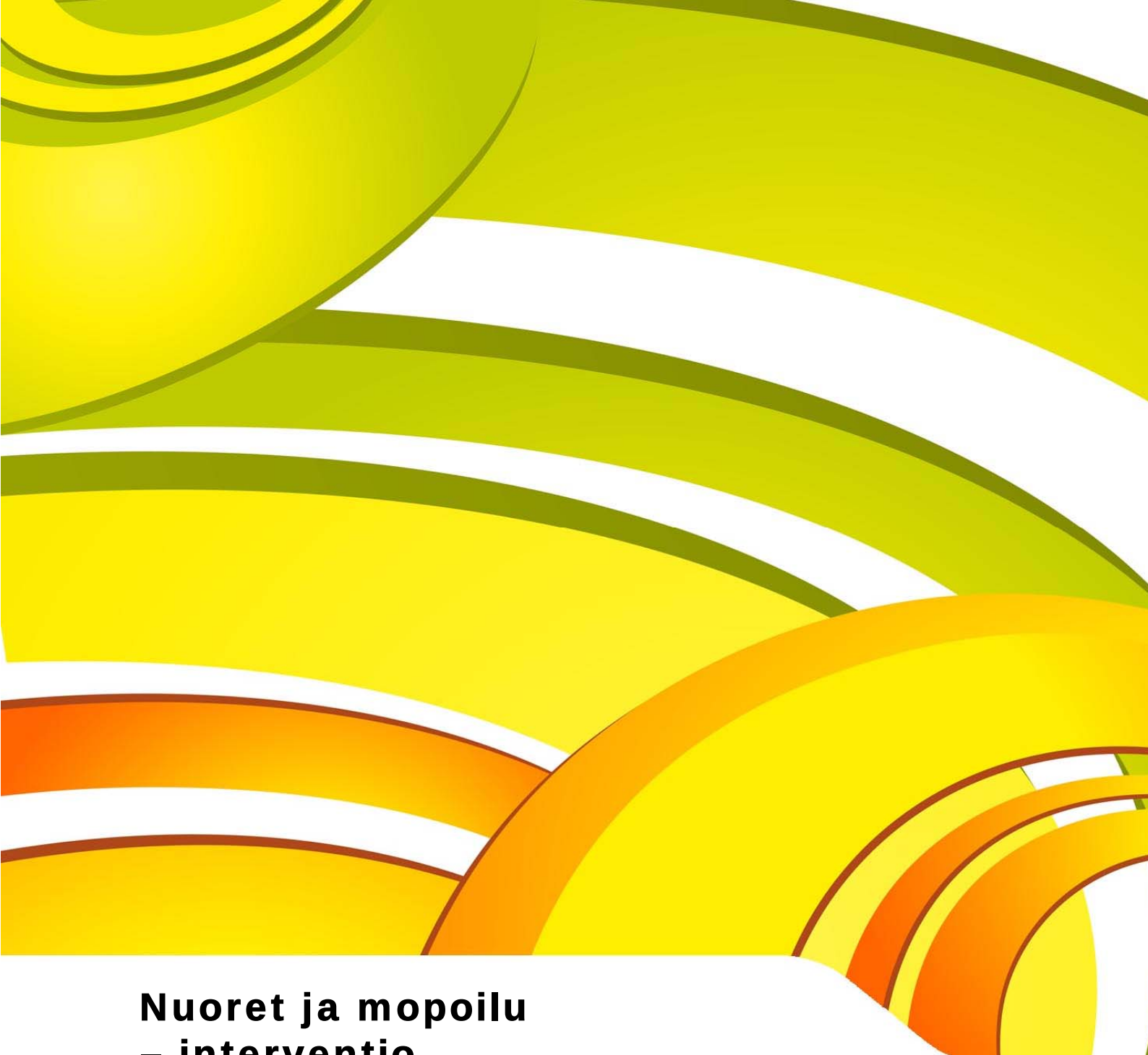




Nuoret ja mopoilu – interventio

**Tutkimus nuorten mopoilutottumuksista
ja intervention onnistumisesta**

Pauliina Aho ja Timo Myllymäki

Nuoret ja mopoilu – interventio

Tutkimus nuorten mopoilutottumuksista ja intervention onnistumisesta

Pauliina Aho ja Timo Myllymäki, Taloustutkimus Oy

ALKUSANAT

Liikenteen turvallisuusvirasto tilasi tutkimuksen Taloustutkimus Oy:ltä, ja sen vastuuhenkilöinä ovat. Vuoden 2010 alusta Ajoneuvohallintokeskus (AKE) on sulautunut osaksi Liikenteen turvallisuusvirastoa (Trafi).

Tutkimusta valvoi ohjausryhmä, jossa Trafin edustajana toimivat tutkimusjohtaja Sami Mynttinen (pj) ja viestintäpäällikkö Reetta Salonen. Taloustutkimuksen edustajana ohjausryhmässä toimivat Pauliina Aho ja Timo Myllymäki. Ohjausryhmä kokoontui kolme kertaa ja teki päätökset yksimielisesti.

Helsingissä, 2. maaliskuuta 2010

Sami Mynttinen

Tutkimusjohtaja

Liikenteen turvallisuusvirasto

FÖRORD

Taloustutkimus har varit den enhet som har genomfört undersökningen och de ansvariga personerna är Pauliina Aho och Timo Myllymäki.

Undersökningen övervakades av parternas samarbetsgrupp (senare ”styrgruppen”) till vilken AKE och Taloustutkimus utsåg sina representanter. Som styrgruppens ordförande fungerade AKEs representant. Styrgruppen sammanträdde vid behov på förslag av ordföranden och fattade enhälligt beslut.

Styrgruppens sammansättning:

- Sami Mynttinen (ordf)
- Reetta Salonen
- Erno Aholammi
- Pauliina Aho

Helsingfors i maj 2010

Sami Mynttinen

Forskningschef
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

FOREWORD

This study has been conducted by Taloustutkimus, and the persons responsible for it are Pauliina Aho and Timo Myllymäki.

The study was overseen by a joint team comprised of representatives of both AKE and Taloustutkimus (hereinafter "the Steering Group"). AKE's representative was the chairperson of the Steering Group. The Steering Group convened as needed, summoned by the chairperson, and made unanimous decisions.

Composition of the Steering Group

- Sami Mynttinen (chair)
- Reetta Salonen
- Erno Aholammi
- Pauliina Aho

Helsinki, May 2010

Sami Mynttinen

Research Director
Finnish Transport Safety Agency (Trafı)

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

1	Tutkimuksen tavoite	1
2	Tutkimuksen rajaus ja menetelmät.....	2
2.1	Draamatyöpajat.....	2
2.2	Valvontaiskut viritettyjä mopoja vastaan	2
2.3	Vanhempainillat.....	3
2.4	Keskustelufoorumi	3
2.5	Kirjallisuuskatsaus	4
2.6	Tutkimuksen kohderyhmän edustavuus.....	4
3	Tutkimuksen tulokset	4
3.1	Mopoiluratsiat.....	4
3.1.1	Vastaaajien kuvausta	4
3.1.2	Mopoilun motiivit.....	8
3.1.3	Mopoilun ongelmat	8
3.1.4	Varusteiden käyttö	8
3.1.5	Mopoiluun liittyvät velvoitteet	11
3.1.6	Mopoilutaito ja onnettomuudet.....	13
3.1.7	Mopon virittäminen.....	15
3.1.8	Liikenneturvallisuusasioista viestiminen	21
3.2	Draamatyöpajat.....	22
3.2.1	Odotukset ja niiden toteutuminen.....	22
3.2.2	Palaute draamatyöpajan sisällöstä	23
3.2.3	Palaute draamatyöpajan toteuttamistavasta.....	24
3.3	Vanhempainillat.....	25
3.3.1	Vanhempainiltojen onnistuminen	25
3.3.2	Vanhempien ja lasten kokemus mopoilusta	28
3.3.3	Vanhempien mielikuvat lastensa liikennesääntöjen tuntemuksesta ja turvavälineiden käytöstä mopoilussa	28
3.3.4	Vanhempien tietämys mopoiluun liittyvistä säännöistä.....	30
3.3.5	Mopo-onnettomuudet	31
3.3.6	Mopoilun riskit ja niiden ehkäiseminen	31
3.3.7	Mopon virittäminen.....	31
3.3.8	Mopokortti	36
3.3.9	Valistustyö	36
3.4	Internet-keskustelu	38
3.4.1	Mopoilun edut.....	38
3.4.2	Mopoilun ongelmat	38
3.4.3	Ihannemopo.....	38
3.4.4	Mopon hankinta	39
3.4.5	Vanhempien suhtautuminen mopoiluun	39
3.4.6	Mopon käyttö	39
3.4.7	Liikenneturvallisuus.....	40
3.4.8	Mopokortti, mopon virittäminen.....	41
3.4.9	Liikenneturvallisuudesta valistaminen.....	41
3.5	Kirjallisuutta.....	42
3.6	Yhteenveto	46

TIIVISTELMÄ

Nuoret ja mopoilu -tutkimuksessa selvitettiin erilaisten liikenneturvallisuusterventioiden onnistumista ja hyödyllisyyttä. Interventioissa pyrittiin tuomaan esiin mopojen virittämiseen liittyviä riskejä ja virittämisestä aiheutuvia sanktioita sekä vähentämään virittämismyönteistä ilmapiiriä nuorten keskuudessa.

Nuoret mopoilevat, koska se helpottaa liikkumista, antaa vapautta ja vaihtoehtoja ja on halvempaa kuin julkinen liikenne.

Mopoilijat käyttävät yleisesti kypärää. Muiden suojavaarusteiden käyttö on harvinaisempaa, useimmin muita suojavaarusteita käyttävät poliisin näkemyksen mukaan lähinnä endurotyyppisillä mopoilla ajavat nuoret.

Omasta mielestään nuoret tuntevat liikennesääntöjä hyvin. Tästä huolimatta nuorten liikennekäyttäytymisestä mm. poliisit ja koulujen yhteyshenkilöt ovat hyvin huolissaan.

Virittäminen on yleistä ja suosittua

Tutkimus vahvistaa aikaisempia arvioita virittämisen myönteisyydestä ja yleisyydestä. Mopon virittäminen on huolestuttavan yleistä ja vielä huolestuttavampaa on, että virittämistä ihannoidaan ja siihen suhtaudutaan hyvin myönteisesti. Jopa omien isien kerrotaan virittävän mopojaan lapsilleen. Valtaosa nuorista arvioi vanhempien tietävän lastensa virityspuuhista. Vanhempainilloissa mukana olleet vanhemmat suhtautuvat puolestaan virittämiseen kriittisesti, mikä herättää epäilyjä siitä, että vanhempainiltoihin on saatu motivoitua osallistumaan vain valvettuneimpia vanhempia. Virittämistä perustellaan halulla ajaa lujempaa, mutta myös ystävien paine on kova. Lujaa ajamisen halu liittyy osaltaan myös autojen vaarallisiin ohitusilanteisiin, joita viritetyillä mopoilla ajaessa ei nuorten mielestä synny samassa määrin.

Nuorten mopoilijoiden kokemat vaaratilanteet liittyvät usein kaatumisiin ja liian lähellä ajamiseen. Liian lähellä muita ajaminen liittyy sekä mopoilijoihin itseensä sekä autoilijoihin, jotka nuorten mielestä pyrkivät ohittamaan mopoilijoita hankalissakin tilanteissa.

Mopoilu kiinnostaa nuoria ja heidän vanhempiaan

Nuoret haluaisivat, että mopoiluun liittyvistä liikenneturvallisuusasioista kerrottaisiin kouluissa järjestettävissä tilaisuuksissa. Poliisin näkökulmasta myös shokkimainontakampanjat mopoilun vaaroista olisivat tarpeellisia. Lisäksi poliisit korostavat vanhempien roolia lastensa mopoiluasioiden suhteen. Vanhempien näkökulmasta myös Internet-kampanjat saavat kannatusta. Valistustyö tulisi kohdistaa sekä vanhemmille että nuorille. Kampanjointia tulisi kohdistaa myös nuoremmille lapsille ja heidän vanhemmilleen, sillä kahdeksas- ja yhdeksäsluokkalaiset ovat jo hyvinkin ehtineet tutustua mopoilumaailmaan esimerkiksi Internetissä, missä neuvoja ja mielipiteitä virittämisen puolesta on valitettavan runsaasti. Nuorten itsensä mielestä tietoa pitäisi saada liikennesäännöistä, vaaroista, riskeistä ja virittämisestä.

Interventioiden onnistuminen

Moporatsioita, draamatyöpajoja sekä vanhempainiltoja pidettiin onnistuneina interventiomuotoina. Moporatsioissa poliisin mukanaolo toi auktoriteettia ja uskottavuutta oikeaan liikennekäyttäytymiseen.

Draamatyöpajojen kautta asia saadaan esitettyä toiminnallisesti, mikä tuntuu olevan tärkeätä sekä nuorille että opettajille. Lisäksi draamatyöpajojen etuna oli, että konseptista löytyi useita erilaisia toimintatapoja erilaisille ryhmille. Luontotyypiset valistustilaisuudet eivät nuorilla toimi kovin hyvin.

Vanhempainillat onnistuivat sekä opettajien että vanhempien mielestä hyvin. Vanhemmat tarvitsevat lisää tietoa mopoilun riskeistä. Tulosten perusteella mopoilijoiden ja tulevien mopoilijoiden vanhemmat ovat avainryhmä mopoilun turvallisuuden edistämässä. Koulujen vanhempainilloissa tämä avainryhmä tavoitetaan kohtuullisen hyvin. Mopoilu soveltuu hyvin esimerkiksi syksyllä pidettävän vanhempainillan aiheeksi.

