika paljon myös roskataan. Meluhaittaa en usko, että noissa miiteissä koituu, kun ovat aika syrjässä teollisuusalueella.” (Mies 16)

Tästä saimmekin erään Pirkanmaalaisen kanssa hyvän puheenaiheen, hänen kysyessä onko poliisilla jokin metrihinta kumia polttavalle kuljettajalle. Muistamme joskus nuorempana itsekin kuullemme saman huhun, mutta emme koskaan asian todenperäisyyttä selvittäneet. Selvitimme haastateltavan kanssa pikaisesti asiaa tieliikennelaista ja rikoslaista. Yhdessä tulimme siihen lopputulokseen, että kyseessä on pelkkä huhu. Haastateltava mopoilijamme oli myös samoilla linjoilla huhun suhteen, mutta hänen mielestään asiaan oli hyvä saada varmistus. Kuminpoltto on mopoilevien nuorten keskuudessa hyvin yleistä ja ajatus siitä, että poliisi sakottaisi kuminpoltosta metrimääräisesti, olisi varmasti hyvin houkuttava Suomen talouden kannalta. Toisaalta myös erittäin huono uutinen nuorelle kuminpolttajalle.

Samalla kun haastateltavan kanssa selvitimme asiaa kuminpoltosta, vastaamme sattui eräs mtvuutiset.fi-sivuston uutinen asian tiimoilta. MTV-Uutisten toimittaja lähestyi Autoliiton koulutuspäällikköä Teppo Vesalaista, ja kysyi mistä kumin polttamisessa on kyse. Vesalainen kommentoi artikkelissa kertoen oman mielipiteensä kumin polttamisesta.

Henkilökohtaisesti en keksi kumin polttamiselle yhtään järkevää perustetta. Itselläni ei siihen olisi edes varaa, koska renkaat ovat mielestäni varsin kalliita – toisilla taloudellinen tilanne tuntuu olevan selkeästi parempi, Vesalainen lohkaisee.

Jos kulutuspinta hierotaan asfalttiin yhtenä viikonloppuyönä, saattaa Vesalaisen mukaan samojen renkaiden kanssa tulla vastaan ikäviä yllätyksiä sadekelin koittaessa.

Toimittaja kysyi Vesalaiselta voiko kumin polttamisesta rangaista?

Nettikeskusteluista voi lukea erilaisia hintoja asfalttiin poltetuille kumimetreille. Käännyin komisario Ilkka Kantolan puoleen, joka vahvisti epäilykseni siitä, että nämä metrihinnat ovat urbaania legenda.

Rangaistukset teoille määräytyvät tapauskohtaisesti. Niihin vaikuttavat muun muassa paikka, aika, olosuhteet ja lähellä olevat muut tienkäyttäjät. Tulkinnat vaihtelevat eri

puolilla Suomea nimikkeiden ja päiväsakkojen osalta, koska täysin yksiselitteistä ohjetta asiasta on käytännössä mahdotonta laatia.

Liikennevaloista tai paikaltaan lähdeettäessä tehdyt täyskaasukiihdytykset, joissa mustaa rantua jää jälkeen, tulkitaan yleensä häiritseväenä ajotapana tai tarpeettomana ja häiritseväenä ajona taajamassa.

Ajoneuvon paikallaan huudattaminen, sudittaminen ja perän heittäminen luokitellaan moottoriajoneuvon käsittelemiseksi siten, että siitä aiheutuu kohtuutonta melua, ilman pilaantumista tai muuta haittaa.

Näistä rangaistuksena on yleensä 6–8 päiväsakkoa, mikäli teolla ei vaaranneta ketään.

Edellä mainittujen lisäksi kuminpolttotalkoot voidaan tulkita liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi tai jopa törkeäksi liikenneturvallisuuden vaarantamiseksi, mikäli katsotaan, että kohelluksesta aiheutuu vaaraa ulkopuolisille.

Tällöin rangaistuksena ovat jo kovemmat sakot eli useimmiten 12 päiväsakosta aina 30 päiväsakoon saakka.

Jos päiväsakkoja kirjoitetaan yli 20, on kyseessä vakava piittaamattomuus, jolloin seurauksena on myös ajokieltoa.

Pahin rangaistus kaikesta on kuitenkin se, jos omalla hölmöilyllään aiheuttaa toisen ihmisen vammautumisen tai kuoleman. (MTV Uutiset 23.04.2016)

Uutisartikkelin luettuamme haastateltava ilmoittikin tomerasti ääneen, ettei itse aio enää koskaan polttaa kumia.

