

# **NUORTEN MOPOILIJOIDEN ASEENTEET LAUKAASSA**

Häkkinen, Heikki & Matsi, Yrjö &  
Solismaa, Jari  
Opinnäytetyö  
Humanistinen ammattikorkeakoulu  
Kansalaistoiminnan ja nuorisotyön  
Koulutusohjelma (210 op)  
18.11.2009

## HUMANISTINEN AMMATTIKORKEAKOULU

Koulutusohjelma: Kansalaistoiminnan ja nuorisotyön koulutusohjelma

### OPINNÄYTETYÖN TIIVISTELMÄ

<b>Työn tekijä(t)</b> Häkkinen, Heikki & Matsi, Yrjö & Solismaa, Jari	
<b>Työn nimi</b> Nuorten mopoilijoiden asenteet Laukaassa	
<b>Työn ohjaaja(t)</b> Nikkilä, Juha & Kuivakangas, Johanna	<b>Sivumäärä</b> 45
<b>Tiivistelmä</b> <p>Opinnäytetyö käsitteli Laukaan kunnan mopoilukulttuuria ja sen aiheuttamia ilmiöitä. Tilaajana opinnäytetyössä oli Laukaan vapaa-aikatoimi. Opinnäytetyö oli suoraa jatkoa keväällä 2009 tekemälle sosiaalisen vahvistamisen käytäntöjä kehittäväälle projektille, joka myös toteutettiin yhteistyössä Laukaan vapaa-aikatoimen kanssa.</p> <p>Työn tarkoituksena oli kartoittaa nuorten mopoilun nykytilaa sekä tarjota kunnalle työvälineitä liikennekasvatukseen ja mopoilukulttuurin kehittämiseen. Opinnäytetyö perustui pitkälti Laukaan yhdeksäsluokkalaisille toteutettuun mopoaiheiseen kyselyyn. Kyselyn lisäksi toteutettiin kolme haastattelua, joissa haastateltiin poliisia, autokoulun opettajaa sekä Laukaan kunnan vapaa-aikaohjaajaa. Haastattelut toimivat opinnäytetyössä tukena kyselyistä saatuihin tuloksiin.</p> <p>Nuorten mopoilijoiden määrä on kasvanut 2000-luvulla, joten siitä aiheutuneet lieveilmiötkin ovat lisääntyneet. Kyselyiden ja haastatteluiden perusteella voidaan todeta, että nuorten keskuudessa vallitsee välinpitämättömyys liikennesääntöjä kohtaan. Kyselyyn vastasi yhteensä 226 nuorta, jotka käyvät koulua Vihtavuoren, Lievestuoreen sekä Sydän-Laukaan yläastetta.</p> <p>Laukaan vapaa-aikatoimi halusi opinnäytetyöltä erityisesti ideoita, joita he voisivat toteuttaa ja pääpaino työssä olikin ideoiden luomisessa sekä ratkaisumallien löytämisessä vallitsevaan tilanteeseen. Työssä on läpi käyty ja tarjottu erilaisia malleja tilanteen parantamiseksi. Kasvava mopoilu on aiheuttanut keskustelua eri puolilla Suomea. Ongelmat ovat usein samoja eri kunnissa, joten opinnäytetyö tarjoaa tietoa ja ratkaisumalleja myös muillekin kuin Laukaan kunnalle.</p>	
<b>Asiasanat</b> osallisuus, osallistaminen, mopoilu, asenteet, nuoret	

**HUMAK UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES**

Name of the Degree: Degree Programme in Civic Activity and Youth Work

**ABSTRACT**

<b>Author(s)</b> Häkkinen, Heikki & Matsi, Yrjö & Solismaa, Jari	
<b>Title</b> Attitudes of young moped drivers in Laukaa	
<b>Tutor(s)</b> Nikkilä, Juha & Kuivakangas, Johanna	<b>Number of pages</b> 45
<b>Abstract</b> <p>Moped culture and its effects are discussed in this thesis. The thesis was ordered by Laukaa municipality's leisure time services. The study follows a social strengthening project executed in 2009 which was also done in co-operation with Laukaa leisure time services.</p> <p>The purpose of this thesis was to study the current state of young people's moped culture and to offer tools for municipality's traffic education and moped culture development. The thesis is mainly based on a survey directed to 9<sup>th</sup> grade students in Laukaa. In addition to the survey, three interviews with police, a traffic school teacher and Laukaa's leisure time instructor were conducted.</p> <p>The growing number of young moped drivers in the 21<sup>st</sup> century has also increased the side effects. Based on the survey and interviews, disregard to the traffic rules among the young people can be seen. A total of 226 young people from Vihtavuori, Lievestuore and Sydän-Laukaa middle school participated in the survey.</p> <p>From the thesis findings, the Laukaa leisure time services expected especially new ideas to implement. Therefore the emphasis of this study was to generate some ideas and solutions to the current situation. The thesis reviews and offers different models to improve the current situation. The increasing number of moped drivers has generated debate accross Finland. The problems are same in different municipalities so this thesis gives information and solutions not only to Laukaa but also other municipalities.</p>	
<b>Keywords</b> social participation, engagement, moped driving, attitudes, the young	

# Sisällys

<b>1. Johdanto</b>	
<b>2. Opinnäytetyön tilaaja – Laukaan Vapaa-aikatoimi</b>	6
<b>3. Opinnäytetyössä käytetyt menetelmät</b>	7
<b>4. Taustaa opinnäytetyölle</b>	9
4.1 Mopoilijoiden piittaamattomuus	9
4.2 Mopoilu – uusi alakulttuuri?	10
4.3 Mopoilijan Suomi	11
4.4 Onnettomuudet mopoilussa	14
<b>5. Kysely ja haastattelut</b>	16
5.1 Kyselyn pääpiirteet	16
5.2 Kyselyn tulokset	17
5.3 Kyselyn analysointia	18
5.4 Haastattelut	19
<b>6. Kehittämisehdotukset</b>	21
6.1 Kevään 2009 mopoprojektin pääpiirteet ja toteutus	21
6.2 Mopoilijoiden tapaamiset eli mopomiitit	24
6.3 Oma rata mopoilijoille	26
6.4 Vanhempainilta mopoilijoiden vanhemmille	28
6.5 Päihdeputken malli	29
6.6 Mopo-oppaat	30
6.7 Seikkailukasvatuksen menetelmät ryhmänohjaajan välineenä	32
<b>7. Pohdinta</b>	34
7.1 Opinnäytetyön onnistumisen analysointi	34
7.2 Nuorten mopoilijoiden tulevaisuuden näkymät Laukaassa	35
<b>Lähteet</b>	38
<b>Liitteet</b>	41

## 1. Johdanto

Opinnäytetyössämme teimme selvityksen Laukaan vapaa-aikatoimelle Laukaan kunnassa vallitsevista mopoiluun liittyvistä asenteista. Selvitimme mopoiluun ja liikennesääntöihin liittyviä asenteita kyselyllä, joka tehtiin Laukaan kunnan yhdeksäsluokkalaisille. Lisäksi haastattelimme paikallista poliisia, autokoulun edustajaa, sekä kunnan työntekijää. Laukaan kunnassa on syntynyt kuohuntaa mopoilijoiden sääntörikkomusten takia. Laukaassa mopoilijat suosivat isoissa ryhmissä ajamista, ja tämä aiheuttaa meluhaittaa. Tämän hetkinen tilanne näyttäisi siltä, että piittaamattomuus on eräänlainen muoti-ilmiö ainakin Laukaan kunnassa mopoilijoiden keskuudessa. Laukaa-Konnevesi paikallislehden yleisönosastokirjoituksissa turvallisemman mopoilun puolesta on kirjoitettu useampaan otteeseen.

Opinnäytetyömme tilaaja on Laukaan vapaa-aikatoimi. Teimme keväällä 2009 Laukaan vapaa-aikatoimelle sosiaalisen vahvistamisen käytäntöjä kehittävän projektin, jossa toimeenpanimme mopoilijoista koostuvan mopokerhon. Projektissa kasasimme Laukaalaisista mopoilijoista ryhmän, tarkoituksenamme saattaa osallistujien liikennekäyttäytymistä turvallisempaan suuntaan. Opinnäytetyömme onkin jatkoa projektilemmme. Kokonaiskuvan hahmottamiseksi olemme käyneet läpi opinnäytetyössämme myös projektia ja pidämme mopokerhoa hyvänä keinona vaikuttaa nuorten liikennekäyttäytymiseen.

## 2. Opinnäytetyön tilaaja – Laukaan Vapaa-aikatoimi

Opinnäytetyömme tilaajana on Laukaan kunnan vapaa-aikatoimi. Kuntalaisilta on kantautunut jo muutaman vuoden ajan valituksia mopoilusta, sen aiheuttamasta melusta ja vaaratilanteista. Myös koulu on esittänyt huolen oppilaistaan, jotka virittelevät mopoja ja ajavat vaarallisen oloisesti välitunneilla.

Lyhenne VATTI tarkoittaa vapaa-aikatoimen tiimiä. Tiimiin kuuluvat vapaa-aikatoimen tulosyksiköt; kirjasto-, koulutus- (kansalaisopisto), vapaa-ajantila- ja nuorisopalvelut, vapaa-ajan palvelut ja vapaa-ajan lautakunta. Tiimiä täydentävät vapaa-ajanjärjestöt ja yksittäiset kuntalaiset. (Laukaan kunta [2009](#).) Laukaa panostaa nuorisotyöhön vatin kautta huomattavan paljon. Tämä näkyy esimerkiksi suurena määränä laadukkaita nuorten leirejä Laukaan Multamäen leirikeskuksessa. Myös retkitoiminta, ehkäisevä päihdetyö, nuorisotilat ja vastaava toiminta on Laukaassa aktiivista ja toimivaa. Opinnäytetyön myötä pääsemme vaikuttamaan Laukaan kunnan nuorisotyöhön.

Teimme Laukaan kuntaan keväällä 2009 projektin, jonka lähtökohta oli perustaa mopokerho. Kerhon tavoitteet olivat edistää laukaalaisten nuorten vastuullista liikennekäyttäytymistä, puuttua melu- ja ilkeävaltahäiriöihin, opettaa toimimaan liikenteessä sääntöjä noudattaen mutta myös luoda nuoria itseään miellyttävä projekti.

### 3. Opinnäytetyössä käytetyt tutkimusmenetelmät

Aineistoa keräsimme lomakekyselyillä ja haastatteluilla. Lomakekyselyt tehtiin yhdeksäsluokkalaisille ja haastattelut teimme poliisille ja Laukaan kunnan nuorisotyöntekijälle. Haastattelun ja kyselyn idea on hyvin yksinkertainen. Kun haluamme tietää, mitä ihminen ajattelee tai miksi hän toimii niin kuin toimii, on järkevää kysyä asiaa häneltä. Kyselyyn ja haastatteluun perustuvaa tutkimusta on kritisoitu, mutta ongelmat ovat olleet lähinnä metodisia. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 72.) Opinnäytetyömme aineiston pääpaino on ollut lomakekyselyissä ja haastatteluilla olemme hakeneet laajempaa perspektiiviä kyselyissä ilmenneille tuloksille. Aineistomme on Laukaan kunnan yhdeksäsluokkalaisten osalta todella kattava ja olemme saaneet selvitettyä sen avulla nykyistä mopoilutilannetta sekä kehitysehdotuksia tilanteen parantamiseksi.