SAMMANDRAG

- Intervention gällande ungdomar och mopedkörning

Undersökning om ungdomars mopedvanor och framgången med intervention

I undersökningen Ungdomar och mopedkörning utvärderades framgången och nyttan av olika och mot olika målgrupper riktade mopedrelaterade trafiksäkerhetsinterventioner. Interventionerna fokuserade på risker med mopedtrimning och sanktioner till följd av trimning samt att reducera den trimningsvänliga atmosfären bland ungdomar.

Ungdomarna kör moped eftersom det ökar rörligheten, ger frihet och alternativ och är billigare än kollektivtrafiken.

Mopedisterna använder allmänt hjälm. Annan skyddsutrustning är mer sällsynt och enligt polisens uppfattning är det närmast ungdomar som kör mopeder av endurotyp som oftast använder annan skyddsutrustning.

Själva anser ungdomarna att de känner trafikreglerna väl. Trots detta är bl.a. polisen och skolornas kontaktpersoner mycket bekymrade över ungdomarnas trafikbeteende.

Trimning är vanlig och populär

Undersökningen bekräftar den tidigare bedömningen att inställningen till trimning är positiv och att trimning är vanlig. Trimning av mopeder är oroväckande vanlig och ännu mer oroväckande är det att trimning idealiseras och att inställningen till den är mycket positiv. Till och med fäderna berättar för sina barn att de har trimmat sina mopeder. Merparten av ungdomarna bedömer att föräldrarna känner till deras trimningsaktiviteter. De föräldrar som har deltagit i föräldrakvällarna ställer sig däremot kritiska till trimning, vilket väcker misstankar om att man endast har kunnat motivera mer medvetna föräldrar till att delta i föräldrakvällarna. Trimning motiveras med lust att köra fortare, men även kamrattrycket är stort. Lusten att köra fort har för sin del att göra med situationer där bilar gör farliga omkörningar, och ungdomarna anser att sådana inte uppstår i samma grad när man kör med en trimmad moped. Detta är en intressant och aktuell synvinkel, eftersom det till exempel i Uleåborg är vanligt att mopedisterna flyttas till bilvägar. Detta kan vara en ytterligare sporre till trimning.

De risksituationer som unga mopedister upplever gäller ofta omkullkörningar och att köra allt för nära andra. Att köra allt för nära andra gäller både mopedisterna själva och bilisterna, som enligt ungdomarna försöker köra om mopedister även i besvärliga situationer.

Kommunikation behövs både med ungdomarna och deras föräldrar

Ungdomarna vill att information om trafiksäkerhetsfrågor i anslutning till mopedkörning ska ges vid sammankomster som ordnas i skolorna. Ur polisens synvinkel vore även chockreklamkampanjer om riskerna med mopedkörning behövliga. Dessutom framhåller polisen föräldrarnas roll i frågor som gäller barnens mopedkörning. Ur föräldrarnas synvinkel finns det även understöd för internetkampanjer. Upplysningsarbetet bör fokusera på både föräldrar och ungdomar. Kampanjer bör även riktas till yngre barn och deras föräldrar eftersom

åttonde- och niondeklassister redan har hunnit bli väl insatta i mopedkörningens värld, exempelvis på internet där det finns beklagansvärt rikligt med råd och åsikter som talar för trimning. Ungdomarna själva anser att information borde ges om trafikregler, faror, risker och trimning.

Framgång med interventionerna

Mopedrazzior, dramaworkshopar och föräldrakvällar kan anses som lyckade interventionsformer. Polisens närvaro tillför auktoritet i mopedrazziorna och viss skrämsel till rätt trafikbeteende.

Dramaworkshopar kan framställa frågan på ett funktionellt sätt och detta förefaller vara verkligt viktigt både för ungdomarna och för lärarna. En annan fördel med workshoparna kan anses vara att konceptet erbjuder flera olika arbetssätt för olika grupper. Informationsmöten i form av föreläsningar fungerar inte särskilt bra bland ungdomar.

Både lärare och föräldrar anser att föräldrakvällar fungerar bra. I fråga om dem måste man ändå kritiskt överväga hur man ska få med fler föräldrar som ställer sig positivt till trimning. Nu förefaller det som om de föräldrar som har deltagit i föräldrakvällarna redan från början motsätter sig trimning.

En idé att utveckla interventionerna kunde vara att fundera på om det är möjligt att ordna någon gemensam aktivitet i skolan eller någon annanstans för ungdomarna och deras föräldrar. Även här är det givetvis en utmaning hur man ska få dem som ställer sig positivt till trimning att delta.

Respons från lärarna, föräldrarna, ledarna för workshoparna och ungdomarna själva kunde ge en uppfattning om efterfrågan på denna interventionshelhet även på andra håll i Finland.

ABSTRACT

- Youngsters and mopeds – intervention

Research on young moped drivers' driving habits and the success of the intervention

The Youngsters and mopeds research studied the success and usefulness of different moped-related traffic safety interventions aimed at different target groups. The interventions focused on expressing the risks and penalties related to tuning mopeds and making the general opinion among youngsters less favourable towards moped tuning.

Young people drive mopeds because it is an easy way to move, provides freedom, increases options and is cheaper than using public transportation.

Most moped drivers wear helmets. The use of other protective equipment is less common; according to the police, protective gear is most likely to be found on drivers using enduro-type mopeds.

In their own opinion, young drivers know traffic regulations well. Despite this, their traffic behaviour greatly worries the police and school contact persons, among others.

Tuning is common and popular

These research findings confirm the previous estimates on positive attitudes towards moped tuning, as well as the commonness of the phenomenon. Moped tuning is alarmingly common, but even more alarming is the very positive, even admiring attitude towards it. It has come up that even fathers help their children tune their mopeds. Most youngsters believed their parents to be aware of their moped-tuning. However, the parents who participated in the parental evenings had a critical outlook on moped-tuning. This may indicate that parents with the highest ethics with regard to upholding the law are also the most motivated to attend such meetings. One reason why youngsters tune their mopeds is the will to go faster, but peer pressure is also a major factor. The desire to drive fast is also related to dangerous situations when being overtaken by vehicles; young drivers feel that such situations are less common when driving tuned mopeds. This is an interesting and contemporary point in light of the plans to move moped drivers from pedestrian routes to roads in Oulu, for example. This may be a further incentive to tune mopeds.

Dangerous situations as experienced by young moped drivers are often related to falling or driving too close to others. This involves other moped drivers as well as cars; young moped drivers feel that cars try to overtake them even in difficult situations.

Communication to youngsters as well as parents is necessary

Young people would like to hear about traffic safety issues concerning moped driving in separate events at school. The police deem that shock campaigns on the risks of moped driving would also be necessary. Furthermore, the police underline the parents' role in the traffic education of their moped-driving children. Parents are also supportive of Internet campaigns. The education should

be targeted both at the youngsters and at their parents. Campaigns should also be arranged for younger children and their parents; eighth- and ninth-grade pupils (aged 14-16) have learned a lot about moped-driving on the Internet, which is, unfortunately, an abundant source of tuning instructions and encouraging inputs. Youngsters themselves would like to get information about traffic regulations, dangers, risks and tuning.

Success of the interventions

Successful forms of intervention comprise moped raids, drama workshops and parental events. The presence of the police in moped raids adds authority and serves as a certain kind of deterrent in the steering of young drivers towards correct traffic behaviour.

Drama workshops provide an action-based way of expressing the point, which seems to be a very important aspect both for the youngsters and their teachers. A further advantage of drama workshops is the wide range of methods to apply to different groups. Lecture-like education does not work very well with young people.

Parental events were considered successful by teachers and parents alike. However, critical attention must be paid to attracting more parents with a positive attitude towards moped tuning. Currently it seems that parental events are attended by parents who are already against tuning.

A new form of intervention worth considering is to arrange joint events for youngsters and their parents at schools or elsewhere. However, this idea also entails the same challenge of involving parents who are not opposed to moped-tuning.

Feedback received from teachers, parents, drama workshop leaders and the young moped drivers themselves indicates that such an entity of interventions could also prove also elsewhere in Finland.

1 Tutkimuksen tavoite

Nuorten mopoilun suosio on kasvanut 2000-luvulla merkittävästi. Rekisteröityjen mopojen määrä on noussut yli kahteensataan tuhanteen. Myös viritettyjen mopojen määrä ja mopo-onnettomuudet ovat lisääntyneet. Joka neljännessä kuolemaan johtaneessa mopo-onnettomuudessa erityistä riskiä on aiheuttanut virittäminen.

Tutkimuksen avulla pyritään ymmärtämään paremmin nuorten mopoilumaailmaa; sitä ympäristöä ja asennemaailmaa, missä nykynuoret mopoilevat ja mahdollisesti mopojaan virittävät. Tutkimuksen tarkoituksena on myös arvioida AKen yhteistyössä muiden tahojen kanssa kouluihin suorittamien interventioiden merkitystä mopoiluturvallisuuden ja mopojen virittämisen näkökulmasta. Interventioita olivat moporatsiat, draamatyöpajat ja vanhempainillat.

Tämän hahmottamiseksi on tärkeää seurata mitä Internetissä/sosiaalisessa mediassa tapahtuu. Tässä on yksi otos Internetistä virittämiskeskustelun alkuun: *Eli täältä löydät virityksiä eri mopoihin, mutta ensiksi sanon pari sanaa siitä mitä olen oppinut mopon virityksestä... eli jos ja kun virität mopoasi, kun teet pieniä virityksiä (isompi kaasari, ratastukset, tehari) niin et tarvitse mitään vahvistuksia, mutta kun rupeat laittamaan isompaa sylinteri tai korkeapainekannta niin suosittelen samalla ostamaan vahvistetut petilaakerit ja kampiakselin! Koska jos et osta niin joudut purkamaan konettasi joka saakelin päivä... paitsi jos omistat Helkaman, Suzukin tai vastaavan "kisa" mopon. Mopon viritys on aika mielenkiintoista hommaa, jota kaikki eivät kyllä hallitse.. Ai niin mopolla ei saa ajaa maantiellä jos se kulkee yli 45km/h ja mopon kuutiotilavuus ei saa ylittää 50cm³, eli jos teet jotain seuraavista asioista niin pulssisi alkaa nousta aina kun näet poliisiauton, joten harkitse tekojasi... sillä ne saattavat koitua kukkarosi surmaksi tai suureksi mopon virittäjän maineeksi!!!*

Huomionarvoista on myös se, että Internetissä kerätään nimiä *Mopon viritys lailliseksi* -adressiin.

Lähtökohdat virittämisvalistukseen ovat siis erittäin haasteelliset – jopa mallikohtaisia virittämisohteja löytyy netistä äärimmäisen helposti. Vaikka virittämisen laittomuudesta sivulauseissa ja samalla ”silmää iskien” huomauteen/varoitetaan on myönteinen, jopa kannustava tai syyllistävä (jos et viritä) asenne kuitenkin havaittavissa useissa keskusteluissa tai ohjeissa.

2 Tutkimuksen raja- ja menetelmät

2.1 Draamatyöpajat

Yläkouluikäisille nuorille suunnatut draamatyöpajat järjestettiin interventiokouluihin huhti–toukokuussa 2009. Työpajojen ideana oli tutkia toiminnallisesti ylinopeuden vaaroja mopon ja lempenasioden suhteen – tämä jälkimmäinen osuus on ns. piilojuonteena. Draamatyöpajoista vastasi nuoria omaehtoiseen toimintaan kannustava Nuorten Akatemia yhteistyössä AKEn kanssa.

Draamatyöpajassa ohjaaja aloitti kertomalla, mistä draamatyöpajassa on kyse. Tämän jälkeen menttiin itse ohjelmaan eli ensin tutustuttiin mukanaolijoihin. Tämän jälkeen ajeltiin pareittain kuvitteellisesti mopolla ja pohdittiin, miten ajaminen sujui. Tälle vaihtoehtoisena toimintana oli hedelmäsalaattipeli mopon nimillä. Tämän jälkeen jakauduttiin ryhmiin, joissa työstettiin tarinaa mopoilevasta nuoresta. Tarinassa keskityttiin mopo-onnettomuuteen ja siihen, miten se olisi voitu estää. Mopo-onnettomuus pohjautui lehtileikkeeseen ja aitoon tilanteeseen. Tarinan päätöksessä pohdittiin sitä, miten lopulta kävi ja kerrottiin tietoa AKEsta. Lopuksi arvioitiin draamatyöpajan onnistumista ja päätettiin draamatyöpaja.

Koska alle 15-vuotiaiden mielipiteiden keräämiseen tarvitaan vanhempien lupa, oli alkuperäinen suunnitelma lähettää koulujen sähköisen Wilma-viestintäkanavan kautta viesti työpajoihin osallistuvien lasten vanhemmille ja vastaaminen olisi tapahtunut Internetin välityksellä Taloustutkimuksen tutkimussivustoilla. Suunnitellulla tavalla toteutettuna tiedonkeruu onnistui heikosti. Nuorten kokemuksia draamatyöpajasta peilattiin Nuorten Akatemian paperilomakkeilla keräämien vierailijoiden ja opettajien arvioiden kautta. Palautetta saatiin noin 30 draamatyöpajasta sekä opettajilta että työpajojen vetäjiltä. Nuorten oma palaute tästä jäi puuttumaan. Tutkimusote on lähinnä kvalitatiivinen.