Yhteenvetona voidaan todeta mopoilevien nuorten tiedostavan hyvin mopoilusta ja miiteistä aiheutuvat häiriöt ja haitat ympäristölle. Tiettyjä häiriösyitä ei nuorten keskuudessa purematta niellä, mikä on mielestämme ymmärrettävää. Mopoilua on harrastettu iät ja ajat, päivin ja öin. Ajan kuluessa ja teknologian kehittyessä omien mielipiteiden julkittamiseen on syntynyt lukematon määrä erilaisia mahdollisuuksia. Näin jokainen mopoilusta häiriötä kokeva pystyy asiansa julkisesti ilmaisemaan ja näin myös tekeekin. Vuosia takaperin tämä ei kuitenkaan ollut yhtä helppoa, silloin mopoilusta häiriintyneen ainoana keinona on ollut soittaa lankapuhelimella läpi kaikki kylän perheet ja selvittää kenen lapsi on mopoilullaan häiriötä aiheuttanut.

7.6 Suhtautuminen poliisiin

Nikoskinen oli aikaisemmassa tutkimuksessaan perehtynyt mopoiluilmiöön osallistumalla henkilökohtaisesti pääkaupunkiseudulla järjestettyyn mopomiittiin. Nikoskinen kirjoittaa omia havaintojaan poliisin toiminnasta seuraavasti.

”Poliisi seuraa tilannetta sivusta mutta tiukasti läsnä. Aloituksessa poliisi jalkautui nuorten pariin kävelemään jutustelemaan. Tämä oli kuulemma ollut erityisesti nuorten oma toive, jotta välttyttäisiin kytäämisen kokemukselta. Keskusteluja nuorten ja poliisin kanssa kyllä syntyi, omien havaintojeni mukaan aloitteentekijöinä oli nimenomaan nuori. Parkissa oleva moottoripyöräpoliisi sai muutaman kaverin viereensä ihmettelemään, kuinka kovaa moottoripyörä oikein kulkee, toisaalta kuulin, että yksi poika oli käynyt kysymässä partioivalta poliisiparilta (autossa), että saako tietyssä paikassa tehdä mopolla temppuja. Kysymyksenasettelu oli muotoiltu jokseenkin niin, että poika halusi tiedustella salliiiko poliisipartio, jos lähellä kikkailaan mopolla. Lupa-anomus keskellä hektistä miittiä, melko ilahduttavaa. Kuulemani mukaan poliisi oli vastannut ”En voi luvata”. Poliisin työskentelyä voisi ehkä kuvailla sanoilla näkyvä, tarkoituksenmukainen, joustava. Oman kokemukseni mukaan poliisit olivat mukana melko mittavalla volyyymilla ainakin sen suhteen, että pysähdykset, reitit ja muut olivat hyvin miehitetty. Toisaalta poliisin toiminta oli valvonnan ja kontrollin osalta tarkoituksenmukaista ja joustavaa: ylilyönteihin puututtiin (joskaan kikkailua liikenteessä ei poliisin läsnäolon vuoksi edes esiinny), mutta joitakin muita asioita katsotaan sormien välistä: letka kulkee kahden rinnakkaisen mopon muodostelmassa, joskus mennään ohi oikealta, ryhmytykset tai muut vastaavat eivät välttämättä mene aivan kaikkien liikennesääntöjen mukaan. Samoin poliisin suhtautuminen ns. sivussa olevalla alueella tapahtuneeseen temppuiluun oli sallivaa, ainakin passiivisesti. Tattarisuolla kaupungin moottorihallilla ja ajoharjoitteluradalla tilanne oli mielenkiintoinen. Miitti kokoontui alueelle, joka on puomein suljettu ja jonne ei siten esim. poliisiautolla pääse. Kaikkien tiedossa, myös poliisin, on että oletettavasti tällä alueella tehdään temppuja ja niiden seuraaminen on selkeä ohjelmanumero. Poliisipartio oli seuraamassa tilannetta puomien ulkopuolella. Alueen käyttöehdot tuohon aikaan, tuohon tarkoitukseen kaupungin omistamassa tilassa eivät välttämättä sallisi miittien kaltaista olemista, mutta siihen ei puututa. Tila on kaukana asutuksesta, suljettu ja siten ajotaitojen testaamiseen sopiva. Kaupunki ja poliisi toimivat tässä suhteessa joustavasti, tila sallitaan tämänkaltaiselle nuorten toiminnalle. Tärkeä viesti nuorille, tavallaan luottamuksen osoitus, että homma pysyy kasassa.” (Nikoskinen 2011, 63–64)

Nikoskisen kokemukset vuodelta 2011 vastaavat hyvin haastateltaviemme kokemuksia poliisin tarpeellisuudesta ja toiminnasta mopomiiteissä. Poliisin läsnäolo koetaan useiden haastateltaviemme mukaan tietyllä tapaa ärsyttäväksi ja ahdistavaksi kyttäämiseksi. Kaikesta huolimatta lähes jokainen haastateltava kokee hyvänä asiana poliisin läsnäolon mahdollisten häiriökäyttäytymisten tai onnettomuuksien varalta.