Tutkimuksen tavoite on oltava täysin selvillä ennen kuin kyselylomakkeen laatiminen aloitetaan (Heikkilä 2008, 47). Kyselylomakkeen laatiminen sujui ongelmitta yhteistyössä vapaa-aikatoimen ja opinnäytetyömme ohjaajan kanssa. Laukaan kunta halusi kartoittaa nykytilanteen ja sen mitä tilanteelle tulisi tehdä. Suljetuissa kysymyksissä on valmiit vastausvaihtoehdot, joista ympyröidään tai rastitetaan sopiva / sopivat. Tällaisia kysymyksiä nimitetään myös strukturoiduiksi kysymyksiksi. (mt., 50.) Lomakkeessa oli sekä strukturoituja kysymyksiä että avoimia kysymyksiä. Suurin osa avoimiin kysymyksiin tulleista vastauksista oli hyvin lyhyitä, kahden kolmen sanan pituisia. Vastaajien valmiudet vastata avoimena esitettyihin käyttäytymisen syitä koskeviin kysymyksiin vaihtelevat ja kysymykset jäävät usein vastausta vaille. Avointen vastausten luokittelu jälkikäteen on lisäksi vaikeaa ja voi sisältää tulkintavirheitä. (mt., 56) Vastaajien suuri määrä kuitenkin auttoi meitä, koska joukossa oli myös nuoria, jotka panostivat tosissaan kyselyyn ja antoivat meille hyviä parannusehdotuksia nykytilanteeseen.

Vaikka lomake tehdään kuinka huolellisesti, se tulee aina koehaastatella tai antaa kohdejoukon edustajille vastattavaksi (mt., 61). Koehaastattelutilannetta emme järjestäneet, mutta mielestämme kysymysten huolellinen suunnittelu kuitenkin auttoi meitä tässä tilanteessa.

Henkilökohtaisessa haastattelussa haastattelija ja haastateltava ovat suorassa vuorovaikutuksessa keskenään (mt., 67). Haastatteluissamme käytimme kuutta eri kysymystä ja näissä kysymyksissä yritettiin selvittää onko mopoilijoiden asenne vuosien mittaan muuttunut ja mitä asialle tulisi tehdä.



## 4. Taustaa opinnäytetyölle

### 4.1 Mopoilijoiden piittaamattomuus

Piittaamattomuus näyttelee suurta roolia nuorten mopoilijoiden keskuudessa. Mopojen tekninen kunto ja ajo-ominaisuudet ovat parantuneet viime vuosina. Ajoasenteena on kuitenkin ajaa mopon maksiminopeutta. Mopot ovat tulleet turvallisemmiksi mutta erityisesti virittelyn myötä nopeudet ovat kasvaneet. Harva mopo kulkee lain sallimaa 45km/h maksiminopeutta. (Hernetkoski, Lammi, Laapotti, Katila & Kesknen 2007, 46.)

Kyselytutkimuksemme puoltaa edellä mainittua. 127 nuorta oli kyselyn perusteella sitä mieltä että laittomalla mopolla ajaminen on hyväksyttävää. 93 nuorta taas ei pitänyt laittomalla mopolla ajamista hyväksyttävänä. Haastatteluiden perusteella mopoilijat suhtautuvat hyvinkin myötämielisesti laittomalla mopolla ajamiseen. Toisaalta jo keväällä 2009 ”Mopoprojekti” hankkeen aikana teimme useaan otteeseen havaintoja, joissa nuoret mopoilijat eivät tuominneet lain rikkomista, eivätkä riskinottoa liikenteessä. 60 kyselyyn vastannutta eivät hyväksyneet lain rikkomista Laukaassa mopoillessa. 113 taas piti lain rikkomista hyväksyttävänä. 47 oli sitä mieltä, että mopoilijat eivät riko lakia Laukaassa. Ryhmän aiheuttama paine mopon virittämiseen on haastattelujen mukaan suuri. Mopon virittämisellä tarkoitetaan mopon tehon/välitysten muuttamista siten, että mopon maksiminopeus kasvaa.

Kysyttäessä päihteiden vaikutuksen alaisena ajamisesta suurin osa nuorista on ottanut kielteisen kannan: ”Ei mitään järkeä, ei hyvä”, ovat yleisimpiä vastauksia. Useimpien nuorten mielestä Laukaassa vallitsee turvallinen ilmapiiri mopoilun suhteen, mutta joissain vastauksissa on mainittu, että löytyy myös niitä, jotka eivät liikennesääntöjä kunnioita ja aiheuttavat tätä kautta vaarallisia tilanteita.

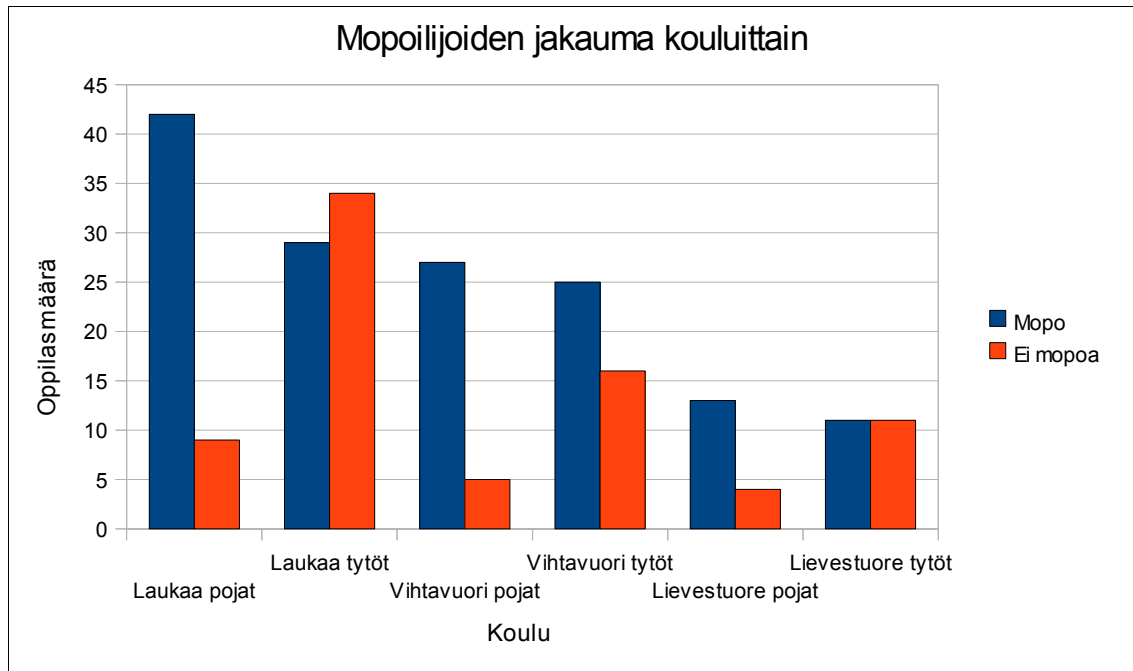
Kysyttäessä keinoja miten Laukaan kunta voisi puuttua mopoiluun liittyviin haasteisiin ja ongelmiin käy ilmi, että suurin osa nuorista vain mainitsee, ettei nuorten mopoiluun tarvitse puuttua. Osa nuorista toivoo kuitenkin enemmän valistusta liittyen mopoiluun sekä järjestettyjä mopomiihtejä. Viimeisessä avoimessa kysymyksessä olimme tehneet fiktiivisen kirjoituksen, jossa halusimme nuorten kirjoittavan vastineen. Monet mopoilevat nuoret ovat ottaneet kirjoitukseen erittäin hyökkäävän kannan: ”Anna nuorten olla nuoria”, on yleinen vastaus. Kirjoitukseen löytyy myös ymmärtäviä vastauksia: ”Poliisin tulisi tehostaa valvontaa ja puuttua kovemmin mopoilijoiden tekemisiin.” Kuten arvelimmekin, suurin osa avoimien kysymysten vastauksista oli lyhyitä yhden kahden sanan vastauksia. Pieni osa nuorista täytti kyselyn avoimet kohdat huolellisemmin ja saimme niistä tärkeää tietoa muun muassa kehittämisehdotuksiin.

#### **4.2 Mopoilu – uusi alakulttuuri?**

Tillman ja Hobbs (1949) toteavat ihmisen ajavan niin kuin elää (Rajalin, Pöysti & Puohiniemi 2008, 2). Holtiton mopoilu on yleistynyt niin, että siitä on syntynyt jo alakulttuuri Suomessa. Nuorten mopoilijoiden keskuudessa näyttäisivät vallitsevan tietyt normit ja arvot. Kyselytutkimuksemme mukaan lain noudattamatta jättäminen näkyy olevan monesti hyväksyttävää nuorten keskuudessa. Haastatteluiden perusteella kielletyillä alueilla sekä viritetyllä mopolla ajaminen ovat yleisimpiä rikkomuksia Laukaan kunnassa.

Nuoriso mieltää mopoiluharrastuksen omakseen ja mopo liittyy olennaisena osana nuoren arkeen, parhaimmillaan helpottaen nuoren elämää ja tuoden siihen sisältöä. Huonoimmillaan mopoiluharrastuksessaan nuori asettaa itsensä hengenvaaraan. Kyselytutkimuksessamme ei nostettu ryhmän painetta syyksi holtittomaan mopoiluun. Niin sanottu hengailu mopoengissä miellettiin haastatteluissa tekijäksi, joka ajaa nuoret harkitsemattomiin tekoihin. Nimenomaan ryhmässä ajaminen on uusi alakulttuuri. Yksittäiset mopoilijat

eivät haastatteluiden mukaan juurikaan aiheuta harmia. Mopoilun suosio on kovassa nousussa. Suuria mopojegejä on helppo muodostaa, sillä mopoilijoita riittää pienemmilläkin paikkakunnilla. Alla oleva taulukko mopoilijoista Laukaan kunnassa todistaa sitä, että myös tytöt ovat löytäneet mopoiluharrastuksen. Ainoastaan Sydän-Laukaan koululla enemmistö tytöistä ei omista mopoa.



### 4.3 Mopoilijan Suomi

Laukaan kunnassa on tietysti myös nuhteettomia mopoilijoita, jotka keskittyvät laittomuuksien sijaan ajamisen riemuun sääntöjen sallimissa rajoissa. Valitettavasti Laukaassa mopoilun tila on kuitenkin huolestuttavalla tasolla. Pahimmillaan mopoja viritetään kulkemaan todella suuria nopeuksia, mopoilla ajetaan ilman mopokorttia ja rekisteröimättömiä mopoja tavoitetaan toisinaan myös liikenteestä. Myös päihtyneenä mopolla ajaminen koetaan hyväksyttäväksi pienissä määrin. Liikennesääntörikkomukset ovat

haastattelujen pohjalta nuorten laukaalaisten mopoilijoiden ongelma. Mopoilla ajetaan paikoissa, joihin mopoilla ei ole oikeasti mitään asiaa. Haastatteluista ilmeni, että yksittäiset mopoilijat ovat jopa ajaneet poliisia karkuun Laukaassa.

Tilanteeseen ovat heränneet kunnan asukkaat. Laukaa-Konnevesi paikallislehden yleisönosaston kirjoituksissa päivitetään mopoilun tilaa. ”Nuoret ovat kesän aikana ja vielä koulujenkin alettua aiheuttaneet häiriötä parveilemalla kauppohen edustalla sekä mopoilemalla ympäri kirkonkylää läpi yön. Yön läpi mopoilevat ovat herättäneet ihmetystä myös siksi, että ajelua on tapahtunut myös keskellä viikkoa koulujen alkamisen jälkeen. Toisinaan aamuun asti jatkunut moporalli on herättänyt poliisin ajattelemaan vanhempien vastuuta lapsistaan.” (Laukaa-Konnevesi 21.8.2008.)

”Vihaajia tulee (mopoilijoita kohtaan) riittämään ellei käytöksenne parane. Lopettakaa yöpäristelyt asutusalueilla, pururadoilla ja kirkonmäellä”. (mt., 9.10.2008.) Monet yöt mopomelun takia valvonut miettii mikä ihmeen vitsi on säättää mopot ja mönkijät niin, että melu on mahdollisimman kovaa (mt., 30.7.2009). ”Tuttavani soitti 112:een valittaen mopojen häiritsevää ajosta. Häätäkeskuksen mies sanoi tuttavalleni: Kyllä Jyväskylän poliisi tietää, että Laukaassa on mopo-ongelma”. (mt., 27.11.2008.)