2.2 Valvontaiskut viritettyjä mopoja vastaan

Poliisi toteutti toukokuussa 2009 moporatsioita viritettyjä mopoja vastaan interventiokouluissa ja lähiympäristössä. Taloustutkimuksen alkuperäisen suunnitelman mukaan kaikkien ratsioiden yhteydessä mukana olleet AKEn asiantuntijat jakoivat Taloustutkimuksen yhteistiedot sisältävää tiedotetta tutkimuksesta ja nuorten oli tarkoitus ottaa halutessaan yhteyttä. Kahden ratsian jälkeen ei ollut saatu yhtään osoitetta, jolloin Taloustutkimus järjesti paikalle haastattelijan keräämään osoitteita. Sähköpostiosoitteensa ilmoittaneille nuorille lähetettiin kutsu tutkimukseen. Kyselyyn vastasi 48 nuorta. Tämän lisäksi poliiseilta kysyttiin mielipiteitä intervention onnistumisesta ja nuorten mopoilusta ylipäänsä. Interventiossa mukana olleet poliisit vastasivat kyselyyn antaen yhteisen vastauksensa.

2.3 Vanhempainillat

Interventiokouluissa järjestettiin vanhempainillat 30.9.2009, 13.10.2009, 17.11.2009 ja 18.11.2009. Vanhempainiltojen sisällöstä ja vetämisestä vastasi kokenut liikenneopettaja ja moottoripyöräkouluttaja Jarmo Jokilampi Tammerkosken Auto-opisto Oy:stä. Vanhempainiltojen tavoitteena oli kertoa lasten ja nuorten liikenneturvallisuudesta mopoilussa. Lisäksi vanhemmille tarjottiin koulukohtaista tietoa mopovirityksistä ja vahingoista. Taloustutkimuksen haastattelija osallistui vanhempainiltoihin ja jakoi vanhemmille kutsuja osallistua tutkimukseen sekä keräsi vanhempien sähköpostiosoitteita tutkimuskutsun lähettämistä varten. Tutkimuskutsussa pyydettiin vanhempia aktivoimaan lapsiaan osallistumaan myös draamatyöpajojen arviointiin. Tämä ei kuitenkaan tuottanut toivottua tulosta eli näin ei saatu nuoria vastaamaan draamatyöpajan kyselyyn. Syynä tähän voi olla myös se, että vanhempainilloissa mukana olleiden vanhempien lapset eivät olleet osallistuneet draamatyöpajoihin.

Tiedonkeruussa käytettiin Internet-lomaketta. Kahdessa vanhempainillassa jaettiin lisäksi Internet-kyselystä lyhennettyä kyselylomaketta paperilla täytettäväksi. Nämä vastaukset haastattelija keräsi vanhempainillan jälkeen. Näillä tavoilla saatiin yhteensä palautetta 36 vanhemmalta, joista puolet vastasi Internetissä laajempaan kyselyyn ja puolet lyhyempään paperilomakekyselyyn. Tämän lisäksi kerättiin palautetta koulujen yhteyshenkilöiltä koskien vanhempainiltojen lisäksi myös muiden interventioiden onnistumista ja yhteistyötä interventioiden järjestäjien osapuolten kanssa. Tätä tietoa vasten peilattuna kyselyyn vastanneet vanhemmat edustavat hyvin osallistujajoukkoa. Tutkimusote oli sekä kvalitatiivinen että kvantitatiivinen.

2.4 Keskustelufoorumi

Interventioiden yhteydessä järjestettyjen kyselyjen lisäksi selvitettiin kvalitatiivisella Internet-keskustelulla nuorten ajatuksia ja kokemuksia mopoilusta. Tutkimus toteutettiin Taloustutkimuksen Bulletin Board Focus Group -menetelmällä (BBFG). Tämä on Internet-pohjainen tiedonkeruumenetelmä eli ns. keskustelufoorumi. Keskustelufoorumi oli auki sovittun ajan eli 6.–8.10.2009. Tänä aikana osallistujat kävivät itselleen sopivimpina ajankohtina vastaamassa foorumilla esitettyihin kysymyksiin, jotka vaihtuivat päivittäin.

Keskustelufoorumiin osallistujat värvättiin Taloustutkimus Oy:n keskustelupankkiin kuuluvien aikuisten kautta. Ryhmäkeskustelupankissa on noin 7000 pääkaupunkiseudulla asuvan 15 vuotta täyttäneen yhteistiedot. Taloustutkimus Oy:n kvalitatiivisesta värväystyöstä vastaavat värvärit soittivat keskustelupankkiin kuuluville 15 vuotta täyttäneille ja tätä kautta hakivat 14- ja 15-vuotiaita pääkaupunkiseutulaisia nuoria. Värvärit varmistivat, että osallistujat täyttivät varmasti halutut kriteerit ja että heillä oli mahdollisuus osallistua tutkimukseen sen kaikkina kolmena päivänä.

Värväyskriteereinä olivat:

- Asuinpaikkakunta: Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa
- Sukupuoli ja ikä: tyttöjä ja poikia, 14–15-vuotiaita
- Mopo: On mopo tai on aikeissa hankkia mopon

Keskustelufoorumiin värvättiin lopulta 31 henkilöä. Heistä 24 osallistui tutkimukseen kaikkina kolmena päivänä ja kolme kahtena päivänä. Osallistujista (n=27) 13 oli 14-vuotiaita ja 14 15-vuotiaita. Tyttöjä oli 10 ja poikia 17. Osallistujista kahdeksalla oli mopo ja muut olivat hankkimassa mopoa.

2.5 Kirjallisuuskatsaus

Kirjallisuuskatsauksessa on kartoitettu mopoiluun ja lähinnä mopojen virittämiseen liittyvää aikaisempaa tutkimusmateriaalia. Tietoa peilattiin tässä tutkimuksessa saatuihin tuloksiin.

2.6 Tutkimuksen kohderyhmän edustavuus

Interventiot ja tutkimus kohdistettiin yhden suuren kaupungin (Espoo) mopoilijanuoriin ja heidän vanhempaisiin. Pienemmissä kaupungeissa ja maaseutukunnissa mopoilun ympäristö, välimatkat, liikennemäärät ja mopoilutottumukset saattavat olla hyvinkin tämän tutkimuksen kohderyhmästä poikkeavia.

3 Tutkimuksen tulokset

3.1 Mopoiluratsiat

Poliisi toteutti toukokuussa 2009 moporatsioita viritettyjä mopoja vastaan interventiokouluissa ja lähiympäristössä. Ratsiaan osallistuneille nuorille tehtiin kysely, johon vastasi 48 nuorta. Tämän lisäksi poliiseilta kysyttiin mielipiteitä intervention onnistumisesta ja nuorten mopoilusta ylipäätään. Interventiossa mukana olleet poliisit vastasivat kyselyyn antaen yhteisen vastauksensa.

3.1.1 Vastaajien kuvausta

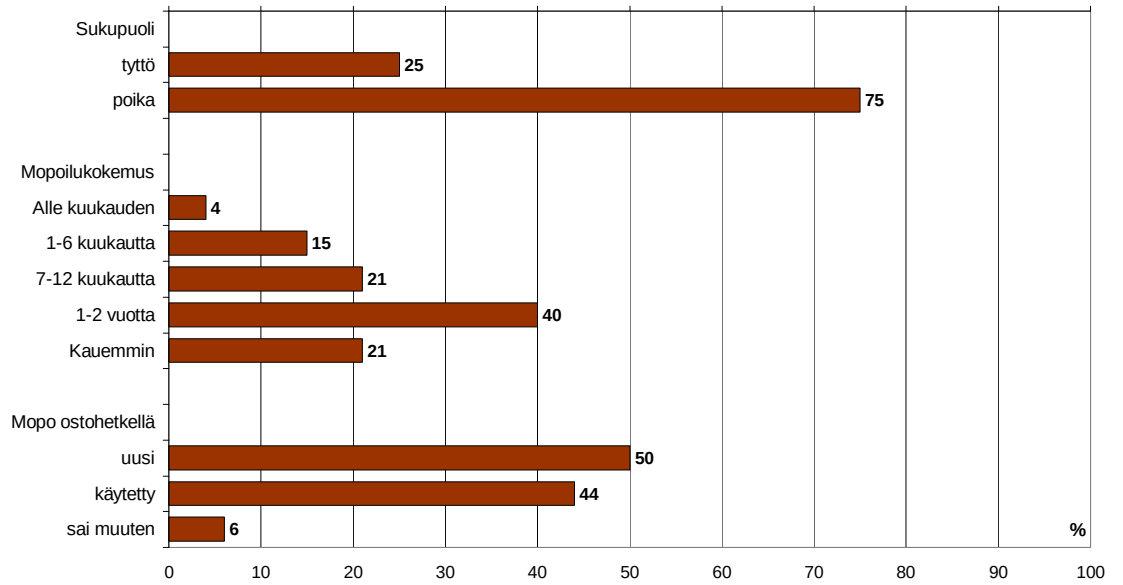
Kolme neljästä ratsiaan osallistuneista ja tutkimukseen vastanneista oli poikia, kuusi kymmenestä oli mopoillut vuoden tai kauemmin. Puolet vastanneista kertoivat, että mopo oli ostohetkellä uusi. Kahdeksalla kymmenestä on mopokortti.

Joka toisella vastanneista oli skootterimallinen, joka viidennellä supermotomallinen ja joka seitsemännellä enduromallinen mopo.

Kolme neljästä kertoo, että jommallakummalla heidän vanhemmistaan on ollut mopo.

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

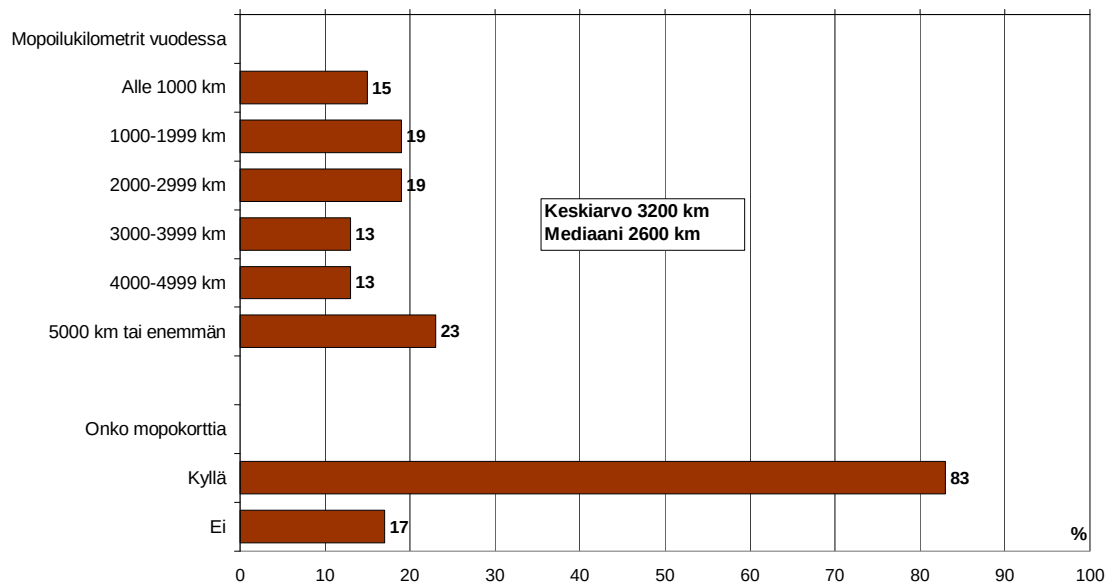
Kaikki vastaajat n=48

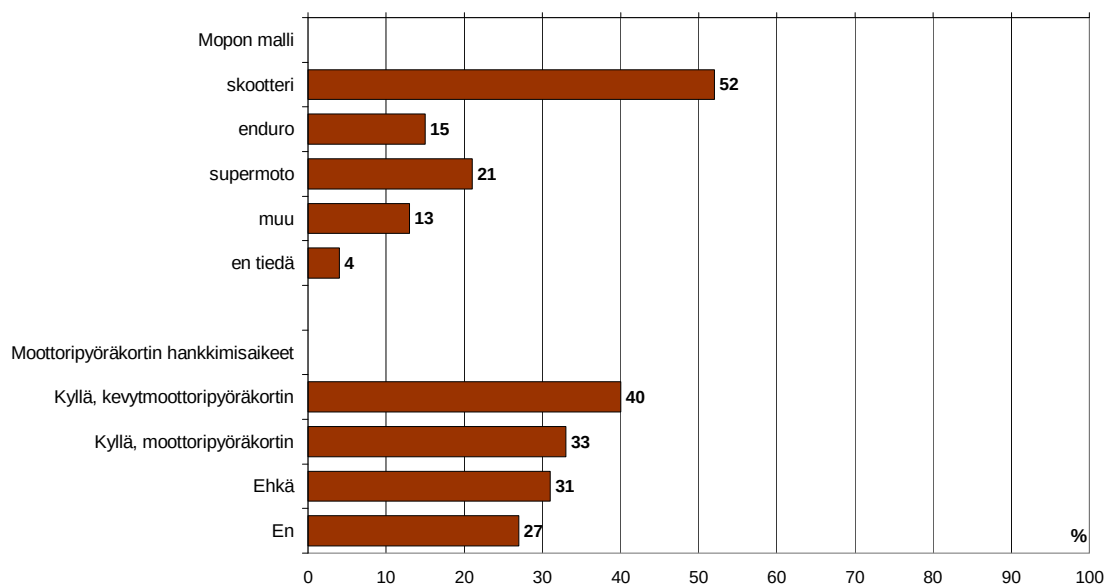


Kuva 1. Vastaajien taustatietoja 1.