"Poliisien puuttuminen miitteihin on aivan ymmärrettävää mutta välillä hieman turhaa. Miiteissä ei pyritä aiheuttamaan häiriötä tai ilkivaltaa. Miiteissä pyritään pitämään hauskaa ja saamaan nuoriso liikkeelle." (Mies 17)

"Sen varalta on hyvä olla paikalla, jos jotain pahempaa sattuu. Esimerkiksi jos joku tekee nyt oikeasti jotain rikollista, mikä vaikka vaarantaa muiden osallistujien turvallisuuden, niin sitten on hyvä puuttua asiaan." (Mies 16)

"On ja ei. Tärkeää että tarkkailisivat ja mikäli tulisi jotain tappelua tai joku tekisi jotain mikä ei kuulu miittiin." (Mies 21)

"Juu kyllähän se on hyvä, että poliisit osallistuvat. Ainahan siellä jotain voi sattua mihin sitten poliisin on hyvä reagoida. Ei siellä kuitenkaan mitään ensihoidon ammattilaisia mopoilijoiden seassa ole ensimmäisenä auttamassa." (Mies 16)

"Kyllä se omalla tavallaan tuo semmoista turvallisuuden tunnetta, että on auttaja paikalla, jos jotain pahaa sattuu." (Mies 17)

Haastatteluissa yhtenä kysymyksenä oli selvittää nuorten mielipiteitä ja ajatuksia poliisin läsnäolosta miiteissä sekä kuinka nuoret itse haluaisivat poliisin toimivan mopomiiteissä ja kohdatessaan nuoren mopoilijan. Haastatteluissa ilmeni, että poliisin toiminta miiteissä on ollut vaihtelevaa ja nämä kokemukset jakoivat myös haastateltaviemme mielipiteet.

"Kai niissä vois enemmän olla semmosta kauluston esittelyä ja jalkaitumista nuorien pariin. Jutella enemmän, kun en usko, että ihan hirveesti nuoret uskalla tulla jutteleen poliisille." (Mies 16)

"No ehkä just se, että olisivat paikalla niin olisivat enemmänkin tukemassa toimintaa eikä puuttumassa kaikkeen pikkujuttuihin." (Mies 19)

"Kai sitä toivoo, että myönteisesti suhtautuisivat. Enemmän siellä näkisi nuorten kikkailevan pyörillään, kun jossain narkkaamassa huumeita. En mä tiedä mitä ne vois toisin tehdä. Ehkä enemmän vaikka jutella tai olla semmosia rennompia." (Mies 17)

”Olisivat rennompia. Mutta hyvä jos olisivat paikalla niitä varten keillä oikeesti lähtee vähän homma käsistä.” (Mies 19)

”Enempi vois olla myönteisempiä asenne mopoilijoita kohtaan. Virkaintoiset poliisit on ärsyttävimpiä. Asiat voisi sanoa ja ilmasta aika monesti sillain rennommin, ettei tarvitsisi aina vihaisesti päteä.” (Mies 16)

”Voisi jopa sanoa, että suurin osa mopoilijoista pelkää poliisia, vaikka kyllä on myös niitä poliiseja, jotka ymmärtävät harrastuksen ja ovat ehkä itsekkin sitä nuorempana tehnyt, mutta näitä on vain harvassa. Nuorilla on vain omakohtaisia tai kuultuja kokemuksia, kuinka poliisi vain sakottaa ja vie kilvet.” (Mies 18)

Nuorten vastauksista esille nousi myös toive siitä, että poliisin toivotaan pystyvän sulkemaan tiealue miitin ajaksi. Lainsäätäjän silmissä tällainen toiminta olisi varmasti vähintäänkin kyseenalaista.

”Toivoisin poliisin kanssa yhteistyötä miitteihin osallistumalla tietyn alueen sulkemiseksi tai jonkin suoran/suorien sulkimeksi miitin ajaksi. Poliisi ottaa myös miitit välillä hieman totisesti hajottamalla porukan ja käskemällä lopettamaan toiminnan siihen paikkaan.” (Mies 17)

Haastatteluiden vastauksista oli helppo tehdä johtopäätös, että nuoret toivovat rennompaa ja lähestyttävämpää poliisia. Tähän on mielestämme poliisiorganisaatiossa reagoitu ja yhä enemmän poliisin koulutuksessa painotetaan kohtaamisen tärkeyttä. Erityisesti nuorten ja lasten kohtaamisiin on panostettu poliisikoulutuksessa ja myös poliisin päivittäistyöskentelyssä. Poliisi tekee paljon töitä sen eteen, miten se haluaa itsensä näyttäytyvän kansalaisille, erityisesti nuorille. Esimerkkinä tästä poliisi osallistuu lukuisiin tapahtumiin oman esittelypisteen muodossa ja järjestää lukuisia kalustonesittelypäiviä lastenhoito- ja peruskoulutuslaitoksissa.