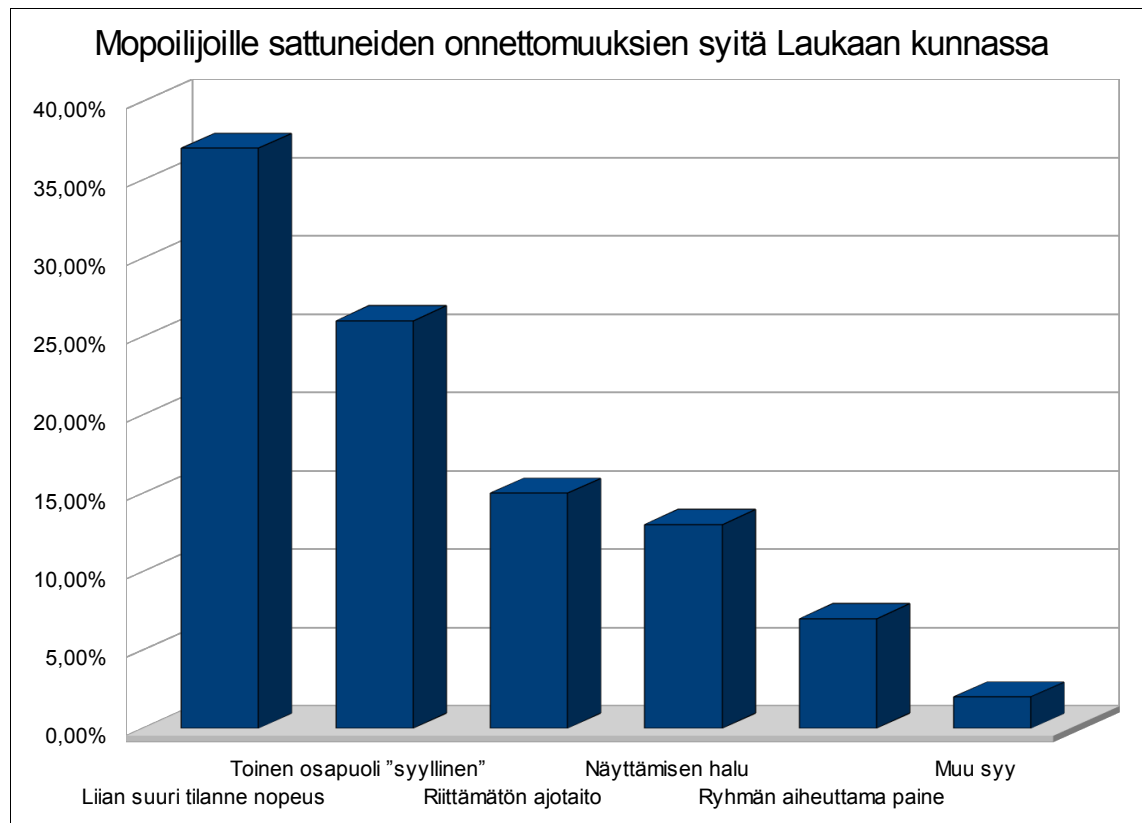
Paikallinen mopoilija kirjoitti vastineen 2.10.2008 Laukaa-Konnevesi -lehteen: ”Saanko kysyä miksi meitä tavallisia ihmisiä sorretaan vain sen takia että omistamme tuon kyseisen kulkuneuvon? Minä itse en herää ainakaan, mopo päristää ohi talostani. Jos ääni on kuitenkin liikaa korvillenne, miksi ette osta korvatulppia? Kumpi teidän mielestänne on parempi vaihtoehto, ajamme mopoilla iltaisin vai juomme alkoholia”?

Valvontakameroiden asentamatta jättämistä kommentoidaan Laukaa-Konnevesi -lehdessä seuraavasti. Laukaa ei kitke mopoilua valvontakameroilla, koska sillä ei ole sopivaa valvovaa viranomaista. Myös valvonnan ja yksityisyyden suojan välinen suhde arveluttaa teknistä lautakuntaa. Kameravalvonnasta on

Laukaassa tehty 60 kuntalaisen allekirjoittama kansalaisaloite, minkä lisäksi teknisen lautakunnan puheenjohtaja on tehnyt suullisen aloitteen asiasta. Poliisi on luvannut lautakunnalle tehostaa valvontaansa Laukaassa. (mt., 20.8.2009.)

Ongelma ei ole pelkästään alueellinen vaan voidaan puhua jo valtakunnallisesta ongelmasta. Esimerkiksi Rantasalmelle on perustettu moporallitoimikunta, joka pyrkii neuvonnan kautta lähestymään mopoilijoita. ”Se olisi sitten äärimmäinen keino, jos liikkumiskieltoja ruvetaan laittamaan.” Miettii Rantasalmen moporallitoimikunnan puheenjohtaja Esa Lappalainen. Nuorten moporalli kuumentaa tunteita myös Etelä-Savossa. Monessa kunnassa asukkaat ovat ärsyyntyneet mopojen pärinä kylänraitilla etenkin iltaisin ja viikonloppuisin. Myös mopoilijoiden letkassa ajaminen ja kova vauhti vaivaavat asukkaita. Rantasalmella syrjäisiä kyläteitä riittäisi mopoilijoille, mutta nuoret viihtyvät paremmin kylänraitilla. Eri kunnissa moporalliin on haettu erilaisia ratkaisuja. Pieksämäellä on kielletty torin ympäristössä moottoriajoneuvoilla ajaminen iltaisin. Puumalassa on taas tehty valtuustoaloite moporallin hillitsemiseksi. Juvalla poliisi on tiukentanut mopoilijoiden valvontaa. Poliisi arvelee ongelmien yhdeksi syyksi asenteiden muuttumisen. Nykyään nuoret liikkuvat ulkona huomattavasti myöhempään kuin jokunen vuosikymmen sitten. (YLE Etelä-savon uutiset 14.10.2009.)

Vanhempi konstaapeli Marko Kilpi (2009) Pohjois-Savon poliisista kertoo, että pääsääntöisesti kohtaamiset moponuorten kanssa sujuvat hyvässä hengessä. Usein mopoilijat myöntävät itsekkin hölmöilleensä. Monet nykypäivän mopot ovat niin helppoja virittää, että siinä ei tarvitse enää edes isän apua, Kilpi toteaa. Eniten huomiota ja vaaratilanteita aiheuttaa, jos mopoilijat ajelevat pitkin kevyen liikenteen väyliä ja jalkakäytäviä, Kilpi kertoo. Toinen tämän päivän ilmiö on, että ajetaan karkuun. Siinä poliisi käyttää harkintaa, että kannattaako lähteä ollenkaan perään, sillä itse takaa-ajo voi aiheuttaa vaaratilanteita. (Vauhkonen 2009.)



#### 4.4 Onnettomuudet mopoilussa

Rekisterissä olevien mopojen määrä on noussut 2000-luvun alun sadastatuhannesta moposta yli kahteensataan tuhanteen – samalla on myös kasvanut viritettyjen mopojen määrä (Ajoneuvohallintokeskus 2009). Vuonna 2007 kuoli 10 mopoiilijaa, ja 864 loukkaantui. Tilastoissa ovat mukana vain poliisin tietoon tulleet onnettomuudet. Vuosina 1992–2003 kuolemaan johtaneissa mopo-onnettomuuksissa on viritys ollut riskitekijänä joka neljännessä tapauksessa (38 tapausta), ja alkoholi joka viidennessä tapauksessa (31 tapausta). Yli puolet mopo-onnettomuuksista sattuu risteyksissä. Tämä kielii liikennetaitojen puutteesta. Toinen tyyppivahinko on suistuminen. Tämä taas viittaa liian suuriin tilannenopeuksiin. (Liikenneturva 2009.)

Kyselyyn 226 yhdeksäsluokkalaisesta 147 ilmoittaa omistavansa mopon tai sellaisen hankkivansa. Heistä 32 kertoo olleensa mopo-onnettomuudessa. Kaksi yleisintä liikenneonnettomuuteen johtanutta syytä Laukaan mopoilijoilla ovat liian suuri tilannenopeus ja riittämätön ajotaito. Tämä käy toteen tapauksissa joissa mopoilija on itse aiheuttanut onnettomuuden. Alla oleva diagrammi osoittaa tämän. Kyselyyn vastanneista 47 % pitää mopojen virittämistä hyväksyttävänä. Mopon viritys lisää huomattavasti mopon ajamisen haasteellisuutta. Näin ollen mahdollisten onnettomuuksien syiksi voidaan luetella liian suuri tilannenopeus (mopo kulkee viritettynä liian lujaa) ja riittämätön ajotaito (viritettyä mopoa on vaikeampaa hallita).

Kyselymme mukaan Laukaan kunnan nuoret saavat monesti mopoiluharrastukseensa taloudellista tukea vanhemmiltaan. Vanhemmat tukevat polttoainekuluissa ja mopon hankinnassa. Jopa mopojen virittämisessä vanhemmat ovat tukena. Virittämistä tekevät nuoret pojat, jotka tietävät hyvin tarkkaan miten viritykset tehdään. Poikien isät ovat usein juonessa mukana. (Hernetkoski, Lammi, Laapotti, Katila & Kesknén 2007, 47.) Laukaan 147 mopoilijasta vain 26 % kertoo vanhempiansa asettavan rajoituksia mopoiluun. Muutama vastanneista ilmoitti vanhempiansa valvovan mopojen virittämistä. Mopon kotiin palautusaika ilmoitettiin yleisimmiksi rajoituksiksi. Usealla nuorella on myös tietty viikkoraha polttoaineisiin. Monet vanhemmat eivät siis tiedä virityksestä tai osa heistä ei edes halua puuttua siihen.

## 5. Kysely

### 5.1 Kyselyn pääpiirteet

Osana opinnäytetyötä toteutimme kyselyn kaikkiaan 226 Laukaalaiselle nuorelle. Kyselyn tarkoitus oli kattaa kaikki yhdeksäsluokkalaiset. Kohderyhmä valittiin yläasteen päättäviin, koska heidät oli helpoin tavoittaa koulujen kautta ja ikäryhmään mahtuu paljon mopoilijoita. Vanhemmille nuorille kyselyn tekeminen olisi ollut vaikeaa, koska Laukaassa ei ole ammattikoulua ja koulujen antamien tietojen mukaan vain harva lukiolainen mopoilee.

Kysely suunniteltiin siten, että siihen pystyisi vastaamaan mahdollisimman hyvin myös ne nuoret, jotka eivät mopoile. Kyselyn tarkoitus olikin selvittää sekä mopoiluun liittyviä asenteita että laukaalaisen mopoilun tilastotiikkaa. Osa kysymyksistä oli suunnattu selkeästi vain mopoilijoille ja suurin jako tehtiinkin heti alussa kysymällä nuorelta omistaako tai tuleeko tämä omistamaan mopon. Kaksi muuta tärkeää jaottelua tehtiin tyttöjen ja poikien välille sekä erittelemällä kysely Laukaan kolmeen eri yläasteeseen: Vihtavuoreen, Laukaaseen ja Lievestuoreen.

Yhtenä kyselyn päämäärinä oli myös selvittää vastauksia siihen, miten laukaalaista liikennekasvatusta ja mopokulttuuria lähdettäisiin kehittämään. Kyselystä saatuja tilastoja ja nuorien antamia kehitysehdotuksia voidaan viedä eteenpäin niin kunnalle, kouluille kuin vanhemmillekin.