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

Kaikki vastaajat n=48

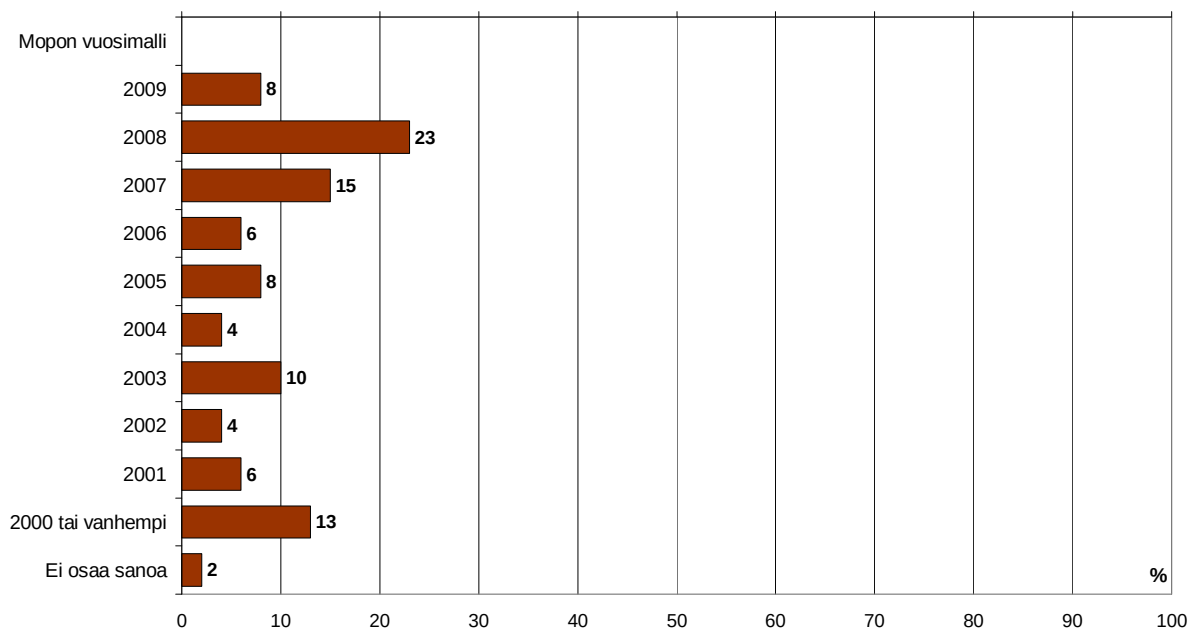


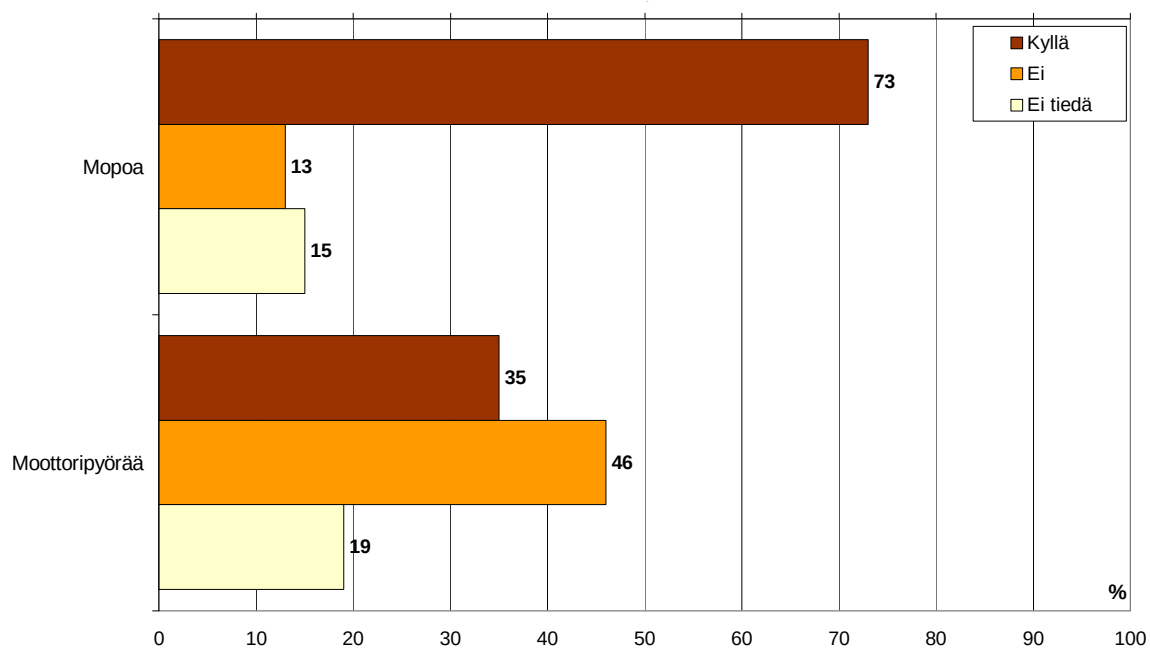


Kuva 2. Ratsiaan osallistuneiden nuorten taustatietoja 2.

VASTAAJIEN TAUSTATIEDOT

Kaikki vastaajat n=48





Kuva 3. Ratsiaan osallistuneiden nuorten taustatietoja 3.

3.1.2 Mopoilun motiivit

Mopoilu on yleistynyt nuorten keskuudessa voimakkaasti. Moporatsiaan osallistuneet nuoret mainitsevat mopoilevansa koska se helpottaa liikkumista. Lisäksi osa mopoilee, koska se on kivaa tai halvempaa kuin bussilla liikkuminen. Osa mopoilee myös harjoittelakseen moottoripyörällä ajamista. Mopoilu tuottaa siis sekä elämyksiä, kustannussäästöä että kokemuksia.

3.1.3 Mopoilun ongelmat

Kysyttäessä interventioihin osallistuneilta poliiseilta suurimpia mopoiluun liittyviä ongelmia tällä hetkellä nousee listan kärkeen juuri mopojen suuri määrä. Lisäksi mopoiluun liittyvinä ongelmina poliisit näkevät mopoilijoiden huonon asenteen sääntöjä ja liikenneturvallisuuksia kohtaan. Tämä ilmenee mm. mopojen virittämisenä ja liikennesääntöjen tahallisen rikkomisenä, kuten ajamalla esimerkiksi pyöräteillä. Lisäksi suurena ongelmana pidettiin mopojen huonoa hallintaa ja käsittelytaitoa.

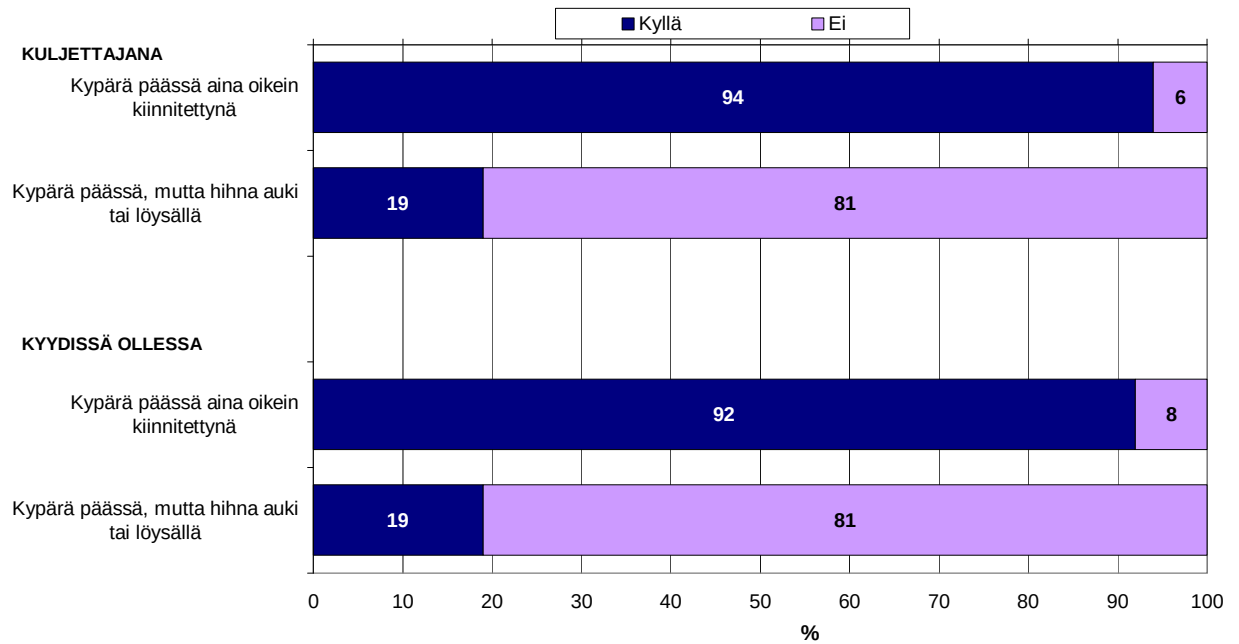
Mopojen kunto oli siinä mielessä huolestuttava, että yli puolessa ratsatuista mopoista oli jotakin huomautettavaa. Yleisimpiä puutteita olivat rekisteröintitodistus- ja ajokorttipuutteet, peilin puuttuminen, jarru- ja kytkinkahvojen rikkiinäisyys, huonokuntoiset renkaat ja vääntyneet tangot. Uudet mopot olivat pääasiassa kunnossa.

3.1.4 Varusteiden käyttö

Mopoilevista nuorista useimmat kertovat mopoillessaan käyttävänsä kypärää oikein kiinnitettynä, tosin viidesosa mainitsee käyttävänsä kypärää hihna auki tai löysällä. Vastaavasti kavereista lähes kolmasosa mopoilee kypärän hihna löysällä tai auki. Myös poliisien arvion mukaan kypärää käytetään kiitettävästi ja niiden kunto oli hyvä. Joitakin havaintoja tehtiin siitä, että kaulahihna ei ollut kiinni.

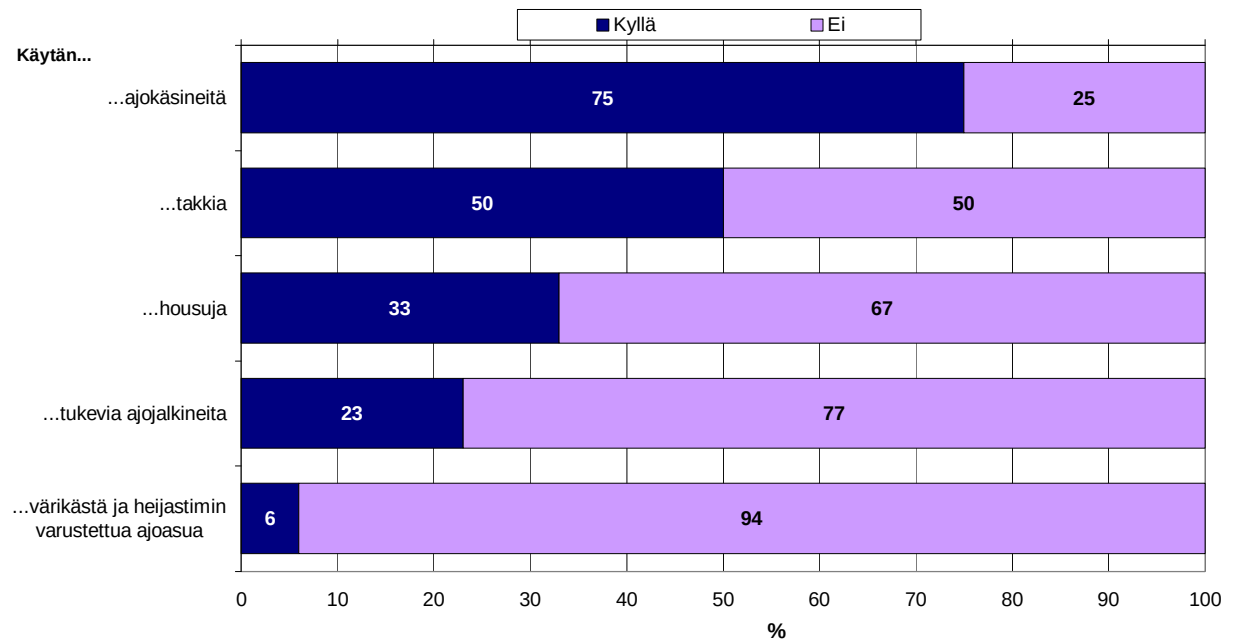
Mopoiluun tarkoitettuja muita suojavaarusteita käytetään hieman vähemmän. Ajokäsineet ovat kolmella neljästä, ajotakki joka toisella, ajohousut joka kolmannella ja ajojalkineet joka neljännellä. Heijastimin varustettua ajoasua ei käytä kovinkaan moni. Poliisien kertoman mukaan näitä varusteita oli lähinnä enduromallisilla mopoilla liikkuneilla pojilla ja heilläkin lähinnä ajotakkeja ja -käsineitä.

**OMA VARUSTEIDEN KÄYTTÖ
KULJETTAJANA JA KYYYDISSÄ OLLESSA**
Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 4. Kypärän käyttö ratsiaan osallistuneiden nuorten keskuudessa.