Aiheen tiimoilta sosiaalisessa mediassa vastaamme tuli erään nuoren tekemän video mopomiittistä. Videon otsikossa oli mainittu sanat ”mukava poliisi”. Videolla poliisi oli jalkautunut mopomiitin läheisyyteen juttelemaan ja vastaillemaan kattavasti nuorisoa mietityttäviin asioihin. Mielestämme nykypäivän poliisissa onkin tehty hyvää työtä myös sen suhteen, että mietitään tarkasti, minkälaisella kokoonpanolla poliisi nuorten pariin jalkautuu. Tämä on mielestämme hyvä esimerkki poliisin ennalta ehkäisevästä ajattelumallista, jolla pyritään minimoimaan negatiiviset kohtaamiset poliisin kanssa.

8 POHDINTA

Tutkimuksemme aiheena oli hyvin ajankohtainen ilmiö, josta on myös uutisoitu todella paljon. Päätimme molemmat jo Poliisiammattikorkeakoulun aloittaessamme tehdä opinnäytetyön mopoilun ja moottoripyöräilyn tiimoilta. Tähän vaikutti muun muassa oma kiinnostuksemme kaksipyöräisiä kohtaan. Emme kuitenkaan alun perin aikoneet tehdä työtä kahdestaan, mutta yhden puhelinkeskustelun aikana saimme idean yhteisestä projektista.

Tutkimuksen toteutustapa oli mielestämme oikein valittu menetelmä selvittämään pohtimiamme asioita ja mielestämme onnistuimmekin opinnäytetyössämme hyvin. Valitsemamme kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimusmenetelmä keskittyy perehtymään tutkittavaan ilmiöön laadun, ei määrän kautta. Vaikka haastateltavia olikin vain vajaa kaksikymmentä, antoi vastausten hyvä laatu tarkemman kuvan nuorten näkökulmista asioihin. Vaihtoehtoisesti suuremmalla otannalla toteutettu lomakekysely ei välttämättä olisi tätä antanut. Haastatteluissa käyttämämme haastattelurunko oli toimiva. Haastattelurunko ohjasi haastattelun kulkua ja muistimme kysyä samat asiat jokaiselta haastateltavalta. Tutkimusta tehdessämme saimme hyvän läpileikkauksen nykypäivän mopomiittikulttuurista, itse mopomiiteistä ja nuorten suhtautumisesta poliisiin. Juuri näitä kyseisiä asioita halusimmekin työssämme selvittää. Opinnäytetyö-prosessin aikana tutkimusmateriaalia etsiessä perehdyimme laajasti eri kirjallisuuteen, artikkeleihin, sivustoihin ja lainsäädäntöön.

Tutkimus ja haastattelut toteutettiin talviaikaan, mikä hieman vaikeutti potentiaalisten haastateltavien löytämistä. Nuoret mopoilevat kesällä, jolloin olisi ollut helppo jalkautua nuorten pariin ja haastatella useampia henkilöitä kerralla. Haastateltavaksi saamiemme nuorten vastaukset olivat kuitenkin hyvin yhtenäisiä mopomiittien suhteen ja suurimmat erot vastauksissa todettiin olevan suhtautumisessa poliisiin. Yhtenevistä vastauksista saimme silti muodostettua hyvän kuvan mopomiiteistä ja löysimme oleelliset vastaukset pohtimiimme tutkimuskysymyksiin. Ja vaikka me haastattelijat olimmekin poliisin virassa työskenteleviä, emmekä niin sanotusti siviilejä, ei tämä mielestämme vaikuttanut nuorten suhtautumiseen meitä kohtaan. Nuoret vastasivat pienen alkujännityksen jälkeen reippaasti ja avoimesti, kertoen välillä jopa omista hölmöilyistään liikenteessä. Tämä lisäsi mielestämme vastausten luotettavuuden tasoa.

8.1 Tutkimuksen eettisyys ja luotettavuus

Tutkimuksessa noudatettiin hyvän tieteellisen käytännön periaatteita, joita ovat eurooppalaisen tutkimuseettisen ohjeistuksen mukaan luotettavuus, rehellisyys, arvostus ja vastuunkanto (TENK 2023). Tutkimuksessa noudatettiin näitä periaatteita koko prosessin ajan ja tällä pyrimme varmistamaan tutkimuksen eettisyyden ja luotettavuuden. Jokainen tutkimukseen osallistunut henkilö käsiteltiin anonymisti ja tutkimuksesta kertynyt aineisto käsiteltiin luottamuksellisesta, eikä esimerkiksi haastattelujen muistiinpanoja luovutettu ulkopuolisille henkilöille. Tutkimusmateriaali

säilytettiin koko prosessin ajan Poliisiammattikorkeakoulun sähköisellä pilvipalvelimella ja se hävitettiin työn valmistuttua. Tutkimuksella ei myöskään pyritty keräämään mitään yksilöitäviä tietoja. Tämä myös kerrottiin jokaiselle tutkimukseen osallistuvalla henkilöllä, eikä heidän esimerkiksi tarvinnut kertoa nimeään.