## 5.2 Kyselyn tulokset

Tuloksista nousee esiin piittaamattomuus ja ymmärtämättömyys liikennesääntöjä ja yleistä turvallisuutta kohtaan. Kyselymme sadasta pojasta 79 hyväksyy mopojen virityksen ja 56 mopolla tai mopoillen lain rikkomisen. Vastaavasti 126 yhdeksäsluokkalaisesta tytöstä 75 hyväksyy virityksen ja 57 mopoilijoiden lain rikkomisen. Moni mopojen virityksen hyväksyjistä ei siis itse mopoile. Kyselyyn vastanneista 79 nuorta ilmoitti, ettei omista mopoa. Heistä 29 hyväksyy virityksen ja jopa 36 mopoilijoiden lain rikkomisen. Pojat ovat tyttöjä sallivampia. Myös mopoilijat ovat ei mopoileviin verraten sallivampia. Tyttöjen ja poikien sekä mopoilevien ja ei mopoilevien asenteissa näkyy kuitenkin yllättävän vähän eroja. Yhdeksäsluokkalaisista pojista reilusti yli puolet hyväksyy mopojen virityksen ja mopoilla liikennesääntöjen rikkomisen. Tytöistä vain hieman alle puolet hyväksyy saman asian.

Laukaan kirkonkylän ja Vihtavuoren yläaste ovat suhteellisen suuria. Kyselyyn vastanneita oli kirkonkylässä 114 ja vihtavuorella 73. Lievestuoreen yläasteella heitä on vain 39. Mopoiluun liittyvät asenteet vaihtelivat paikka paikoin yläasteittain. Vihtavuoren koulusta nousi erityisesti esiin keuliminen mopoiluun liittyvänä vaarana. Mopon keulimisella tarkoitetaan ajamista ainoastaan takarengas maassa.

Kyselyn mukaan jokaisessa koulussa on jaettu mopoilusta muutamia sakkoja. Onnettomuustilastot Laukaassa eivät ole valtakunnan tasoon verrattuna huolestuttavia. Räikeimmin kyselystä kuitenkin nousee ilmi laittomien mopojen ja lain rikkomisen hyväksyminen. Lievestuoreen 39 vastaajasta 28 hyväksyy virityksen ja silti 20 mielestä Laukaassa ei rikota mopoilla lakia. Kirkonkylällä 114 nuoresta 79 hyväksyy laittomalla mopolla ajamisen. Ongelma siis piilee ehdottomasti asenteissa ja ymmärryksessä. Laukaan kirkonkylän koulun asenteet näyttivät kaikkein pahimmilta ja suhteessa oppilasmäärään on kirkonkylällä saatu eniten sakkoja ja kohdattu eniten onnettomuuksia. Myös asenteet kirkonkylällä tuntuvat olevan pahimmat.

Kyselyn tulokset osoittavat, että luultua useammat nuoret mopoilevat tai aikovat hankkia mopon. Yhdeksäsluokkalaisista 65 % joko omistaa mopon tai aikoo hankkia sellaisen. Viritettyjen mopojen määrä on huolestuttava ja asenne niihin on myös muillakin kuin mopoilijoilla hyvin salliva. Kyselyn tulokset osoittavat, että huoli Laukaan mopoilijoihin on aiheellinen ja liikennekasvatusta tulisi olla tulevaisuudessa huomattavasti enemmän.

### **5.3 Kyselyn analysointia**

Yhdeksi kyselyn ongelmakohtista muodostui se, että emme tavoittaneet kaikkia Laukaan mopoilijoita, sillä kysely oli suunnattu vain yhdeksäsluokkalaisille. Kyselyssä onkin otettava huomioon, että Laukaassa asuu myös esimerkiksi ammattikoulua ja lukiota käyviä nuoria, jotka mopoilevat. Tulokset eivät siis kerro kaikista Laukaan kunnassa asuvista mopoilevista nuorista.

Tekemämme mopoprojektin perusteella saimme kuvan, että varsinkin vanhemmat mopoilijat ajavat viritetyillä mopoilla. Heistä myös moni on ottanut sen johdosta sakkoja. Yhtenä syynä nuorten liikennerikkomuksille voidaan mainita vanhempien nuorten luoma paine, joka johtaa mopojen virityksen ja liikennesääntöjen vastaiseen ajamiseen. Vain viisi prosenttia kyselyyn vastanneesta mopoilijasta on saanut sakot. Odotimme, että asenteiden puitteissa määrä olisi ollut korkeampi. Pieni prosenttiluku kuitenkin selittyy mopoilijoiden iällä ja omalla virheellämme kyselyn asettelussa. Kyselyssämme on niputettu mopoilijat ja tulevat mopoilijat samaan ryhmään. Kaikki yhdeksäsluokkalaiset eivät vielä iästään johtuen saa ajaa mopoa ja tästäkin syystä mopoilijoiden (Todellisuudessa siis mopoilijoiden ja tulevien mopoilijoiden) määrä näyttää suurelta ja sakkotilastot siihen suhteutettuna pieneltä.

Vaikka nuorten asenteet ovat mitä ovat, toivovat nuoret silti kunnan panosta Laukaan mopotoimintaan. Monissa avoimissa kysymyksissä pyydettiin kevään mopoprojektin jatkumista. Useissa vastauksissa nostettiin myös esiin mopoilijoiden oma alue, jossa saisi ajaa ja temppuilla joutumatta paheksunnan kohteeksi.

#### **5.4 Haastattelut**

Laukaan kunnan Vapaa-aikatoimen nuorisotyöntekijä Henri Häkkinen oli yksi haastatelluista. Nuorisotyöntekijä oli mielestämme luonnollinen valinta haastateltavaksi, koska Häkkinen tavoittaa nuoret päivittäin. Näkemyksiä ja parannusehdotuksia oli lupa odottaa liittyen mopoilun aiheuttamiin ongelmiin. Henri Häkkistä haastateltiin 21.10.2009.

Häkkinen totesi haastattelussa mopoilutottumusten muuttuneen Laukaassa viimeisten vuosien aikana. Mopoja ja skoottereita on paljon Laukaassa, ja useampaa niistä on viritetty. Mopoista aiheutuu meluhaittaa, mutta yleinen säännöistä piittaamattomuus on ongelmista pahin. Sosiaalinen paine mopojen virittämiseen on suuri Häkkisen mukaan. Positiivista on se, että mopoillakseen tarvitsee hankkia mopokortin. Moporallin estämiseksi julkisilla alueilla nuorisotyöntekijä toteaa että mopoilijoilla voisi olla jokin valvottu ja suljettu alue, jolla mopon käsittelyä ja ajamista voisi harjoitella. Tällaisella satsauksella voitaisiin osoittaa mopoilijoille, että mopoilutottumuksia halutaan muuttaa, ja muutosprosessiin halutaan aidosti panostaa. Hän nostaa yhdeksi haasteeksi sen, että mopoilijoiden ja muiden kuntalaisten välille saataisiin aito yhteys. Toistensa aito kohtaaminen ja keskustelu tuottaisivat Häkkisen mielestä tuloksia.

Haastattelimme myös Markku Riihistä, joka on Laukaassa asuva poliisi. Haastattelussa kävi ilmi samoja asioita, joita kyselyn tuloksetkin tukevat. Nuoret eivät poliisin mukaan kunnioita liikennesääntöjä ja tämä on iso ongelma. Poliisi

oli meidän kanssamme samoilla linjoilla siitä, että nuorten vanhemmille olisi hyvä järjestää keväisin keskustelutilaisuus, jossa luotaisiin yhteisiä pelisääntöjä mopoiluun. Kysyttäessä alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen poliisi oli sitä mieltä, että tämä ei ole merkittävästi lisääntynyt viime vuosien aikana.

## 6. Kehittämisehdotukset

### 6.1 Kevään 2009 mopoprojektin pääpiirteet ja toteutus

Toteutimme Laukaan kunnalle keväällä 2009 Mopoprojekti nimisen hankkeen. Mopoprojekti oli kunnan ensimmäinen vastaus kasvaneelle mopoiluongelmalle. Toteuttaminen lähti liikkeelle yhteisistä palavereista kunnan kanssa. Laukaan vapaa-aikatoimen ja lautakunnan sihteeri Eeva Ilmonen, vapaa-aikaohjaaja Henri Häkkinen ja ennalta ehkäisevän päihdetyön projektityöntekijä Sanna Salo olivat kanssamme ideoimassa projektia. Vaikka paljon ohjeistusta ja toiveita tuli kunnalta, annettiin käytännön sisällöstä vastaaminen meidän harteillemme. Yhteistyössä kunnan kanssa päästiin projektissa seuraaviin tavoitteisiin:

- Edistetään laukaalaisten nuorten vastuullista liikennekäyttäytymistä
- Puututaan melu- ja ilkivaltahäiriöihin, joita mopoilijat ovat aiheuttaneet
- Opetetaan toimimaan liikenteessä turvallisuutta noudattaen
- Luodaan nuoria itseään miellyttävä projekti, jossa on hauska toimia ja johon on mielekästä osallistua.

Projektin suunnittelussa otettiin jo alussa huomioon realiteetit; jos mukana olo ei olisi ryhmän jäsenille kyllin mielenkiintoista ja mielekästä, jäisi osallistujia määrät vähäisiksi. Olimme yhtä mieltä kunnan kanssa siitä, että ryhmää tulisi ohjata innostaen ja motivoiden. Tehtävänäimme oli luoda opettavainen ja hauska oppimisympäristö. Toimintojen ohella tarjosimme informaatiota, faktoja ja asennekasvatusta. Mopokerhosta voitaisiin jatkossakin tehdä vuosittainen ja sitä voitaisiin jalostaa eteenpäin.

Projektimme koostui poliisin ja autokoulun vierailuista, viikonlopun kestävästä leiristä, mopojen huoltamisesta Laukaan vapaa-aikatoimen verstaalla, kartingista ja moottoripyörämessuista. Kaiken mopoiluohjelman lisäksi olimme suunnitelleet ohjelmaan muutaman yhteisen kokoontumisen pelkän yhteisen

oleskelun takia. Toiminnan mopokerhossa ei tule olla pelkästään mopoiluun liittyvää, vaan yhteishengen kasvatus ja joukolla tekeminen on tärkeää.

Yksi kokoontumiskerta järjestettiin siis Laukaan vapaa-aikatoimen verstaalla, vattipajalla. Annoimme mahdollisuuden päästä ehostamaan isossa verstaassa omaa mopoa. Yhdelläkään pojistamme ei sillä kertaa ollut tarvetta korjata mopoaan. Jokainen nuori kuitenkin huolisi ja pesi oman moponsa. Mahdollisuus päästä oikeisiin tiloihin kunnostamaan mopoa oli ideana hyvä, mutta siitä olisi voinut sopia paremmin poikien kanssa. Jos asiasta olisi sovittu tarkemmin, olisimme saaneet selville missä vaiheessa pajalla vierailu olisi ollut mopoilijoille eniten hyödyksi. Tällä kertaa nuoret olivat vielä liian innoissaan tai hämmennyksissään alkaakseen oikeasti työstämään mopoaan parempaan kuntoon. Vattipaja on kuitenkin jatkuvuuden kannalta erinomainen paikka mopokerhon kokoontumiseen nuorisotalon ohessa. Useammalla kokoontumiskerralla pojat varmasti innostuisivat korjaamaan mopojaan. Valvotussa ympäristössä mopojen laittaminen olisi huomattavasti turvallisempaa kuin kaverin autotallissa mopon virittäminen.

Mopoprojektimme informatiivisimmat tapaamiset oli keskitetty autokoulun ja poliisin harteille. Vierailimme ensin Laukaan autokoulussa, jossa Heimo Jousenkylä perehdytti

meidät mopoilun ja liikennesääntöjen saloihin. Reissu herätti selvästi ajatuksia ja jätti mieleen faktoja siitä miten sääntöjä myös kannattaa noudattaa. Poliisin vierailu toi autokoulun ohella kuvausta poliisin työstä mopoilijoiden parissa. Kävimme läpi tilastoja siitä kuinka moni nuori kolaroi mopolla, kuinka moni kuolee, kuinka moni kuolleista on poika ja kuinka moni heistä ajoi viritetyllä mopolla. Opinnäytetyön tuloksista käy ilmi sitä piittaamattomuutta, jota ilmeni näillä vierailullakin. Vierailuilla nuorten asenne oli välillä havaintojemme mukaan vähättelevää.