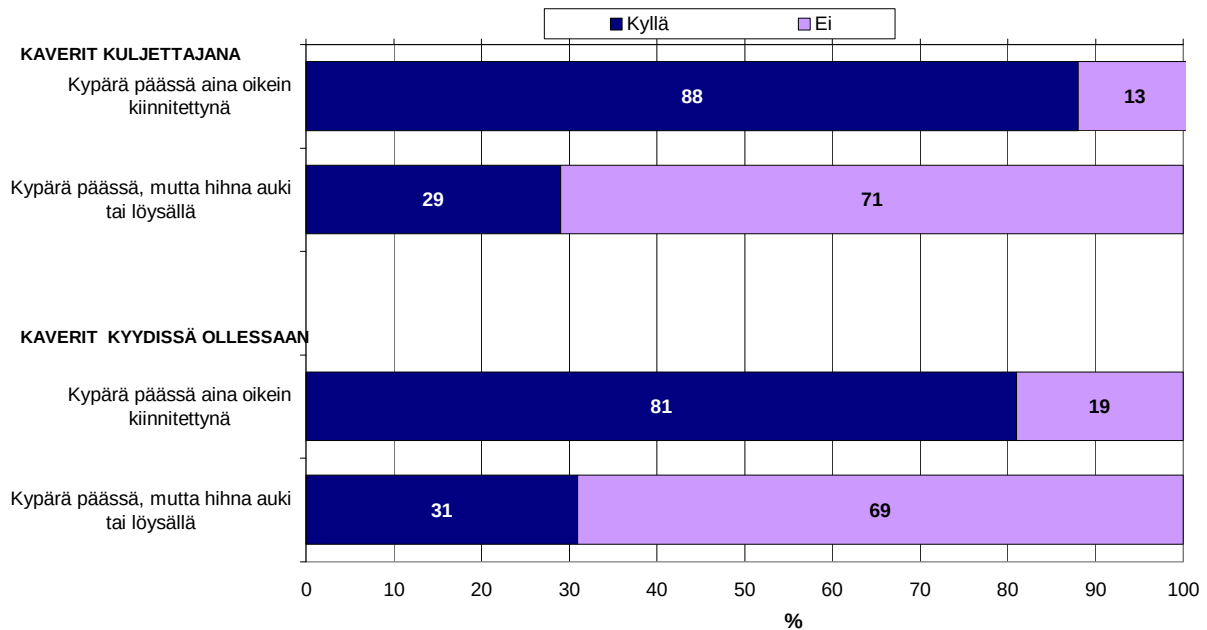
**OMA MOPOILUUN TARKOITETTUIJEN
SUOJAVARUSTEIDEN KÄYTTÖ**
Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 5. Suojavarusteiden käyttö ratsiaan osallistuneiden nuorten keskuudessa.

VARUSTEIDEN KÄYTTÖ KAVEREIDEN KESKUUDESSA KULJETTAJANA JA KYIDISSÄ OLLESSA

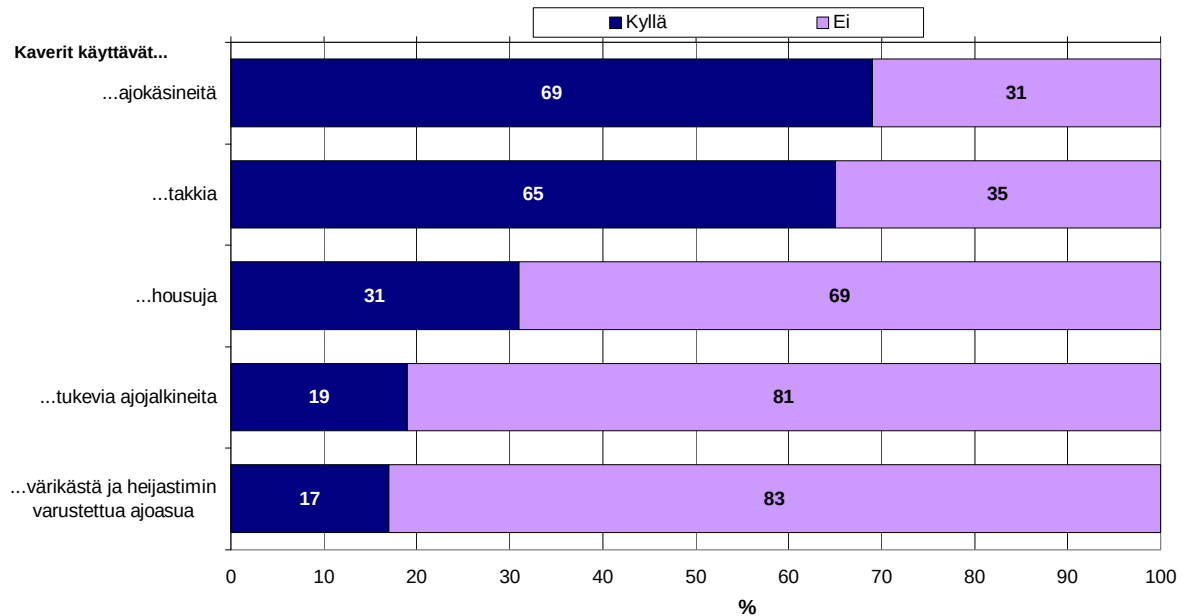
Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 6. Kypärän käyttö kavereiden keskuudessa ratsiaan osallistuneiden nuorten mukaan.

MOPOILUUN TARKOITETTUIJEN SUOJAVARUSTEIDEN KÄYTTÖ KAVEREIDEN KESKUUDESSA

Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 7. Suojavarusteiden käyttö kavereiden keskuudessa ratsiaan osallistuneiden nuorten mukaan.

3.1.5 Mopoiluun liittyvät velvoitteet

Mopoiluun liittyy velvoitteita. Lähes kaikki nuoret ovat sitä mieltä, että mopo pitää rekisteröidä ja että tiellä ajamiseen tarvitaan mopon ajokortti. Lähes kaikki tietävät myös, että liikenteessä ajettaessa mopo pitää olla vakuutettu. Sen sijaan vakuutuksen tarpeesta liikuttaessa maastossa tai liikenteestä eristetyllä alueella ilmenee mielihetki-eroja.

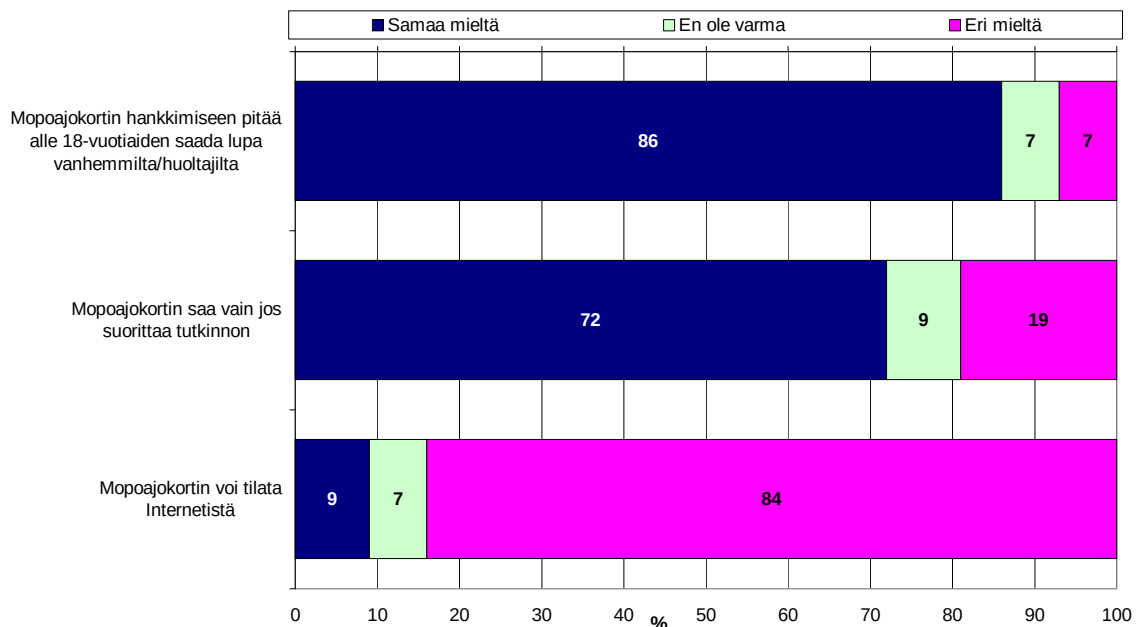
Lähes kaikki ovat eri mieltä väittämän ”mopolla pitää aina ajaa pyörätiellä tai kävelytiellä” kanssa. Lähes yhdeksän kymmenestä tietää, että mopoajokortin saamiseen pitää olla huoltajien lupa, jos kortin haluaa alle 18-vuotiaana.

Keskimäärin nuoret tietävät hyvin, että suurin sallittu nopeus mopolle on 45 km/h.

Kaiken kaikkiaan voidaan nähdä, että mopoilevien nuorten tietoisuus velvoitteista on hyvällä tasolla, vaikka kaikkia yksityiskohtia ei tiedettäisikään.

MIELIPITEET MOPO-KORTTIIN LIITTYVISTÄ VÄITTÄMISTÄ

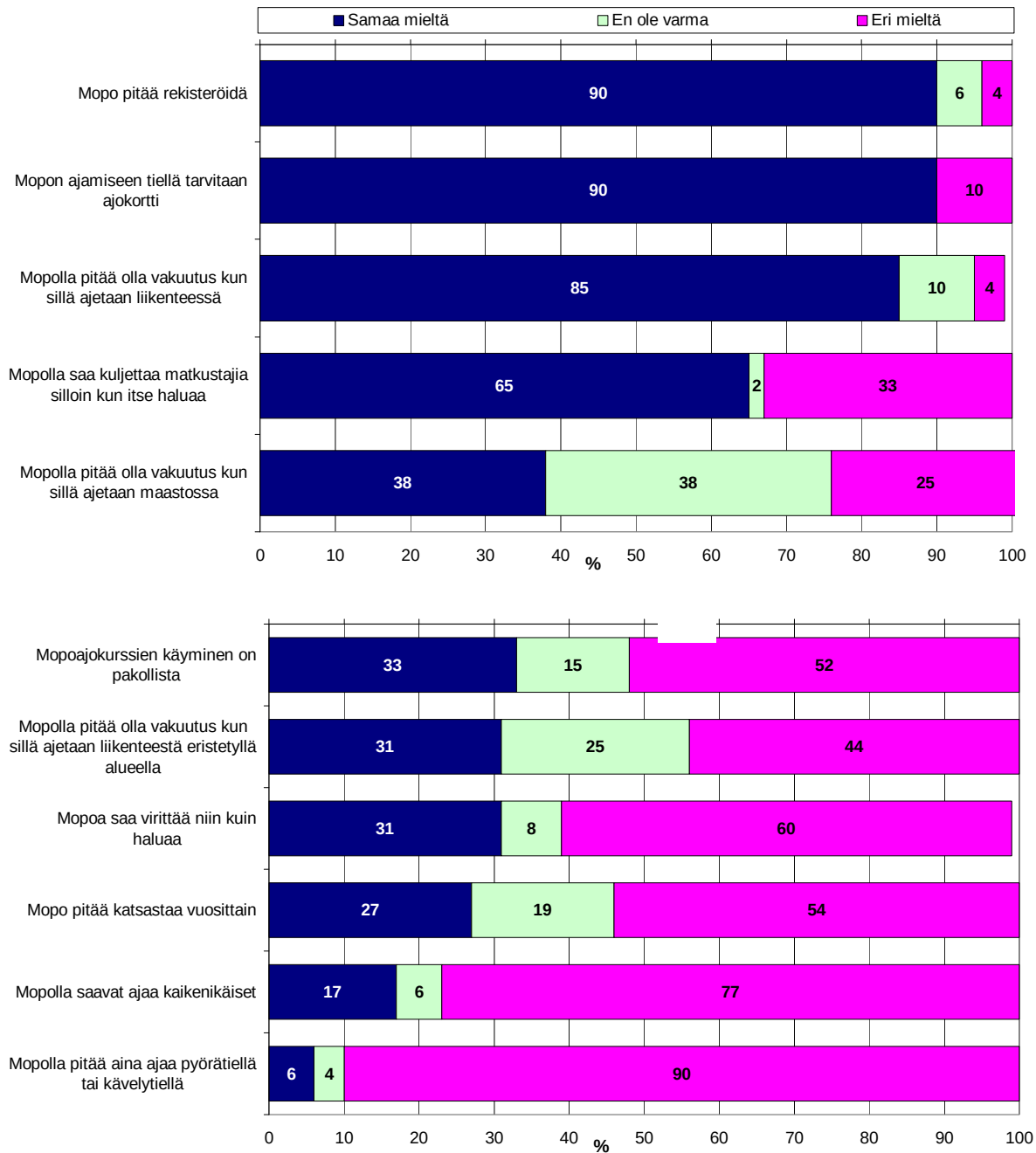
Vastaajat, joiden mielestä mopoiluun tarvitaan ajokortti, n=43



Kuva 8. Ratsiaan osallistuneiden nuorten mielipiteet mopokorttiin liittyvistä väittämistä.