Tutkimustyön luotettavuuden arvioiminen tarkoittaa tiedon tai lähteen uskottavuuden ja luotettavuuden arvioimista. Luotettavuuden arvioinnilla pyritään varmistamaan, että käytetty tieto tai lähde on luotettava. Työssämme käytetty tieto on osaksi peräisin internetin avoimista lähteistä ja aiheeseen liittyvästä, suurimmalta osaltaan kokemusperäisestä kirjallisuudesta. Näissä lähteissä voikin olla myös väärää tietoa. Luotettavuutta ja epäluotettavuutta arvioidessa voidaankin pohtia, onko mopoilusta olemassa tieteellisiä faktoja tai muita tosiseikkoja, joita voidaan pitää absoluuttisesti oikeana. Pyrimme saamaan työstämme kuitenkin mahdollisimman luotettavan.

Tutkimuksen luotettavuutta arvioidessamme tulimme kuitenkin siihen tulokseen, että isompi määrä haastateltavia olisi antanut meille laajemman käsityksen mopomiittien eroista Pirkanmaan ja pääkaupunkiseudun välillä. Tämä olisi vaatinut kuitenkin huomattavasti enemmän aikaa työn toteuttamiseen. Mielestämme saimme kuitenkin kasaan riittävän määrän aineistoa tutkimuksen toteuttamiseksi.

8.2 Haasteet

Opinnäytetyön aiheen rajaaminen osoittautui hieman hankalaksi tehtäväksi. Mielestämme aihe oli kuitenkin ajankohtainen ja mielenkiintoinen, ja mielestämme asiaa oli hyvä tutkia. Koko opinnäytetyö-prosessissa meni paljon aikaa sen miettimiseen, miten saisimme rajattua aiheen niin, ettei se olisi liian laaja, mutta silti riittävän kattava. Halusimme saada selvitettyä asiaa ja tuoda tutkimustarvetta ihmisten tietoisuuteen.

Opinnäytetyön tutkimusaihe muuttuikin alkumetreillä alkuperäisestä suunnitelmasta käsittelemään mopomiittien eroa pääkaupunkiseudun ja Pirkanmaan välillä. Aiheen muuttuminen johtui siitä, että päätimme tehdä yhteisen opinnäytetyön. Alkuperäisen suunnitelman mukaan tarkoituksena oli tutkia mopomiittejä pelkästään vain pääkaupunkiseudulla. Tämä muutos aiheutti meille merkittävästi lisätyötä, sillä oli tarpeen laajentaa haastateltavien hakua myös Pirkanmaalle. Uusien haastateltavien löytäminen edellytti lisää resursseja ja aikaa. Lisäksi tutkimuksen laajentaminen alueellisesti toi mukanaan tarpeen sopeuttaa tutkimusasetelmaa ja haastattelukysymyksiä vastaamaan uusia alueellisia eroja.

Vaikka suunnitelman muutos aiheutti meille lisätyötä ja haasteita, avasi se samalla uusia mahdollisuuksia ja näkökulmia tutkimuksen aiheeseen. Laajempi maantieteellinen kattavuus antoi meille mahdollisuuden tarkastella mopomiitti-ilmiötä monipuolisemmin, joka taas rikastutti

tutkimuksen tuloksia ja antoi arvokasta tietoa mopomiittikulttuurista ja -ilmiöstä, alueellisesti erilaisissa ympäristöissä.

Ongelmaksi muodostui kuitenkin itse haastattelujen toteuttaminen, sillä työtä tehdessä oli talvikausi. Talvella nuoret eivät juurikaan pääse liikkumaan mopoillaan. Toki muutamia poikkeuksia löytyy, mutta suurin osa haastattelemistamme nuorista kertoi mopokauden olevan tauolla ja jatkuvan vasta keväällä. Tästä syystä osa nuorista toivoikin voivansa vastata kysymyksiin sähköpostin välityksellä, sillä he eivät päässeet tapaamaan kasvotusten ilman mopojaan. Haastattelijan näkökulmasta koimme, että kasvotusten tehdyt haastattelut antoivat kuitenkin spesifimmät vastaukset kysymyksiimme, kuin sähköpostilla toteutetut haastattelut. Lisäksi osa sähköpostihaastatteluun suostuneista nuorista ei lupauksistaan huolimatta vastannut. Nuoret mopoilijat kuitenkin tavoitettiin tavalla tai toisella, kiitos kuuluu nykypäivän teknologialle. Lähes kaikilla nuorilla on omat sosiaalisen median tilit, joissa he jakavat ja ilmaisevat kiinnostuksensa mopoiluun liittyen. Tämä helpotti työtämme suunnattomasti.