Vierailimme kahdeksan nuoren voimin Jyväskylän hipposhallilla moottoripyörämessuilla. Tilaisuus tarjosi esityksiä, erilaisia moottoripyöriä ja alan firmojen myyntipisteitä. Messuilla nähtiin, että kyllä vanhat osaavat olla kaksipyöräisistä aivan yhtä innoissaan kuin nuoretkin. Nuoret saivat liikkua oma-aloitteisesti alueella sekä kiertää kojuja, tapahtumia ja esityksiä. Moottoripyörämessut toivat hyvin esille esityksineen sen, että turvallisuus ja vastuuntunto ovat tärkeitä teemoja liikenteessä. Joukossa tyhmyyden ei tarvitse tiivistyä.

Projektin yhdeksi kohokokhdaksi oli suunniteltu kahden yön leiri Laukaan Multamäkeen. Tarkoitus oli järjestää yhteisiä aktiviteetteja seikkailukasvatuksen, urheilun ja ihan vain yhteisen oleskelun hengessä. Leirikokemus myös osoittautui yhdeksi parhaista hetkistä projektin parissa. Viimeistään tällöin jokaiseen nuoreen saatiin henkilökohtainen yhteys. Vaikka leiri sinällään käsitteli enää vain satunnaisesti mopoilua, oli se tärkein tapahtuma projektin aikana. Leiri sai projektin tuntumaan joltain isommalta kokonaisuudelta, eikä vain satunnaisilta tapaamisilta.

Viimeiseksi tapaamiseksi olimme järjestäneet Jyväskylän Karting Centeriin ajomahdollisuuden. Tapaaminen oli sovittu niin, että vain ne nuoret jotka olivat osallistuneet aktiivisesti projektiin, saivat lähteä mukaan. Tämä esti sen, ettei kunta joutuisi maksamaan sellaisista nuorista, jotka eivät edes kunnolla projektiin osallistuneet. Omavastuu oli kuitenkin joillekin pojistamme liian iso, ja ainoastaan neljä poikaa oli halukkaita osallistumaan. Kokemus oli kuitenkin hieno ja veti hyvin yhteen projektimme. Juuri tämän kaltaiset ”palkinnot” antaisivat motivaatiota, jos toiminta jatkuisi myöhemmin.

Pidämme mopokerhon jatkuvuutta tärkeänä asiana. Ryhmän koko voisi jatkossa olla maksimissaan 15 henkilöä. Liian iso ryhmä ei mahdollista kaikkia tehtäviä asioita ja toisekseen ryhmän hallittavuus on huomattavasti helpompaa, kun ryhmä ei ole liian suuri. Nuorille jaettiin mopokerhossa tärkeää tietoa ja vaikka nuoret eivät heti sisäistäisikään kaikkia asioita niin ajan mittaan osa

varmasti pitää esimerkiksi poliisin ja autokoulun vierailuita hyödyllisenä.

## 6.2 Mopoilijoiden tapaamiset eli mopomiitit

Yhtenä ideana mopoilun haittojen lieventämiseen voisi toimia ns. mopomiitit, joita järjestettäisiin yhteistyössä kunnan ja nuorten kanssa. Miitit ovat kopioitu moottoripyöräilijöiden vastaavanlaisista kokoontumista ja ne ovat nykyään suuressa suosiossa mopoilijoiden keskuudessa. Internetissä löytyy erillinen keskustelupalsta ([www.motot.net](http://www.motot.net)), jossa ilmoitetaan missä milloinkin mopoilijat kokoontuvat ja minkälainen reitti kulloinkin ajetaan. Miitin tarkoituksena on yleensä ajaa isolla joukolla joku tietty lenkki ja saapua sitten ennalta määrättyyn paikkaan. Miiteissä yleensä päädytään jonnekin näyttämään ja harjoittelemaan taitoja. Eli kikkaileen pääsee lähes joka miitissä. Bomberointiin kuuluu mm. keuliminen mopolla sekä kuminpolttaminen. (Tampereen seudun kauniit motoristit 2009.)

Suurin syy miksi mopoilijat kokoontuvat on varmasti se, että he kokevat suurta yhteisöllisyyden tunnetta oman harrastuksen parissa. Samalla tutustutaan uusiin ihmisiin ja solmitaan kaverisuhteita. Yhteisöksi voidaan aidossa mielessä nimittää vain sellaista sosiaalisen suhteen muotoa, jonka välityksellä sosiaalinen toiminta on yhteisten arvojen ja intressien ohjaamaa. (Kurki 2000, 130) Voidaan tietysti miettiä, että onko mopoilijoiden kokoontumiset aitoa yhteisötoimintaa. Nämä kriteerit kuitenkin mielestämme täyttyvät, koska tapaamiset tapahtuvat pääosin juuri mopoilun takia ja nuoret pääsevät keskustelemaan ja jakamaan tunteja muiden mopoilijoiden kanssa harrastuksestaan.

Valitettavasti tällä hetkellä mopoilijat toimivat omin päin, josta johtuen vaaratilanteita syntyy väkisinkin kun isolla joukolla ajetaan ja näyttämisen halu on suuri. Miitteihin on luotu tietyt säännöt ja niiden noudattaminen ehto osallistumiselle. Sääntöjen tarkoituksena on lisätä kunkin mopoilijan



turvallisuutta. Yhtenä suurimmista haitoista on tietysti suuri meluhaitta ja yleensä nämä miitit kestävät jopa puolille öin. Miittien tulisi päätyä rauhalliseen paikkaan, jotta siitä aiheutuva meluhaitta ei haittaisi ihmisten arkea. Useat miiteissä olevista mopoista ovat laittomia. Poliisi on myös usein tietoinen järjestettävistä miiteistä.

Vapaa-aikatoimen tehtäväksi voisi tulla järjestää mopoilijoille yhteinen kokoontumispaikka, jossa olisi sitten aikuisia valvomassa tapahtuvaa toimintaa. Ihmisten erilaisuus laadun, selviytymiskeinojen, arvojen, lahjakkuuden, mielen tasapainon sekä tiedon ja kokemusten suhteen on niin pohjaton, että ilman aktiivista ryhmän ohjaamista on mahdoton edellyttää sen toteuttavan sille annettua epämääräistä tehtävää (Raina & Haapaniemi 2005, 120–121). Mikään ei tietenkään estäisi järjestämästä mopoilijoille purtavaa pientä rahallista korvausta vastaan näissä tapaamisissa. Näiden tapahtumien järjestelyyn olisi hyvä saada mukaan nuoria. Tällainen osallisuustoiminta on oiva keino nuorelle neuvotella omasta jäsenyydestä, arvovallasta ja vaikutusvallasta kuntayhteisössä. (Gretschel 2002, 184)

Miittien hyödyllisyyttä voidaan pohtia: edistääkö se nuorten liikenneturvallisuutta? Isolla porukalla ajaminen muun liikenteen seassa ei välttämättä ole kaikista turvallisinta toimintaa. Nuorilla on kuitenkin jo säännöt miittejä varten jo nyt ja niiden kehittäminen varmasti lisää mopoilijoiden turvallisuutta entisestään. Iso osa miitteihin osallistujista ajaa viritetyllä mopolla ja niiden kieltäminen miiteistä ei varmasti poistaisi sitä ongelmaa, etteivätkö he jatkossakin ajaisivat viritetyllä mopolla. Vaikutus olisi sama kuin sillä, että kiellettäisiin nuorisotalon edessä tupakointi. Tupakointi ei kuitenkaan tule loppumaan kielloista huolimatta vaan se siirtyy jonnekin muualle.

### 6.3 Oma rata mopoilijoille

Kyselyssä osa mopoilijoista ehdotti omaa rataa tai paikkaa mopoilijoille, jossa he voisivat kokeilla omia rajojaan ja sekä mopojaan ja harrastaa jo edellä mainittua bomberointia. Oman radan rakentaminen ja ylläpitäminen osallistaisi hyvin nuoria. Osallisuuden tunnetta kuvaavat hyvin sanan empowerment suomalaiset käännökset voimaantumisen ja valtautuminen, jotka kuvaavat osallisuuden tunteessa yhdistyvää tunnetta ja kompetenssia. Nuori tuntee pätevyyttä ja pitää itse omaa rooliaan merkittävänä. Pätevyyden tunne ja oman roolin arvostaminen tuo hänelle kompetenssia tuoda ilmi hänen toiminnalle asettamiaan intentioita ja odotuksia sekä arvioida niiden toteutumista osana yhteisöä. (Gretschel 2002, 94.)

Radan rakentaminen voitaisiin toteuttaa eräänlaisena nuorten omana projektina, jossa nuorilla olisi niin sanottu valvova silmä, joka hieman katsoisi, että homma ei karkaa käsistä. Projektit ovatkin sosiokulttuurisen innostamisen käytetyimpiä työmenetelmiä. Projektilla tarkoitetaan sellaisten konkreettisten, toisiinsa sidoksissa olevien, koordinoitujen aktiviteettien yhdistelmää, joiden tavoite on tyydyttää ihmisten tarpeita ja ratkaista heidän ongelmiaan. (Kurki 2000, 120.) Projekti voitaisiin aloittaa heti keväällä, jotta nuoret pääsisivät vielä saman kesän aikana omalle radalleen.

Kyselyn ja oman projektimme pohjalta halukkuutta tällaiseen toimintamuotoon, jossa rakennetaan ja nähdään vaivaa, on varmasti olemassa. Osallistumista pidetään inhimillisenä, moraalisenä ja demokraattisena oikeutena, velvollisuutena uudenlaisessa hyvinvointivaltiossa, sekä tarpeellisenä voimavarana, jonka avulla voidaan ratkaista jopa ”globalisaatiosta” (globaalien ja paikallisten välisistä ristiriidoista) johtuvia ongelmia (Gretschel 2002, 32). Nuoret tarvitsevat vain alkusysäyksen ja hieman innostamista. Innostamisen prosessille asetettu yleisteema toimii prosessin alkuunpanijana. Teeman pitää olla riittävän konkreettinen, jotta sen avulla kyetään ilmaisemaan ryhmän spesifiä todellisuutta ja toisaalta riittävän avoin, jotta sen avulla olisi mahdollista

solmia siteitä kohti vähitellen kehittyvää teoretisaation prosessia. (Kurki 2000, 92.) Tällainen radan rakennusprojekti olisi varmasti riittävän konkreettinen nuorille ja he varmasti olisivat innolla mukana, koska tästä saatava hyöty konkretisoituisi nimenomaan nuorten omassa harrastuksessa.

Vapaa-aikatoimen puolelta kyseiseen toimintaan tarvitaan organisaattori ja innostaja, jotta nuoret saadaan mukaan. Innostaja on henkilö, joka toteuttaa innostamisen tehtäviä ja toimintoja. Hän on henkilö, joka kykenee herättämään ihmisten aktiivista osallistumista ja saamaan aikaan suurempaa sosiokulttuurista dynamiikkaa sekä yksilöllisellä että kollektiivisella tasolla. Hän toimii katalysaattorina, joka auttaa aikaansaamaan prosesseja, joiden toteuttajina varsinaisesti ovat ihmiset itse. Lisäksi innostaja on henkilö, joka on läsnä yhteisön ihmissuhteissa, ihmisten arkipäivässä. Hän kerää tietoja todellisuudesta, tunnistaa tarpeita ja näkee puutteita. Hän havainnoi yhteisön arvomaailmaa, virkistää aloitteita ja saa ihmiset liikkeelle. Hän ohjelmoi ja tekee yhteistyötä eri tahojen kanssa. Hän saa mahdollisimman paljon ihmisiä mukaan toimintaan ja tekee projektien vaihesuunnittelua yhdessä toisten kanssa. (Hämäläinen & Kurki 1997, 230.) Sydän-Laukaan koulun yläasteella järjestettiin mopoiluun perustava kurssi 2009 keväällä. Jos kurssi järjestetään myös tulevana vuosina, niin yhteistyötä voisi hyvin tehdä tämän kurssin oppilaiden kanssa. Heitä voisi käyttää hyödyksi niin radan suunnittelussa kuin itse toteutuksessakin.