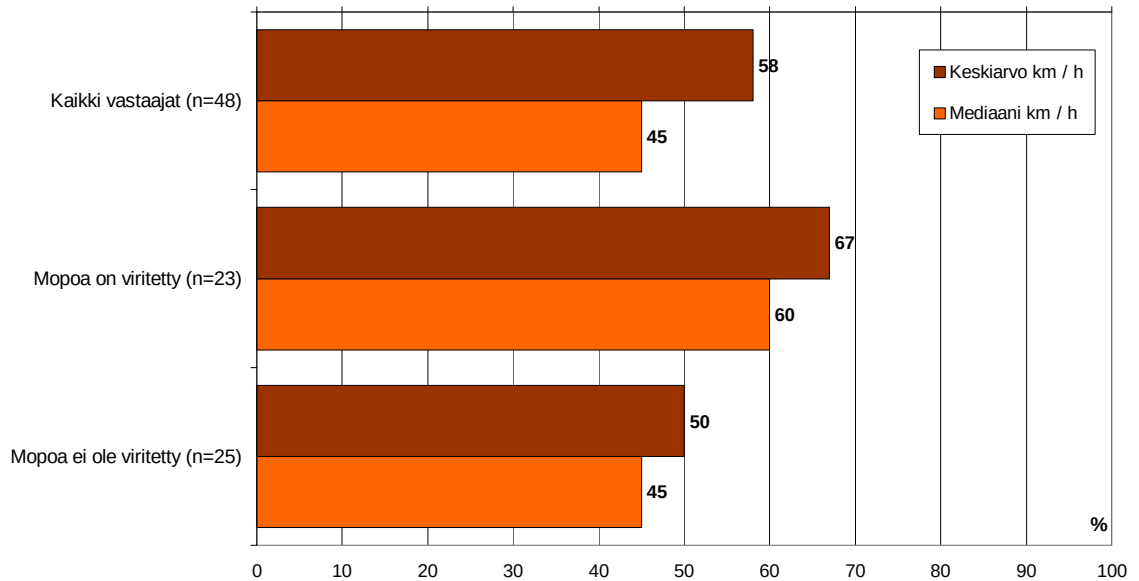
MIELIPITEET VÄITTÄMISTÄ (1/2)

Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 9. Ratsiaan osallistuneiden nuorten mielipiteet mopoiluun liittyvistä väittämistä. Ylimmät viisi väittämää ovat oikein, alimmat kuusi väittämää väärin. Liikenteestä eristetyllä alueella liikennevakuutus ei ole voimassa, mutta on huomattava eristämisen varsin tiukka tulkinta, se ei koske esimerkiksi kotipihaa vaan vaatii jatkuvasti ja aukottomasti vartioitua aluetta, mitä vaatimusta ei suurin osa kilparadoistakaan täytä. Pyörätiellä ajo on sallittu, kun se on osoitettu lisäkilvellä.

ARVIO SUURIMMASTA MOPON SALLITUSTA NOPEUDESTA
n=vastaajat



Kuva 10. Ratsiaan osallistuneiden nuorten arvio suurimmasta sallitusta mopon nopeudesta (oikea vastaus = 45 km/h).

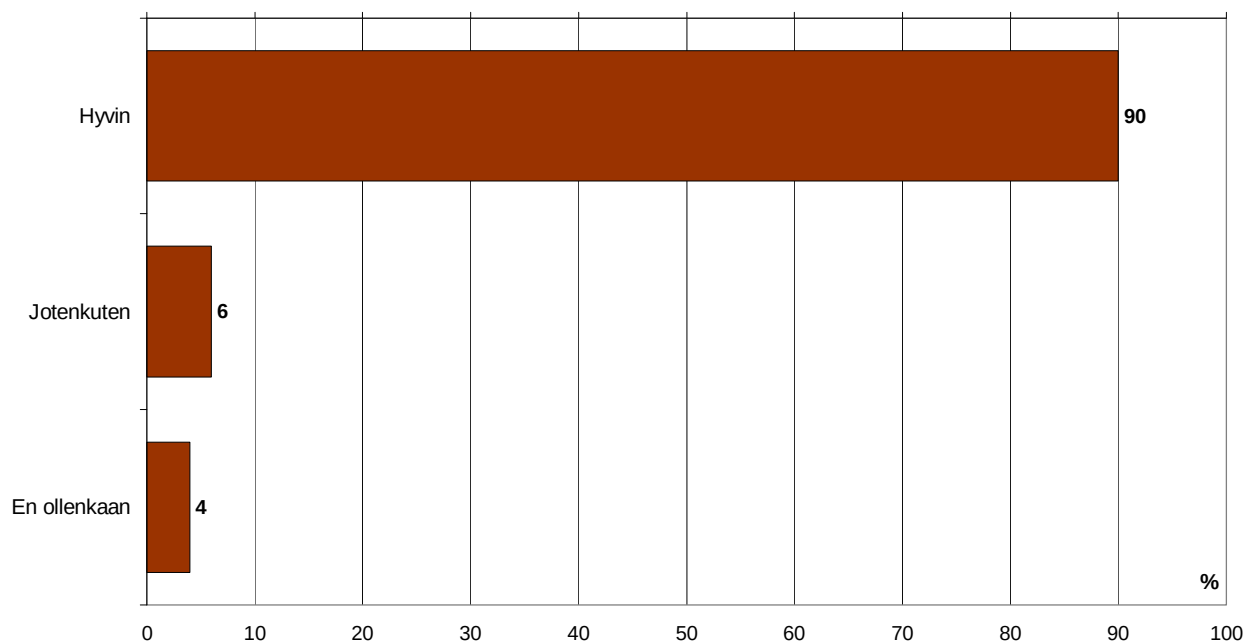
3.1.6 Mopoilutaito ja onnettomuudet

Yhdeksän kymmenestä moporatsiaan osallistuneesta nuoresta mainitsi tuntevansa liikennesäännöt hyvin. Tunteminen on tietysti eri asia kuin sääntöjen noudattaminen. Poliiseilta kysyttäessä heidän näkemyksensä on, että nuorten liikennekäyttäytyminen on surkeaa ja mopoiluun ja liikennekäyttäytymiseen sekä itse ajamiseen keskittyvää koulutusta tulisi saada lisää, jotta tilanne muuttuisi paremmaksi. Voiko siis arvioida, että vaikka sääntöjä tunnetaan, niistä ei välitetä?

Useilla nuorilla on joko omakohtaisia tai kaverin kautta kuultuja kokemuksia onnettomuuksista tai läheltä piti -tilanteista, joko itse aiheutetuista tai muiden aiheuttamista. Vahingot ovat olleet useimmin kaatumisia ja vaaratilanteet näyttävät liittyvän autojen ja mopojen etäisyyksiin ja siihen, etteivät autoilijat huomioi mopoja riittävän hyvin liikenteessä.

TUNTEKO OMASTA MIELESTÄÄN LIIKENNESÄÄNTÖJÄ

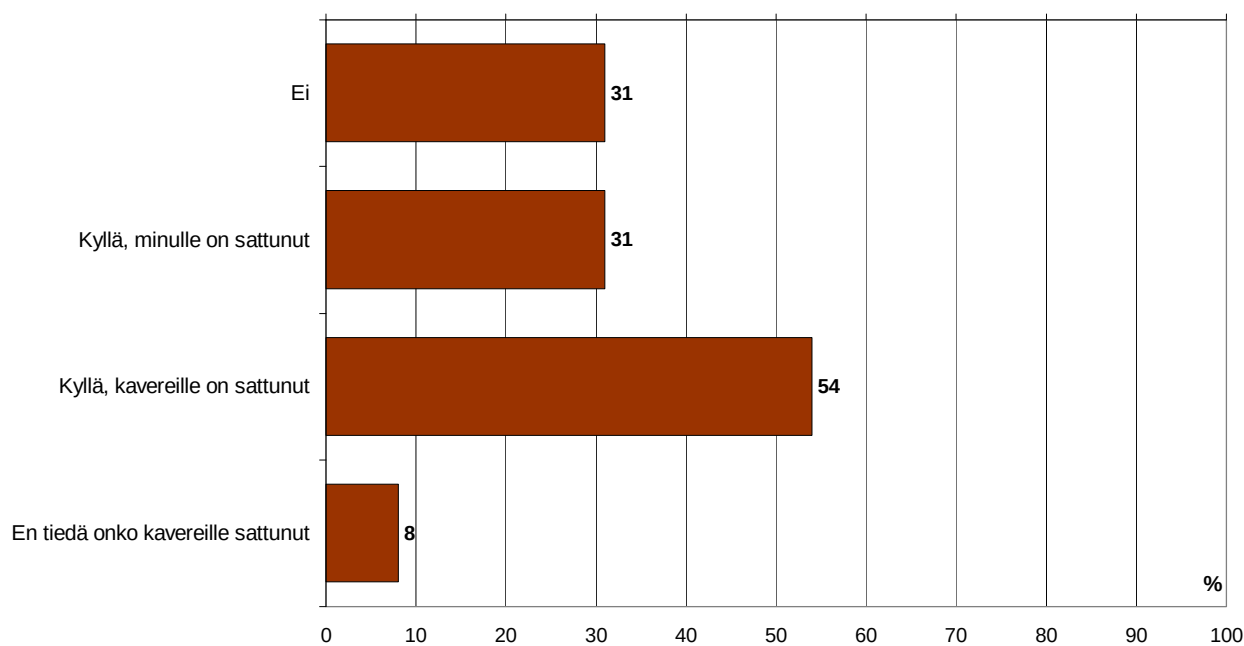
Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 11. Ratsiaan osallistuneiden nuorten arvio omasta liikennesääntöjen tuntemuksesta.

ONKO MOPOILLESSA TAPAHTUNUT VAHINKOJA

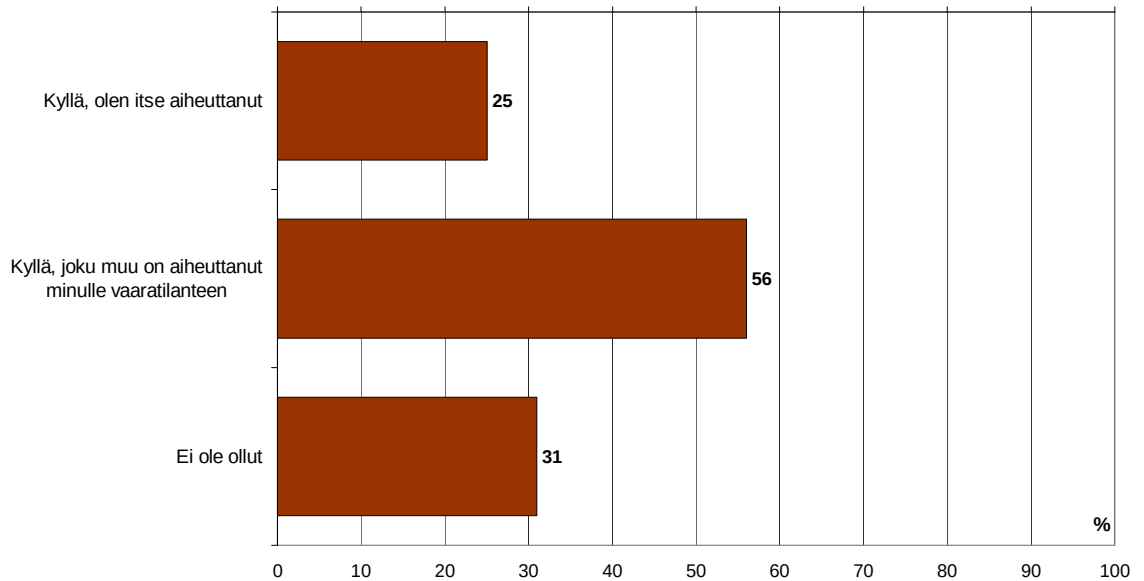
Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 12. Ratsiaan osallistuneille nuorille ja heidän kavereilleen sattuneet vahingot mopoillessa.

ONKO MOPOILLESSA OLLUT VAARATILANTEITA ("LÄHELTÄ PITI")

Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 13. Ratsiaan osallistuneille nuorille sattuneet vaaratilanteet mopoillessa.

3.1.7 Mopon virittäminen

Joka kolmas moporatsiaan osallistuneista nuorista on sitä mieltä, että mopoa saa virittää niin kuin itse haluaa. Puolet moporatsiaan ja tutkimukseen osallistuneista kertoo, että omaa mopoa on viritetty. Valtaosa on viritänyt mopoaan itse, osa kertoo kaverin viritäneen.

Interventioihin osallistuneet poliisit ratsasivat yhdeksänä päivänä kaikkiaan 625 mopoa (tutkimuksen osallistujat olivat lähinnä kolmesta ratsiasta). Niistä oli viritettyjä 71 kappaletta, joista moottoripyöräksi asti viritettyjä oli 20 kappaletta. Tätä tulosta voidaan pitää poliisien näkemyksen mukaan parempana verrattuna heidän aiempiin kokemuksiinsa. Kuitenkin tilanne on melko tyypillinen.

Mopoaan viritäneiden yleisin perustelu viritämiselle on halu aja lujempaa. Tämä on vaikuttanut kaikkien viritäneiden mielestä ainakin jonkin verran viritämiss päätökseen. Kaksi kolmesta virittää mopoaan, koska kaikki muutkin niin tekevät. Lisäksi ystäväpiirin paine näkyy myös siinä, että kaverien kehotukset ovat vaikuttaneet viritämiseen neljällä virittäjällä kymmenestä vähintään jonkin verran.