8.3 Toimintaehdotuksia poliisille

Nuoret kokevat poliisin läsnäolon mopomiiteissä tärkeäksi muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Poliisin koetaan olevan järjestyksen ylläpitäjä ja poliisin odotetaan tarvittaessa puuttuvan tilanteisiin, jos jollain meno yltyy liian hurjaksi. Lisäksi vahinkojen ja onnettomuuksien sattuessa toivotaan paikalta löytyvän osaavaa ensiaputaitoa, jota poliisilta odotetaan. Poliisin toivotaan jalkautuvan enemmän nuorten pariin ja keskustelemaan rakentavasti ja ihmisläheisesti. Poliisin omalla suhtautumisella nuoria kohtaan koetaan olevan suuri merkitys. Useat nuoret jännittävät poliisin kohtaamista ja siksi poliisi nähdään usein negatiivisessa valossa. Syyksi tähän selvisi puute aikaisemmista kohtaamisista poliisin kanssa. Jos ensikohtaamisella poliisi on nuorta kohtaan asiallinen, helpottaa se uusia tulevia kohtaamisia ja on omiaan parantamaan nuorten suhtautumista poliisiin. Mielestämme poliisin pitäisikin entistä aktiivisemmin osallistua nuorten mopomiitteihin ja erityisesti pyrkiä jalkautumaan ulos partioautosta. Partioautossa istuvat konstaapelit koetaan enemmän pelottavina, kuin helposti lähestyttävänä. Itse poliiseina aiomme vastaisuudessa mopomiitin havaittuamme mennä rohkeasti paikalle ja juttelemaan nuorille.

Nuoret myös esittivät toiveen mopomiittien laillistamisesta ja virallisten mopomiittipaikkojen rakentamisesta. Kaupungin tai kunnan toivotaan kehittävän nuorille mopoiluun tarkoitettu suljettu alue, missä temppuilu ja ”stunttailu” voisi tapahtua turvallisesti ja mahdollisesti myös valvotusti. Nuoret kertoivat haluavansa harjoitella temppuilua laillisesti, ilman pelkoa viranomaisten puuttumisesta. Tällaisella laillisella mopoilu- ja temppuilualueella olisi välillinen positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja sitä kautta myös helpottava tekijä poliisiin kohdistuvaan tehtäväkuormaan. Nuorten ei tarvitsisi harjoitella temppuilua liikenteessä. Yksi pääkaupunkiseudun

haastateltavistamme kertoikin heidän tekevän yhteistyötä paikallisen poliisin kanssa sen eteen, että saisivat käyttöönsä tällaisen suljetun tiealueen.

Näiden toiveiden ja parannusehdotusten perusteella toteamme, että nykynuoret ajattelevat paljon harrastamisensa turvallisuutta ja miettivät, kuinka mopomiittien laillistaminen helpottaisi heidän harrastusmahdollisuuksiaan. Viimeisenä toimintaehdotuksena voisimme mainita, että mielestämme poliisin olisi hyvä tiedottaa mopoiluun ja mopomiitteihin liittyvistä asioista muutenkin, kuin vain negatiivisessa valossa. Joskus positiivisella uutisoinnilla saattaa olla yllättäviäkin vaikutuksia, varsinkin nuorten asenteisiin.

8.4 Jatkotutkimusehdotukset

Työn edetessä huomasimme nuorten tuovan esille paljon asioita ja huolia, jotka voisivat olla jatkotutkimisen arvoisia. Nuoret kertoivat mietteitään siitä, mitkä tekijät saattaisivat olla syynä mopoilijoiden määrän vähentymiselle. Osa nuorista oli vakaasti myös sitä mieltä, että mopokortin hankintahinta on noussut huomattavasti. Nuorten mielestä tämä vaikeuttaa mopokortin hankkimista. Yksi hyvä jatkotutkimusaihe voisikin käsitellä sitä, onko elintason kallistuminen Suomessa vaikuttanut myös mopokorttitutkimuksen kustannuksiin ja onko sillä tosiasiallisesti ollut vaikutuksia mopoilijoiden määrään.

Toisena mielenkiintoisena asiana nuoret toivat esille mopokorttitutkimuksen haastavuuden. Nuoret kertoivat, että yhä useampi heistä kokee tutkimuksen läpäisemisen olevan liian haastavaa. Onko tosiaan niin, että tutkimuksen hinnan lisäksi olisi aiheellista tarkastella myös tutkimuksen läpäisyvaatimuksia. Mikäli näitä läpäisyvaatimuksia laskettaisiin, vaikuttaisiko se mopoilijoiden määrää. Ja mitkä saattaisivat olla näiden toimenpiteiden negatiiviset vaikutukset? Vaikuttaisivatko ne mopoilijoiden liikenneturvallisuuteen, lisääntyisikö mopoilijoiden onnettomuudet tai millaiset vaikutukset näillä asioilla voisi olla poliisin työhön.