Osa nuorista kokee jo isona arvona sen, että pääsevät yhdessä tekemään, kokemaan ja vaikuttamaan (Gretschel 2002, 129). Parhaimmassa tapauksessa kaikki tulisivat hyötymään radasta niin meluhaitasta valittavat nuoret kuin heidän ajotaitonsakin. Lehdistä olemme saaneet lukea nuorten ajamista kolareista, jotka tuntuvat olemaan lisääntymään päin. Yksi syistä on se, että liian monella nuorella kuskilla on puutteellinen ajotaito. Entinen ralliautoilija Tommi Mäkinen on puhunut ratojen puolesta ja on sitä mieltä, että kun nuoret pääsisivät kokeilemaan rajojaan turvallisessa ja suljetussa ympäristössä niin tämä

vaikuttaisi suoraan siihen, että kaahailua ei tavallisen liikenteen seassa nykyisessä määrin ilmenisi.

Mopokortti on ollut pakollinen vuoden 1985 jälkeen syntyneillä ja vuodesta 2010 alkaen mopokorttiin lisätään ajokoe, joka toivon mukaan vähentää nuorille tapahtuvia onnettomuuksia. Rata voisi toimia hyvänä lisänä mopon hallinnan opetteluun. Käytävissä olevien resurssien inventaario on toiminnan onnistumisen kannalta perustavanlaatuisen tärkeää. Projektit kärsivät yleensä haaksirikon, jos resursseja ei ole huolellisesti analysoitu ja suunniteltu. (Kurki 2000, 104) Tietynlaista investointiahan rata vaatii, mutta kustannukset eivät välttämättä kasvaisi kuitenkaan hirveän suuriksi. Isoimmaksi ongelmaksi varmasti muodostuisi se, että mistä sopivan paikan tällaiseen toimintaan löytyy, koska rata tulisi vaatimaan kuitenkin aika paljon tilaa. Laukaan kirkonkylän lähetyvillä sijaitsevan Rokkakankaan tehdasalueella tällaista tilaa voisi olla ja tämä paikka olisi sopivan lähellä keskustaa. Vihtavuoren ja Lievestuoreen alueelta löytyy varmasti myös sopivia alueita tällaiseen tarkoitukseen.

#### **6.4 Vanhempainilta mopoilijoiden vanhemmille**

Mopoilijoiden vanhemmat puuttuvat huomattavan vähän lastensa mopoiluun. Joissain kyselymme vastauksissa kävi jopa ilmi, että vanhemmat hyväksyvät virityksen jos se pysyy heidän asettamissaan rajoissa. Mopon hankinta, bensakulut ja kotiintuloaika ovat kyselyn mukaan lähes ainoat rajoitukset, joita vanhemmat antavat lapsilleen. Onkin siis otettava huomioon, että asenteen muutosta ei tarvita pelkästään nuorissa vaan myös aikuisissa. Monet vanhemmista eivät tiedä tai ymmärrä lapsensa mopoilusta mitään ja haluttomuus puuttua nuoren asioihin näkyy.

Piittaamattomuuteen on vaikea puuttua, mutta uskomme että suurin osa vanhempien osallistumattomuudesta johtuu ymmärryksen puutteesta. Ei tiedetä virittämisestä, onnettomuuksista, eikä häiriövalituksista. Ensimmäisen kerran

kohdataan todellisuus vasta kun jotain pahempaa sattuu omalle kohdalle.

Yhdeksi keinoksi parantaa Laukaan mopoilijoiden liikennekäyttäytymistä ja turvallisuutta nostamme siis vanhempien roolin. Ei voida olettaa, että vika on pelkästään alaikäisissä nuorissa kun ajatellaan sakko-, onnettomuus- ja viritteilytilastoja. Laukaan kunta voisi yhdessä koulujen kanssa järjestää erillisiä mopovanhempainiltoja kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaisten vanhemmille. Infotilaisuudet kertoisivat koulujen, vanhempien, poliisin ja myös nuorisotyön näkemyksen Laukaan mopoilijoiden tilanteista. Vanhemmat, jotka eivät monetkaan varmasti tiedä tarpeeksi lastensa tekemisistä saisivat käsityksen siitä kuinka paljon mopoja viritellään ja paljonko se aiheuttaa vaaratilanteita. Poliisin ja liikenneturvan tarjoamat tilastot mopoilijoiden onnettomuuksista ja viritämisestä antaisivat vanhemmille ymmärrystä lapsensa toimiin. Tilaisuuden ei tulisi olla pelotteluhenkinen vaan opettava kokonaisuus, jossa autettaisiin vanhempia ymmärtämään lastensa harrastusta.

Tilaisuus voitaisiin järjestää aina joka kevät, kun mopoilukausi on alkamassa.

## **6.5 Päihdeputken malli**

Laukaan kouluihin on useana vuonna järjestetty päihdeputkitapahtuma Humanistisen ammattikorkeakoulun toimesta. Päihdeputken tarkoitus on mielenkiintoisella ja näytelmähenkisellä tavalla kertoa alkoholin, huumeiden ja tupakan vaaroista. Päihdeputken malli on saanut laajasti kiitosta kiinnostavuutensa ja erikoisuutensa myötä. Se ei ole tylsä tilastohetki, jossa nuorille saarnataan alkoholin vaaroista vaan osin jopa hauska opettavainen elämys. Päihdeputki järjestetään yleensä yläaste ikäisille ja sen kiertävät myös vanhempainillassa kaikki halukkaat kuntalaiset. Putki ei siis pelkästään tuo nuorille lisää tietoutta vaan tarjoaa myös vanhemmille kokemuksen nuorten maailmasta. Päihdeputki voisi sisältää jatkossa 1-2 rastia liittyen mopoiluun. Ainakin toisella rastilla voisi näyttää ”rankkoja” kuvia, jotka ovat aiheutuneet liikenneonnettomuudesta, jossa ainakin yhtenä osapuolena on ollut mopo.

Toinen mahdollisuus olisi järjestää jopa oma mopoputki, joka käsitelisi enemmän liikenneturvallisuutta.

## 6.6 Mopo-oppaat

Suomen liikenneturva on vuonna 2008 julkaissut vanhemmille oppaan ”Mopotietoutta vanhemmille”. Tällaisen julkaisun hyödyntäminen olisi ensisijaisen tärkeää kun kunta ja koulu kohtaisivat vanhemmat. Mopotietoutta vanhemmille kertoo kattavia tilastoja mopoilun liikennesäännöistä, vuoden 2007 onnettomuuksista ja tarjoaa vanhemmalle neuvoja kuinka kohdata nuori mopoilija (Liikenneturva 2008).

Liikenneturva on myös julkaissut Mopo-oppaan, jota voidaan hyödyntää niin nuorten kuin vanhempien kanssa. Esimerkiksi mopojen virittämisestä Mopo-opas kertoo seuraavasti: ”Viritetyllä mopolla ajaminen liikenteessä on turvallisuusriski ja siksi se on säädöstenkin mukaan kiellettyä. Mopoon et saa tehdä muutoksia, jotka suurentavat sen rakenteellista nopeutta. Jos rakenteellista nopeutta keinolla tai toisella suurennetaan, niin mopoa voidaan pitää moottoripyöränä. Kun mopoa ei ole rekisteröity moottoripyöräksi, sitä ei ole vakuutettu moottoripyöränä, siitä ei ole maksettu autoveroa ja jos kuljettajalla ei ole moottoripyörän ajokorttia, niin loppulasku oheisseuraamuksineen saattaa olla yllättävän suuri.” (Liikenneturva 2009.)

Mopojen viritys yleensä perustuu siihen, että ei haluta oman mopon kulkevan hiljempaa kuin kaverin mopo. Suurin osa mopoilijoista ei varmasti olisi koskaan virittänyt mopoa, ellei jonkun tutun tai kaverin mopo olisi viritetty. Nuoret ovat hyvin tietoisia siitä mitä virittäminen saattaa aiheuttaa, jos poliisi pysäyttää viritetyllä mopolla ajavan nuoren. Mopo muuttuu moottoripyöräksi, jos sen moottorin tilavuutta suurennetaan yli 50 cm<sup>3</sup>:n tai mopon rakennetta muutetaan niin, että ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ylittää 45km/h. Tämän

seurauksena kyseiseen ajoneuvoon sovelletaan moottoripyöristä annettuja säännöksiä. Moottoripyöräksi luokiteltavasta viritetystä moposta on maksettava autovero ja autoverosta vielä arvonlisävero. Moottoripyörästä on maksettava myös korkeampi liikennevakuutusmaksu kuin moposta. (Motot.net. 2009.) Yleensä poliisit katsovat hieman läpi sormien virittämistä ja laittavat autoveron maksuun vasta kun mopo kulkee yli 65km/h. Kuten aikaisemmin todettiin, niin vanhemmat eivät yleensä ole niin hyvin tietoisia viritetyn mopon vaaroista saati sitten siitä aiheutuvista kustannuksista, jos nuori jää kiinni tällaisella kulkuneuvolla ajamisesta. Kouluilla olisi hyvä mahdollisuus tiedottaa tästä lasten vanhempia jo edellä mainitulla parin tunnin mittaisella infotilaisuudella keväisin sekä lähettämällä kotiin tiedotteen, jossa on pähkinänkuoressa tärkeitä tietoa mopoilusta.

Vuonna 2008 AKE verotti yli tuhat viritettyä mopoa moottoripyöränä. Verotettavat mopot tulevat ilmi poliisin suorittamassa liikenteen valvonnassa. Mopoa kohden veroa pantiin maksuun keskimäärin 276 euroa. (Motot.net. 2009.)

### **Esimerkkiyhteenveto mahdollisista seuraamuksista viritetyllä mopolla ajamisesta**

- autovero 276 €
- sakot noin 100 €
- muutuskustannukset takaisin mopoksi
- korotettu liikennevakuutusmaksu (jopa seitsemänkertainen)
- katsastus noin 50 €
- ajokortin suorituskieltoa
- mahdollinen luottotietojen menetys, jos veroa ei maksa

*(Esimerkki perustuu AKE:n tiedotteeseen 28.4.2009)*

## 6.7 Seikkailukasvatuksen menetelmät ryhmänohjaajan välineenä

Vauhdin hurmaan päästään, kun viritetään mopot kulkemaan nopeampaa. Vauhti ja vaaralliset tilanteet tuovat nuorelle mopoilijalle elämyksiä. Seikkailukasvatuksen menetelmiä käyttämällä voidaan saavuttaa turvallisissa olosuhteissa myös edellä mainittuja tuntemuksia.

Ryhmää voi ohjata monella eri tapaa käyttäen eri menetelmiä. Esimerkiksi seikkailukasvatuksen menetelmät ovat oiva apu ryhmän vetämiseen, riippumatta ryhmän koosta, laadusta tai intresseistä. Millaisia taitoja seikkailukasvatuksen näkökulmasta ryhmän vetäjällä tulisi olla? Telemäki (1998) kirjoittaa elämys- ja seikkailupedagogiikan kehittäjänä parhaiten tunnetun Kurt Hahnin jakavan ryhmänjohtajan kannalta olennaiset taidot kolmeen luokkaan. Ensimmäiseen luokkaan kuuluvat kovat taidot, jotka ovat helposti mitattavia teknisiä taitoja. Toiseen luokkaan kuuluvat pehmeät taidot, jotka liittyvät organisointiin, ohjeiden antamiseen ja opettamiseen. Kolmanteen luokkaan kuuluvat metataidot, jotka merkitsevät toiminnan integrointiin liittyviä taitoja kuten johtajuutta, etiikkaa, kykyä kommunikoida ja saada viesti perille sekä kykyä tehdä päätöksiä ja evaluoida. (Lehtonen 1998, 21.)