Yleisestä viritämismyönteisestä ilmapiiristä kertoo se, että 70 prosenttia virittäjistä kertoo vanhempiensa tienneen viritämisestä. Joka kolmas virittäjä kertoo vanhempiensa suhtautuvan myönteisesti viritämiseen, vastaavasti joka kolmas ei ole varma vanhempiensa asenteesta ja joka kolmas tietää heidän vastustavan viritämistä. Mopoa viritämättömät nuoret arvioivat vanhempiensa suhtautuvan kriittisesti viritämiseen, kolme neljästä viritämättömällä mopolla ajaneesta mainitsee vanhempiensa suhtautuvan kielteisesti viritämiseen.

Kysyttäessä poliiseilta miten nuoret saataisiin entistä paremmin ymmärtämään turvallisen mopoilun merkityksen, nousi heidän näkökannoissaan esiin erityisesti vanhempien ratkaiseva rooli. Juuri vanhempien pitäisi opettaa lapsiaan ja ottaa asiasta enemmän vastuuta. Lisäksi autokoulu ja pakolliset ajotunnit pitäisi poliisin mukaan ottaa käyttöön. Nuoret tietävät kyllä virittämisen laittomuudesta, mutta eivät riittävästi seurauksista. Poliisin mielestä vanhempien pitäisi tarkemmin seurata, mitä lapset mopojojensa kanssa tekevät ja kertoa heille seurauksista. Lisäksi poliisit näkevät tärkeänä, että liikenneturvallisuusvalistustyötä tehdään myös suoraan nuorille ratsioiden muodossa, sillä esimerkiksi Espoossa moporatsiat ovat vähentäneet epäkuntoisten ja viritettyjen mopojen määrää.

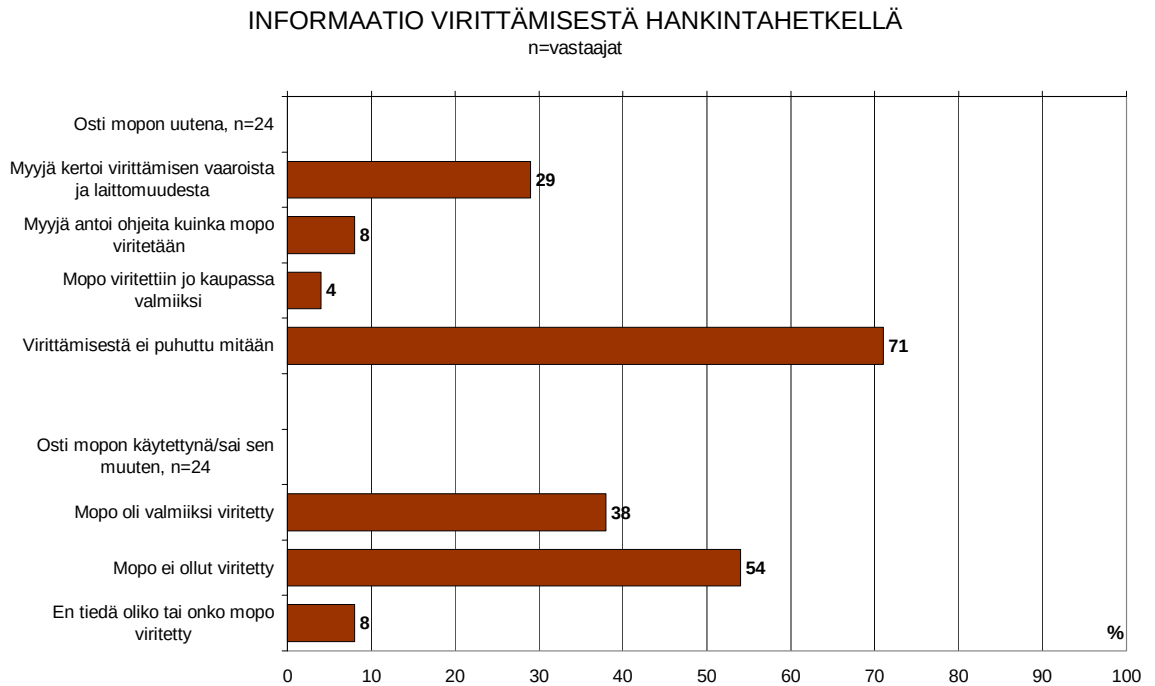
Poliisien mielestä yhteistyö interventio-osapuolten kanssa toimii hyvin. Yhteistyötä on tehty myös muissa kuin mopoiluun liittyvissä asioissa. Lisäksi poliisien mielestä nuoret suhtautuivat ratsioihin pääsääntöisesti asiallisesti, ymmärtäen ja nöyrästi. Edellytykset tämän tyyppisen valistustyön jatkamiselle ovat siis hyvät.

Virittäminen on yleistä ja suhtautuminen virittämiseen on pääsääntöisesti myönteistä. Mitä nuoret sitten ajattelevat virittämiseen liittyvistä sanktioista? Tätä asiaa kartoitettiin esittämällä mopoileville nuorille väittämiä ja heitä pyydettiin arvioimaan väittämien totuudenmukaisuutta asteikolla ”tarua vai totta”.

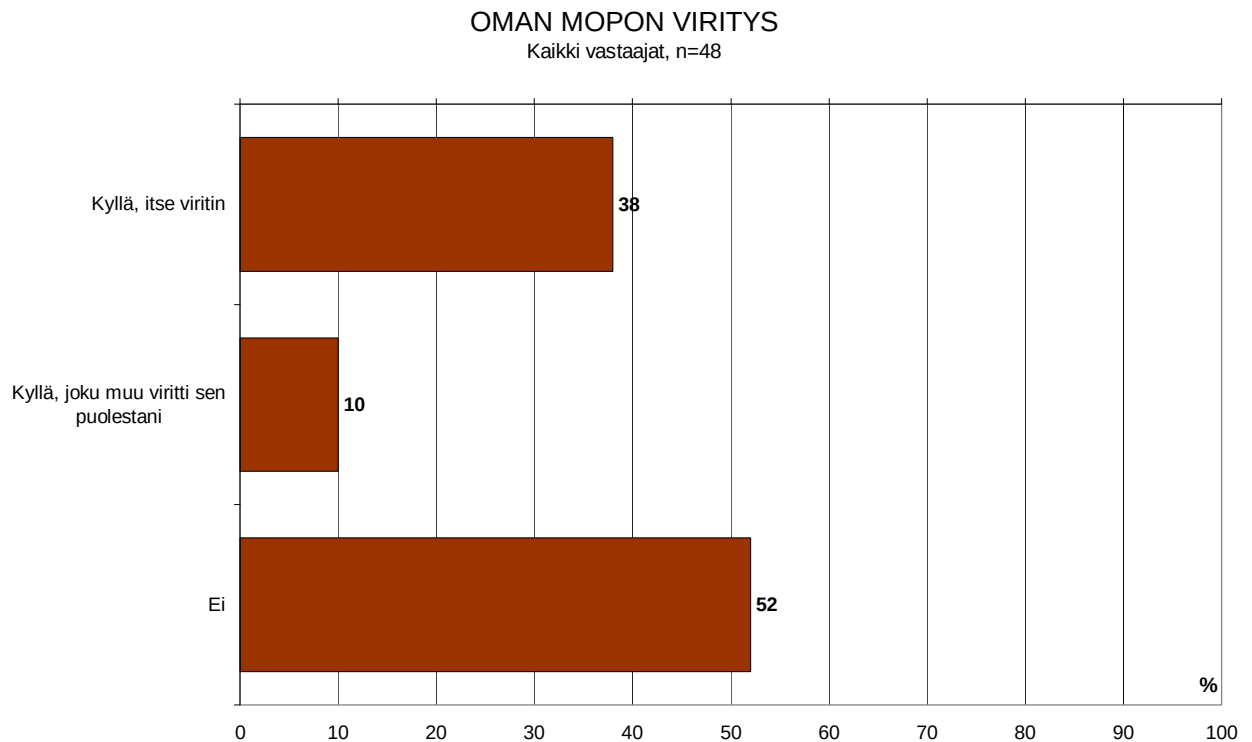
Useimmat mopoilijat tietävät, että viritetyllä mopolla ajaneen ajokortti saattaa lykkääntyä, ja maksamatta jätetystä autoverosta tulee merkintä mopon omistajan luottokelpoisuustietoihin. Mopoilijoiden käsityksen mukaan viritetty mopo on muutettava takaisin mopoksi omistajan kustannuksella ja mopoksi palautettu mopo pitää katsastaa 50 euron katsastusmaksulla. Nämä pitävätkin paikkansa, mikäli mopo halutaan ottaa uudelleen liikenteeseen.

Lisäksi kolme neljästä arvioi, että jos viritetyllä mopolla ajaa ilman moottoripyörän ajokorttia, tulee kuljettajalle ajokieltoa, ja poliisi ottaa yhteyttä virittäjän huoltajiin. Näiden toteutuminen on kuitenkin poliisin harkinnassa.

Seuraavilla sivuilla on esitetty moporatsiaan osallistuneilta nuorilta saatujen vastausten tutkimustulokset kuvioiden avulla.



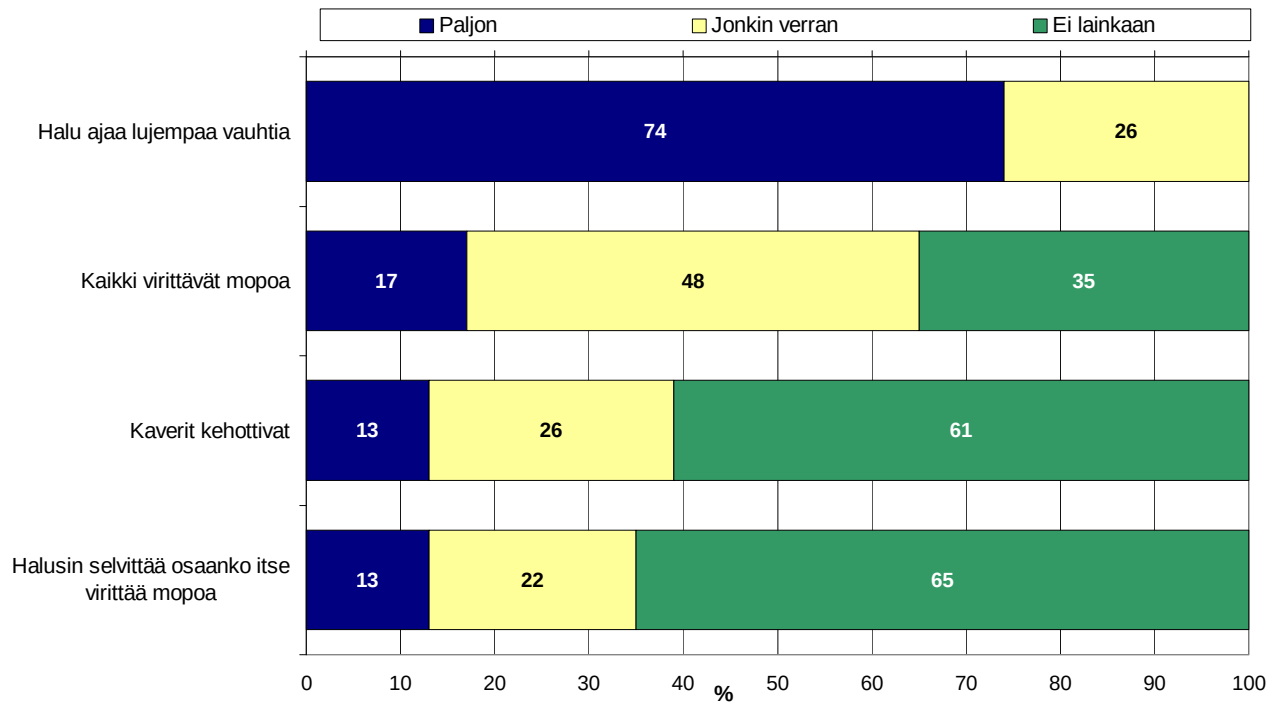
Kuva 14. Ratsiaan osallistuneiden nuorten saama informaatio virittämisestä mopon hankintahetkellä.



Kuva 15. Ratsiaan osallistuneiden nuorten oman mopon viritys

MITKÄ ASIAT VAIKUTTIVAT VIRITTÄMISEEN

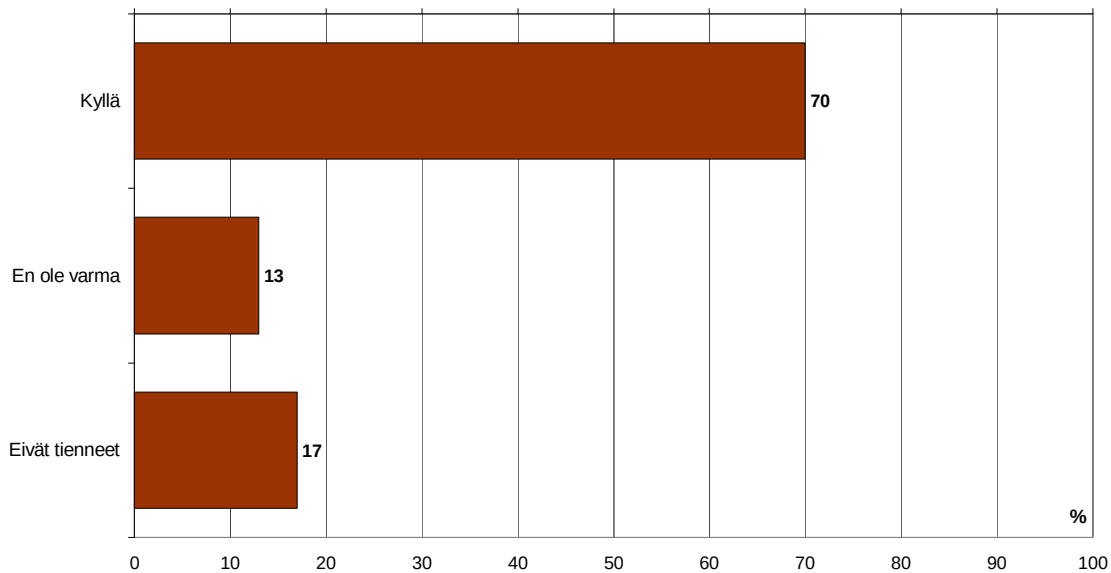
Omaa mopoa on viritetty, n=23



Kuva 16. Mopon virittämisen syyt ratsiaan osallistuneiden nuorten mukaan.