Myös mopoautojen ja koptimönkijöiden yleistymisen on koettu nuorten joukossa mopoilua vähentävänä ilmiönä. Nuoret mopoilijat luonnehtivat ilmiötä huolestuttavana ja kertovat jostain syystä olevan muodikkaampaa omistaa koptimopo tai mönkijä tavallisen mopon sijaan. Mielestämme jatkotutkimuksena olisikin mielenkiintoista selvittää, kuinka nousujohteista koptimönkijöiden myynti Suomessa on ollut. Voisikin olla mielenkiintoista esimerkiksi rekisteröintitilastoista selvittää, kuinka paljon koptimönkijät ovat lisääntyneet vuosien aikana ja mistä tämä mahdollisesti johtuu.

Mopoilua ilmiönä on tutkittu loppu viimein todella vähän, joten mikä tahansa tutkimus aiheen tiimoilta olisi varmasti mielenkiintoista luettavaa. Päätämme tähän opinnäytetyömme erään haastateltavan nuoren viisailla sanoilla.

"Sen vielä haluaisin lisätä, että jos jotain oon "mopopiireissä" todennu niin, rattijuopumuksia pidetään todella huonona asiana. Mopoilevien nuorien mielestä se on jopa alhaisinta mitä ihminen voi liikenteessä tehdä, kun sillä vaarantaa itsensä lisäksi muut. Kaikki ovat todella kriittisiä minkäänlaisen päihteen alhaisena ajamisesta, joka on mielestäni todella hyvä juttu! Me pidetään harrastukset ja alkoholi todella kaukana toisistaan!" (Mies 18)

LÄHTEET

Ajokortti-info. Ajoneuvot, joita saan ajaa. Verkkosivu. [Luettu 25.1.2024] Saatavissa:

<https://ajokortti-info.fi/fi/perustietoa-ajokortista/ajoneuvot-joita-saan-ajaa>

Asetus kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EU) N:o 168/2013 Saatavissa: [https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A02013R0168-20160101&qid=1548747804776&from=FI)

[content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A02013R0168-20160101&qid=1548747804776&from=FI](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A02013R0168-20160101&qid=1548747804776&from=FI)

Elina Nikoskinen. 04/2011. Mopot ja mopoilu - Tarkastelua ilmiöstä, sen merkityksestä ja asemasta nuoren elämässä. Verkkojulkaisu. [Luettu 15.11.2023] Saatavissa:

<https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/38017/978-951-9245-12-6.pdf?sequence=1>

Haikansalo, A ja Korander, T. 2023. Poliisi (AMK) -opinnäytetyön ohje, POL-2023-106468

Hirsjärvi, Sirkka & Remes, Pirkko & Sajavaara, Paula 2009. Tutki ja kirjoita. 15. painos. Helsinki: Tammi. [Luettu 23.1.2024]

Ilta-Sanomat. 18.7.2023. Poliisi puuttui useisiin epäiltyihin rikoksiin mopomiiteissä Pirkanmaalla.

Verkkosivu. [Luettu 23.1.2024] Saatavissa: [https://www.is.fi/tampereen-seutu/art-](https://www.is.fi/tampereen-seutu/art-2000009726987.html)

[2000009726987.html](https://www.is.fi/tampereen-seutu/art-2000009726987.html)

Jyväskylän yliopisto. 2023. Kurssi- ja oppimateriaalipilone, Tutkimusstrategiat. Verkkojulkaisu.

[Luettu 23.1.2024] Saatavissa:

<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat>

Kosonen Martta-Liisa. 12/2011. Mopoilu nuorten kokemana – Allrightin mopomiitit. Humanistisen ammattikorkeakoulun opinnäytetyö. [Luettu 15.11.2023] Saatavissa:

<https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/36769/OpinnaytetyoKosonenMarttaLiisa2011.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Liikenneturva. 28.3.2023. Mopoilijoiden henkilövahingot liikenteessä. Verkkojulkaisu. [Luettu

23.1.2024] Saatavissa: <https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/mopoilijoiden-henkilovahingot-tieliikenteessa/>

Motot.net. 28.9.2021. Suomen mopohistoriaa. Verkkosivu. [Luettu 24.01.2023] Saatavissa:

http://www.motot.net/wiki/Suomen_mopohistoria

Motot.net 2011a. Allrightin miitti 2011. Verkkosivu. [Luettu 25.1.2024] Saatavissa:

http://www.motot.net/wiki/Allrightin_miitti

Motot.net 2011b. Yleistä. Verkkosivu. [Luettu 25.1.2024] Saatavissa:

<http://www.motot.net/wiki/Motot.net:Yleistä>

Motot.net 2011c. Miitti. Verkkosivu. [Luettu 25.1.2024] Saatavissa: <http://www.motot.net/wiki/Miitti>

MTV-Uutiset. 23.4.2016. Mikä kumin polttamisessa on niin hienoa ja voiko siitä saada sakot? – "Metrihinnat urbaanilegenda". Verkkosivu. [Luettu 24.1.2024] Saatavissa:

<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/mika-kumin-polttamisessa-on-niin-hienoa-ja-voiko-siita-saada-sakot-metrihinnat-urbaanilegenda/5856422>

MTV-Uutiset. 18.10.2023. Mopomiitit "paisuvat paisumistaan", poliisi peräänkuuluttaa varovaisuutta ja maalaisjärkeä: "Se olisi optimitilanne". Verkkosivu. [Luettu 23.10.2023] Saatavissa:

<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/mopomiitit-paisuvat-paisumistaan-poliisi-peraankuuluttaa-varovaisuutta-ja-maalaisjarkea-se-olisi-optimitilanne/8801314>

Paaso, Mikko 2008. Moottoripyöräily harrastuksena. Helsinki, Readme.fi Oy. [Luettu 25.1.2024]

Roiko Mikko. 2/2021. Mopoilusta aiheutuvat häiriöt ja turvallisuusongelmat Ylivieskassa.

Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö. [Luettu 3.1.2024] Saatavissa:

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/362870/ON_Roiko.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Anita Saaranen-Kauppinen & Anna Puusniekka. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto [verkkajulkaisu]. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto [Luettu: 24.1.2023]

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

Tampere.fi. 4.8.2023. Nuorten mopomiitti kokoaa jälleen yhteen nuoret mopoharrastajat.

Verkkosivu. [Luettu 23.1.2024] Saatavissa:

<https://www.tampere.fi/ajankohtaista/2023/08/04/nuorten-mopomiitti-kokoaa-jalleen-yhteen-nuoret-mopoharrastajat>

Tutkimuseettinen neuvottelukunta, TENK 2023: Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan HTK-ohje 2023. Verkkajulkaisu.

[Luettu 10.1.2024] Saatavissa: https://tenk.fi/sites/default/files/2023-03/HTK-ohje_2023.pdf.

YLE. 26.5.2023. Poliisi kertoo, mitä laillinen mopomiitti vaatii. Verkkosivu. [Luettu 23.10.2023]

Saatavissa: <https://yle.fi/a/74-20033295>

YLE. 16.5.2023. Mopomiiteissä on sattunut jo useita onnettomuuksia, vaikka kesä on vasta alussa. Verkkosivu. [Luettu 23.10.2023] Saatavissa: <https://yle.fi/a/74-20031824>

YLE. 30.9.2019. "Nuoruus ilman mopokorttia olisi ihan perseestä" – Monelle mopoikäiselle ajaminen ei ole pelkkä harrastus, vaan elämän tärkein juttu. Verkkosivu. [Luettu 24.1.2024] Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-10986673>

YLE. 16.7.2019. Yle selvitti, miten nuorten mopomiitit järjestetään – viikonloppuna Kuopiossa kolme loukkaantui, kun kevytmoottoripyörä lähti käsistä. Verkkosivu. [Luettu 20.1.2023] Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-10879507>

YLE. 15.7.2019. Kolme loukkaantui moottoripyörän karattua mopomiittiyleisöön Kuopiossa. Verkkosivu. [Luettu 23.1.2024] Saatavissa: <https://yle.fi/a/3-10877503>

LIITTEET

LIITE 1 Haastattelurunko

LIITE 1 HAASTATTELURUNKO

HAASTATTELU:

Ikä:

Sukupuoli:

Mopo/Kevytmoottoripyörä/Moottoripyörä:

Kaupunki:

1. Oletko osallistunut mopomiitteihin? Miten useasti?
2. Missä mopomiittejä järjestetään seudullasi?
3. Miten saat tiedon mopomiiteistä / Missä niistä sovitaan?
4. Miten mopomiitteihin osallistutaan? Täytyykö olla oma mopo/kulkuneuvo?
5. Mitä mopomiiteissä tapahtuu? Onko mopomiittejä erilaisia?
6. Minkä ikäisiä ihmisiä miiteissä on?
7. Onko miiteissä tapahtunut onnettomuuksia sinulle tai jollekin muulle? Minkälaisia?

8. Onko mopomiitit mielestäsi aiheuttaneet häiriöitä ympäristölle tai ulkopuolisille? Minkälaisia?

9. Onko poliisi ollut läsnä mopomiiteissä? Miten koet poliisin mahdollisen läsnäolon/sen puuttumisen?

10. Miten toivot poliisin suhtautuvan tai osallistuvan tapahtumiin? Mitä poliisi voisi tehdä toisin?

11. Onko poliisin osallistuminen miitteihin mielestäsi tärkeää?

12. Onko mielestäsi mopoilijoiden keskuudessa enemmän negatiivinen vai positiivinen kuva poliisista? Miksi?

13. Oletko itse ollut tekemisissä poliisin kanssa ollessasi mopolla/muulla liikenteessä?

14. Millainen oma kokemuksesi poliisin kanssa on ollut? Positiivinen vai Negatiivinen? Miksi?