On tullut tietoon, että mopoilla ajetaan holtittomasti nimenomaan isoissa ryhmissä. Samankaltaisen laadun kerääntyminen ryhmään aiheuttaa laadun vahvistumista ja sen myötä tietyyntyyppisen käyttäytymisen korostumista (Raina & Haapaniemi 2005, 119). On siis huomioitava, että nuorien mopoilijoiden ryhmää ohjattaessa saattaa joutua välillä tiukkaankin tilanteeseen. On kohtuullista odottaa, että aikuinen, erityisesti ammattikasvattaja, kestää itseensä kohdistuvaa, joskus epäreiluakin arvostelua kasvatettavien taholta. Näitä vaikeita tilanteita, joissa kasvattaja joutuu arvostelun, vihan, tai suoranaisten pilkan kohteeksi, syntyy toisinaan, kun kohdataan lasten tai nuorten ryhmä. (mt., 130.)



Seikkailukasvatuksen menetelmiä on todella monia. Menetelmiä yhdistävät kuitenkin tietyt pääpiirteet: kokemuksellisuus, yhdessä tekeminen, luottamus, strategian suunnittelu ja oivallus ovat oikeita sanoja kuvaamaan seikkailukasvatuksen menetelmiä. Juutti (1998) kirjoittaa kokemuksellisesta oppimisesta: ”Kokemuksellinen oppiminen ei ole vain seikkailu, jossa yhteinen kohtalo ajaa sen kokijat yhteen. Se on oikein ohjattuna työyhteisön omien toimintatapojen ja kulttuurin tehokas tulkitsija. Se opettaa yhteisön jäsenille, kuinka omassa organisaatiossa on tapana toimia ja miten olisi tehokasta toimia. Kokemusten jakaminen ja reflektointi ovat olennainen osa kokemuksellista oppimista”. Reflektointia ei kannata ryhmää ohjattaessa suorittaa toiminnallisen osuuden jälkeen välittömästi. On syytä antaa kokemukselliselle oppijalle aikaa selvittää tuntemuksiaan. Tämän jälkeen purkamisella voidaan saada todella hyviä oppimistuloksia aikaan. Mikäli harjoituksen vetäjä kokoaa harjoitukseen osallistuneet harjoituksen jälkeen yhteen ja purkaa osallistujien kokemusten sekä omien havaintojen avulla tapahtunutta, oppimisessa päästään omien kokemusten analysoinnin avulla hyvin syvälle (mt., 130–131).

Seikkailukasvatuksesta voidaan esittää ja siitä on esitetty monia määritelmiä. On sanottu, että seikkailukasvatusta voidaan pitää lähestymistapana tai metodina, jossa pääosin luonnonympäristössä tapahtuvat haasteelliset toiminnot muodostavat puitteet useimmiten nuoren ihmisen persoonalliselle, sosiaaliselle ja kasvatukselliselle kehitykselle (Telemäki 2001, 24).

Ulkonainen seikkailu voi onnistua vasta, kun sisäinen seikkailu on hallinnassa. Ulkoisen ja sisäisen tulisi olla keskenään sopusoinnussa. Seikkailukasvatus on kiistatta tehokas keino kasvattaa ihmisten luottamusta itseensä ja muihin. (mt., 26.)

## 7. Pohdinta

### 7.1 Opinnäytetyön onnistumisen analysointi

Päätimme jo varhaisessa vaiheessa tehdä opinnäytetyön kolmen hengen ryhmässä. Mopoiluun liittyvien asenteiden kartoitus, niiden analysointi sekä parannusehdotusten laatiminen asenteisiin peilaten oli mielestämme kyllin laaja kokonaisuus kolmelle tekijälle. Kolmen hengen ryhmässä työskentely loi myös tiettyjä haasteita. Kaksi meistä asuu Laukaassa ja yksi Jyväskylässä, joten asioista jouduttiin usein sopimaan puhelimen tai sähköpostin välityksellä. Kirjoitusrupeaman alkuvaiheessa tulimme kirjoittaneeksi päällekkäisyyksiä. Tämän huomattuamme jaoinme vastuualueet entistä tarkemmin.

Opinnäytetyön tekeminen oli aikaa kuluttavaa ja haastavaa, mutta myös palkitsevaa. Mopoilun tila ja mopoiluun liittyvät asenteet Laukaan kunnassa ja koko Suomessa oli aihe, joka kiinnosti meitä jokaista. Uutiset mopoiluun liittyvistä ongelmista työntekovaiheessa vahvistivat uskoamme siihen, että opinnäytetyöstämme olisi varmasti hyötyä valmistuttuaan.

Suurin tavoite opinnäytetyötä tehdessämme oli luoda Laukaan kunnalle keinoja kohdata kasvaneita mopoiluongelmia. Koemme työn onnistuneen hyvin. Laaja kysely antoi meille perspektiiviä asiaan ja haastattelut syvensivät tietämystämme mopoilun ongelmista.

Opinnäytetyömme on työelämälähtöinen sekä hyvin ajankohtainen.

Kyselyssä epäonnistuimme selvittämään, että mikä on mopoilijoiden todellinen määrä. Toinen kysymys: ”Onko sinulla mopo, tai aiotko hankkia mopon?” selvitti, että montako mopoilijaa ja tulevaa mopoilijaa on Laukaassa yhteensä. Se ei siis kerro pelkästään mopoilevien määrää. Tämä on otettava huomioon kun analysoi mopoileviksi itsensä vastanneiden sakko-, onnettomuus- ja mopon virittelytilastoja. Esimerkiksi voitaisiin olettaa, että vastanneista puolet on mopoilevia ja puolet vasta hankkimassa mopoa. Tällöin onnettomuustilastot

olisivat huomattavasti korkeammat suhteessa mopoileviin verrattain kaikkiin mopoileviksi itsensä vastanneisiin.

Opinnäytetyö tarjoaa useampia eri näkökulmia ja menetelmiä miten kohdata nuoret mopoilijat. Vanhempien roolin merkitystä ei voida liikaa korostaa, sillä he viime kädessä vastaavat lastensa harrastuksista. Kunta ja koulu tekevät vuosittain töitä päihteitä ja huumeita vastaan erilaisin koulutus-, tapahtuma- ja luentomenetelmin. Tällaisilla kokonaisuuksilla ja käytännöillä ehdotamme myös mopoilun lieveilmiötä hoidettavan. Opinnäytetyö ehdottaa nuorille rakennettavan oman mopoilualueen. Toiminnallinen mopokerho ja yhteiset aikuisten kanssa toteutettavat tapahtumat ovat myös potentiaalisia kehityskohteita.

## **7.2 Nuorten mopoilijoiden tulevaisuuden näkymät Laukaassa**

Laukaassa on herätty viime vuosina tilanteeseen, jossa holtiton mopoilu on noussut nuorten keskuudessa suosioon. Mopoilla ajetaan suurissa ryhmissä, mopot ovat useasti viritettyjä ja yleinen liikennesäännöistä piittaamattomuus on valloillaan. Sosiaalinen paine virittämiseen on suuri. Meluhaitta on kirjaimellisesti herättänyt kuohuntaa yöllä mopoiltaessa. Paikallislehdessä on yleisönosastonkirjoituksissa oltu huolissaan mopoilijoiden ajotottumuksista. Holtittomasta mopoilusta on syntynyt alakulttuuri. Ongelma ei ole pelkästään alueellinen vaan tilanne on monella paikkakunnalla samankaltainen. Voidaan siis puhua ongelmasta valtakunnallisella tasolla. Sen suurempaa kapina henkeä emme ole Laukaan mopoilijoiden keskuudessa havainneet. Emme enempää kyselytutkimuksen kuin kevään 2009 mopoprojektin kautta. Mielestämme Laukaassa on kyse enemmän osattomuudesta kuin kapinoinnista. Mopoilijat ”hengaillevat” kylän raitilla ja tekemisen puute konkretisoituu riskinottoina. Tuskin kovinkaan moni nuori ajaa mopolla kolaria osoittaakseen mieltään.

Tämän hetken mopoilijat ovat tulevaisuuden autoilijoita. Yhtenä kehityksen lähtökohdista pitää nähdä pitkäjänteisyys. Emme voi olettaa, että nuorten asenteet muuttuvat kuukaudessa tai kahdessa, vaan töitä on tehtävä pitkään ja hartaasti. Pian tulevaisuudessa samat mopoilijat ajavat jo autoilla, joten liikennesääntöjä ja lakia kohtaan asenteiden on muututtava. Jos asioiden eteen tehdään töitä pitkällä tähtäimellä, uskomme nuorten asenteiden myös muuttuvan.

Suorittamamme kyselytutkimukset sekä haastattelut osoittavat, että muutokselle olisi tarvetta. Nuorten mopoilijoiden asenteet ovat vääristyneet. Opinnäytetyötä tehdessämme syitä kyseiseen vääristymiseen löydettiin muutamia. Mopoilijoiden kotiintuloajat ovat siirtyneet myöhemmälle, jolloin erityisesti meluhaittaa syntyy taajamassa myös iltaisin ja öisin. Toisena syynä mainittakoon uudet mopot ja skootterit, joiden virittämiseen ei tarvitse tietää kuin yksinkertaisia asioita. Pelkkiä rajoittimia poistamalla uuden mopon tai skootterin voi saada kulkemaan vaarallisen lujaa. Kyselytutkimuksen mukaan asenteet ovat suvaitsevaisia mopojen virittämistä kohtaan. Liikennesääntöjen rikkomistakaan ei tuomita.

Kun lähdetään muuttamaan nuorten mopoilijoiden holtittomia ajotottumuksia, täytyy tiedostaa se, että ongelma on asenteissa ja haasteet ovat varmasti suuria. Sakottamalla, valvontakameroita sijoittamalla tai ajokieltoja asettamalla voidaan saavuttaa hetkellisiä tuloksia. Kuitenkin avoin keskustelu on ensimmäinen askel kohti turvallisempaa mopoilua. Nuoret mopoilijat tulisi saada osallistettua. Osallistaminen ei ole yksinkertainen prosessi se vaatii aikaa, voimavaroja, satsauksia ja panostamista. Kuitenkin osallistaminen nousi haastatteluissamme esille parhaana vaihtoehtona saada muokattua nuorten mopoilijoiden asenteita parempaan suuntaan. Omalta osaltaan tulevaan mopoiluun tulee vaikuttamaan teoriakokeen lisäksi tulevaisuudessa myös ajokoe, jonka hyväksyttävä läpäiseminen oikeuttaa vasta mopokortin saamiseen. Ajokokeen myötä myös mopokortin hinta nousee. Aikaisintaan vuoden 2010 alussa, mutta kevätsezonkiin mennessä voimaan astuva muutos

nostaa mopokortin hinnan nykyisestä muutamasta kympestä 400–500 euroon, mikäli mopokorttiin johtavan koulutuksen suorittaa autokoulussa.

Kyselytutkimuksemme osoitti tilanteen Laukaassa olevan muutosta vailla. Eräänä osoituksena muutostarpeesta toimii tämä opinnäytetyö, jonka Laukaan vapaa-aikatoimi tilasi. Opinnäytetyön tekijöinä osaltamme toivomme että tutkimustuloksia ja parannusehdotuksia käytetään hyväksi mahdollisimman paljon niin Laukaassa kuin missä tahansa muussa kunnassa. Ja kun muutoshalukkuutta on havaittavissa Laukaan vapaa-aikatoimen taholta, niin varmasti muutoksia saadaan aikaan. Tilanteeseen ollaan nyt oikeasti herätty Laukaassa. Tulevaisuuden näkymät Laukaan nuorten mopoilijoiden osalta ovat hyvät. Parannusehdotuksissa kävimme läpi keinoja ja menetelmiä, joilla ongelmaa voisi lähteä purkamaan. Haastatteluissa nousi esille avoimen keskustelun merkitys. Myös nuoret täytyy saada tajuamaan nykytilanteen vakavuus.

## LÄHTEET:

Gretschel, Anu 2002. Lapset, nuoret ja aikuiset toimijoina. Artikkeleita osallisuudesta, Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Gretschel, Anu 2002. Kunta nuorten osallisuusympäristönä. Nuorten ryhmän ja kunnan vuorovaikutussuhteen tarkastelu kolmen liikuntarakentamishankkeen laadunarvioinnin keinoin. Lievestuore: Jyväskylän yliopisto.

Heikkilä, Tarja 2008. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita Prima Oy.

Hämäläinen, Juha & Kurki, Leena 1997. Sosiaalipedagogiikka. Porvoo: Werner Söderström osakeyhtiö.

Kurki, Leena 2000. Sosiokulttuurinen innostaminen. Tampere: Tammer-Paino Oy.

Raina, Liisa & Haapaniemi, Rauno 2005. Yksilöt yhdessä. Kasvatus ja persoonan laatu. Tallinna: Atator Oy.

Telemäki, Matti 1998. Kurt Hahn ja elämyspedagogiikka. Teoksessa Timo Lehtonen (toim.) Elämän seikkailu. Jyväskylä: Atena Kustannus Oy, 21

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Juutti, Pauli 1998. Johtamisen ja tiimitoiminnan valmentaminen kokemuksellisen oppimisen avulla. Teoksessa Timo Lehtonen (toim.) Elämän seikkailu. Jyväskylä: Atena Kustannus Oy, 130-131

Hernetkoski, Kati & Lammi, Antero & Laaportti, Sirkku & Katila, Ari & Keskinen, Esko 2007. Osa 1. Mahdollisuudet ja uhat. Mopoilu Suomessa. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007. Helsinki: Liikenneturva.

Rajalin, Sirpa & Pöysti, Leena & Puohiniemi, Martti 2008. Ovatko

kuljettajan arvot ja minäkuva turvallisuustekijöitä? Liikenneturvan tutkimuksia 122/2008. Helsinki: Liikenneturva.

Häkkinen, Henri 21.10.2009. Haastattelu. Laukaa.

Riihinen, Markku. 25.10.2009. Haastattelu. Laukaa.

Ajoneuvohallintokeskus 2009. Pääsivu >AKE tiedottaa >Nuoret ja mopoilu > Mopo. Viitattu 21.10.2009.

[http://www.ake.fi/AKE/AKE\\_tiedottaa/Nuoret+ja+mopoilu/](http://www.ake.fi/AKE/AKE_tiedottaa/Nuoret+ja+mopoilu/)

Laukaan kunta 2009. Mikä on vatti? Viitattu 22.10.2009.

<http://www.laukaa.fi/page.php?hid=29>.

Liikenneturva 2009. Mopo-opas. Viitattu 10.11.2009.

[http://www.mopokaytos.fi/mopo-opas\\_index.htm](http://www.mopokaytos.fi/mopo-opas_index.htm)

Liikenneturva, Mopotietoutta vanhemmille. Viitattu 21.10.2009.

[http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liitetiedostot/liikennekasvatus/Mopotietoutta\\_vanhemmille2008.pdf](http://www.liikenneturva.fi/www/fi/liitetiedostot/liikennekasvatus/Mopotietoutta_vanhemmille2008.pdf)

Liikenneturva tilastot 2009. Viitattu 21.10.2009.

<http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Mopot.pdf>

Motot.net. Virittämisen seuraukset. Viitattu 10.10.2009.

[http://www.motot.net/wiki/Viritt%C3%A4misen\\_seuraukset](http://www.motot.net/wiki/Viritt%C3%A4misen_seuraukset)

Tampereen seudun kauniit motoristit 2009. Miittisäännöt. Viitattu 17.11.2009

<http://www.tskm.org/miittisaannot.htm>

Vauhkonen, Juha. YLE Savo 14.10.2009. Viitattu 21.10.2009

[http://yle.fi/alueet/savo/2009/10/kuopiolaismopoilijat\\_saavat\\_myos\\_kiitosta\\_10812](http://yle.fi/alueet/savo/2009/10/kuopiolaismopoilijat_saavat_myos_kiitosta_10812)

[9.html](#)

Viritetty mopo – seuraamukset tulevat kalliiksi. Viitattu 19.10.2009.

[http://www.motot.net/blog/Sami/viritetty\\_mopo\\_seuraamukset\\_tulevat\\_kalliiksi\\_b-566.html](http://www.motot.net/blog/Sami/viritetty_mopo_seuraamukset_tulevat_kalliiksi_b-566.html)

YLE Etelä-Savon uutiset 14.10.2009. viitattu 21.10.2009.

[http://yle.fi/alueet/etela-savo/2009/10/moporalli\\_kuumentaa\\_tunteita\\_1078166.html](http://yle.fi/alueet/etela-savo/2009/10/moporalli_kuumentaa_tunteita_1078166.html)



## **LIITTEET**

### **LIITE 1.**

#### Haastattelukysymykset

- Onko Laukaan mopoilukulttuuri muuttunut vuosien varrella?
- Jos on niin miten tämä näkyy?
- Tulisiko nykyistä mopoilukulttuuria muuttaa? Jos niin miten?
- Miten Laukaan kunta voisi mielestäsi edistää mopoilijoiden sekä kuntalaisten hyvinvointia?
- Mitkä ovat suurimmat ongelmakohdat mopoilussa?
- Onko mielestäsi päihteiden vaikutuksen alaisena ajaminen lisääntynyt mopoilussa?

**LIITE 2.**

## Kyselylomake

Olemme kolme yhteisöpedagogiopiskelijaa. Opinnäytetyössämme pyrimme selvittämään Laukaan kunnan mopoilijoiden mopoiluun liittyviä asennekysymyksiä. Kysely tehdään kaikille Laukaan yhdeksäsluokkalaisille opiskelijoille. Opinnäytetyöhön voit tutustua tammikuussa 2010 ottamalla yhteyttä Laukaan vapaa-aikatoimeen. Kyselyyn vastataan nimettömänä. Kiitos vastauksistasi!

Onko sinulla mopo/ Aiotko hankkia mopon?

- kyllä  
 ei

Olen

- tyttö  
 poika

**1. Oletko joutunut onnettomuuteen mopoillessasi? Miksi?**

- liian suuri tilannenopeus  
 toinen osapuoli ”syyllinen”  
 riittämätön ajotaito  
 näyttämisen halu  
 ryhmän aiheuttama paine  
 muu syy, mikä?

---

en ole joutunut onnettomuuteen mopoillessani

**2. Aiheuttavatko mielestäsi mopoilijat pahennusta Laukaassa? Jos, niin miksi?**

- liian suuri tilannenopeus  
 vaaratilanteet (esimerkiksi jalankulkijoiden kanssa)  
 näyttämisen halu  
 meluhaitta  
 muu syy, mikä?

---

mopoilijat eivät mielestäni aiheuta ongelmia Laukaassa

**3. Mitä mieltä olet laittomalla mopolla ajamisesta?**

- hyväksyttävää  
 ei hyväksyttävää

**4. Oletko saanut sakkoja mopoillessasi?**

- kyllä  
 ei

**5. Ovatko vanhempasi asettaneet mopoiluun liittyviä rajoituksia? (esim. rajoittaneet polttoainekuluja, rajanneet mopoiluajoja yms.)**

**6.** Rikkovatko mopoilijat mielestäsi lakia Laukaan kunnassa?

Kyllä,

ei

**7.** Miten suhtaudut siihen jos huomaat mopoilijan rikkovan lakia Laukaassa?

en hyväksy

hyväksyn

mopoilijat eivät mielestäni riko lakia Laukaassa

**8.** Miten suhtaudut päihteiden vaikutuksen alaisena mopon kuljettamiseen?

**9.** Vallitseeko Laukaassa turvallinen ilmapiiri mopoilun suhteen?

**10.** Millä keinoin Laukaan kunnan tulisi puuttua mopoiluun liittyviin haasteisiin ja ongelmiin?

**11.** Haluaisitko osallistua Laukaassa ohjattuun harrastustoimintaan mopoiluun liittyen?

**12.** Millaisia mopoiluun liittyviä harrastustoimintamalleja toivoisit järjestettävän Laukaassa?

**13.** Miten vastaat alla olevaan mielipidekirjoitukseen?

”Olen saanut tarpeekseni mopoilusta aiheutuneesta melusta Laukaassa. Sen vielä kestäisin, jos melu rajoittuisi päiväajalle, mutta kun se moporalli jatkuu yömyöhään etenkin viikonloppuina. Ongelma alkaa olla paisunut jo liian suuriin mittasuhteisiin. Toivottavasti mopoilijat ottaisivat jatkossa myös huomioon jalankulkijat. Liian monesti saa henkensä kaupalla väistellä kaksipyöräisiä. Olisiko jo aika tehdä asialle jotakin?”

Vastauksesi:

## liite 3.

YHYEENSÄ	Pojat	Tytöt	Mopoiijat	Ei mopoiijat	Laukaa	Vihtavuori	Lievestuore	Kaikki
<b>Määrä</b>	100	126	120	79	114	73	39	226
<b>Oletko joutunut onnettomuuteen mopoillessasi, miksi?</b>								
Liian suuri tilanne nopeus	12	4	11	0	7	7	2	16
Toinen osapuoli "syyllinen"	11	0	8	0	5	3	3	11
Riittämätön ajotaito	3	5	7	1	5	3	0	8
Näyttämisen halu	4	2	5	0	4	1	1	6
Ryhmän aiheuttama paine	3	0	3	0	2	0	1	3
Muu syy	1	1	1	1	1	1	0	2
En ole joutunut onnettomuuteen mopoillessani	77	112	97	74	98	58	33	189
<b>Aiheuttavatko mopoiijat mielestäsi pahennusta Laukaassa?</b>								
Liian suuri tilanne nopeus	3	6	4	5	4	4	1	9
Vaaratilanteet	4	9	3	9	8	4	1	13
Näyttämisen halu	16	46	22	37	36	22	4	62
Meluhaitta	14	33	14	29	30	15	2	47
Muu syy	4	0	3	0	3	1	0	4
Mopoiijat eivät aiheuta mielestäni ongelmia Laukaassa	64	61	79	26	56	39	30	125
<b>Mitä mieltä olet laittomalla mopolla ajamisesta?</b>								
Hyväksyttävää	79	48	80	26	64	35	28	127
Ei hyväksyttävää	18	75	39	48	47	38	8	93
<b>Oletko saanut sakkoja mopoillessasi?</b>								
Kyllä	8	0	5	0	3	3	2	8
Ei hyväksyttävää	91	123	114	76	110	70	34	214
<b>Ovatko vanhempasi asettaneet mopoiluun liittyviä rajoituksia?</b>								
Kyllä	27	15	25	10	25	16	1	42
Ei	76	108	98	66	92	57	35	184
<b>Rikkovatko mopoiijat mielestäsi lakia Laukaan kunnassa?</b>								
Kyllä	53	74	69	43	66	46	15	127
Ei	47	48	48	33	47	28	20	95
<b>Miten suhtaudut jos huomaat mopoiijan rikkovan lakia Laukaassa?</b>								
En hyväksy	24	36	30	23	20	28	12	60
Hyväksyn	56	57	61	39	76	27	10	113
Mopoiijat eivät mielestäni riko lakia laukaassa	19	28	26	14	19	16	12	47