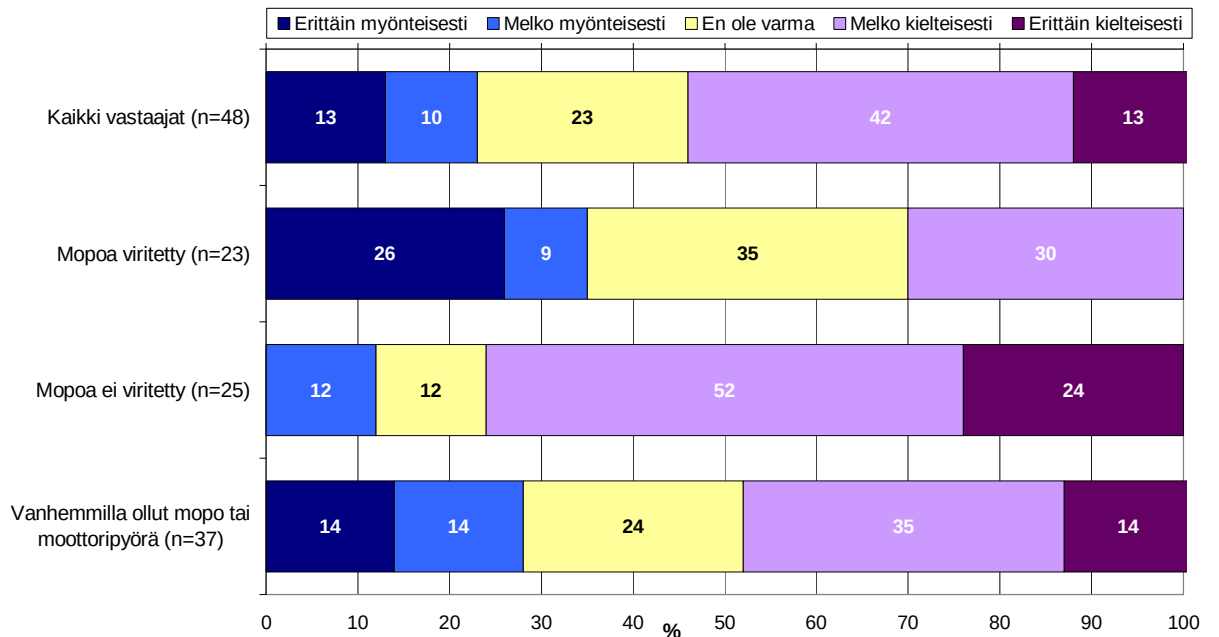
TIESIVÄTKÖ VANHEMMAT VIRITTÄMISESTÄ

Omaa mopoa on viritetty, n=23



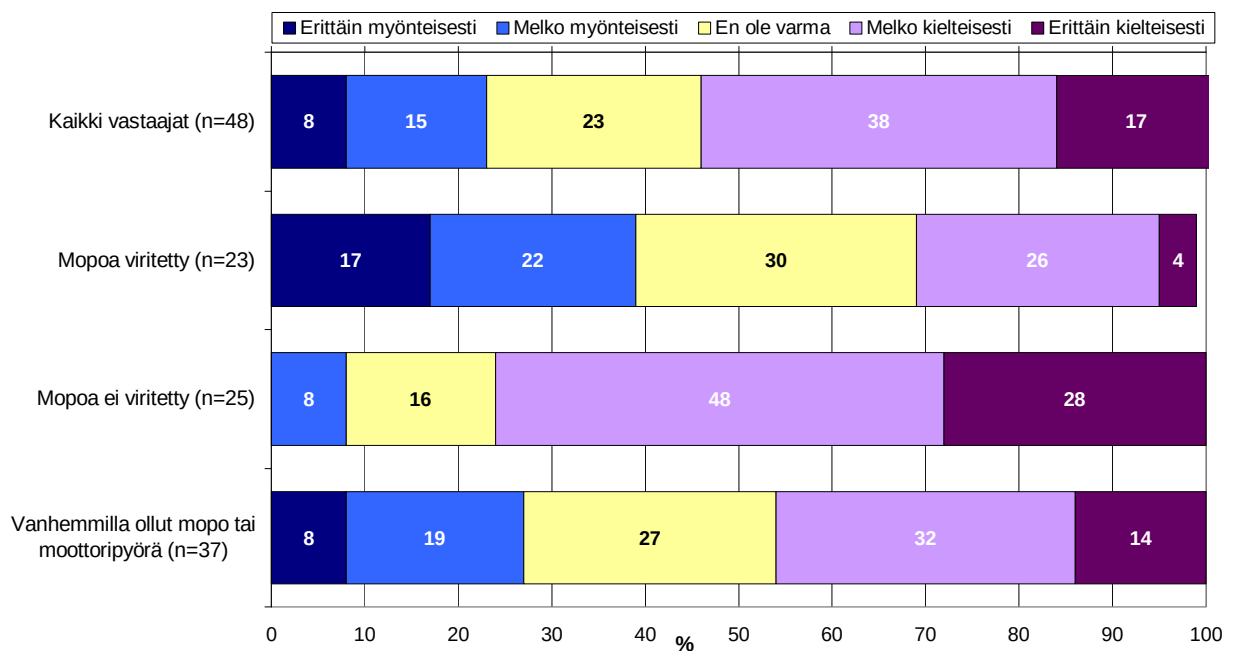
Kuva 17. Ratsiaan osallistuneiden nuorten vanhempien tietoisuus mopon virittämisestä.

**VANHEMPIEN / HUOLTAJIEN SUHTAUTUMINEN VIRITTÄMISEEN
YLEENSÄ**
n=vastaajat



Kuva 18. Ratsiaan osallistuneiden nuorten vanhempien suhtautuminen virittämiseen.

**VANHEMPIEN / HUOLTAJIEN SUHTAUTUMINEN VIRITTÄMISEEN
OMAN LAPSEN OSALTA**
n=vastaajat

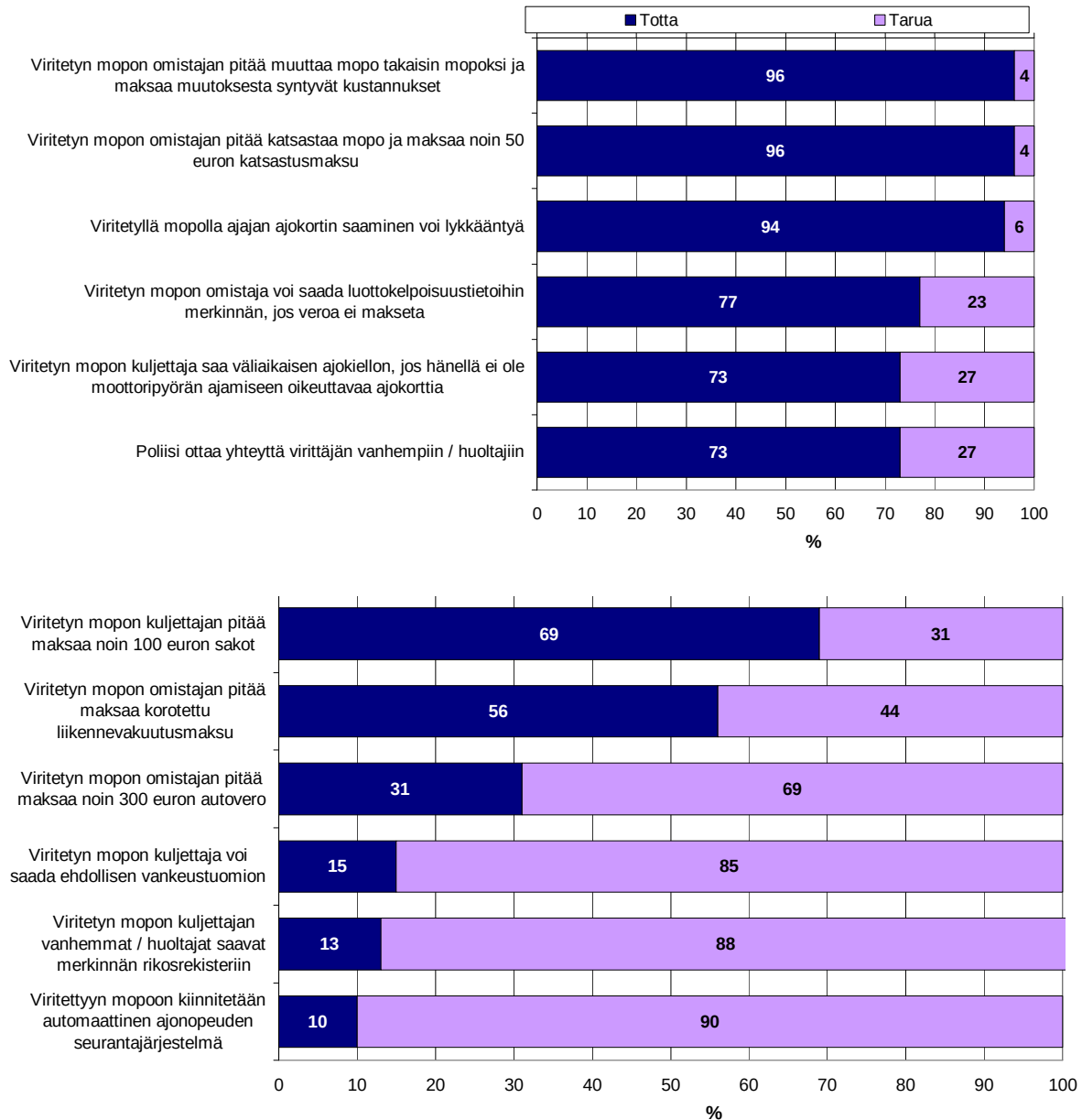


Kuva 19. Ratsiaan osallistuneiden nuorten vanhempien suhtautuminen oman lapsen mopon virittämiseen.

VIRITTÄMISEN RANGAISTUKSIIN LIITTYVÄT VÄITTÄMÄT (1/2)

TOTTA VAI TARUA

Kaikki vastaajat, n=48



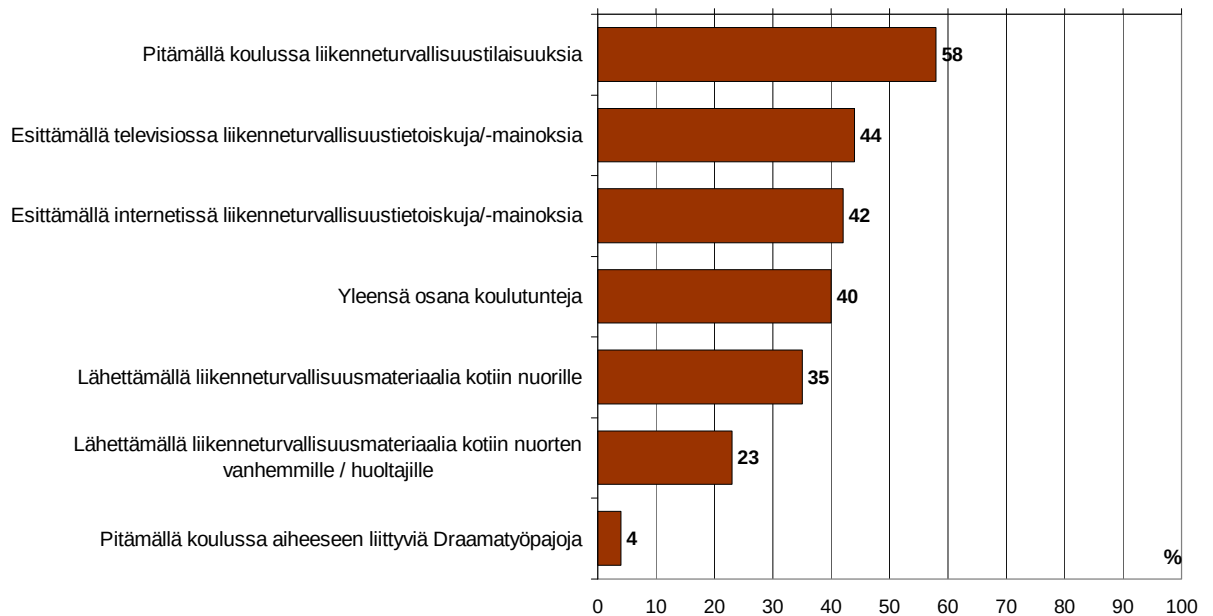
Kuva 20. Ratsiaan osallistuneet nuorten mielipiteet virittämisen rangaistuksista. Väitteistä ensimmäiset kaksi ovat totta, mikäli omistaja haluaa mopon takaisin liikenteeseen. Kolmas ja neljäs väite ovat tosia. Viidennen ja kuudennen väitteen ajokiellon määrääminen ja vanhemmille ilmoittaminen riippuvat poliisin harkinnasta. Väitteet sakosta, korotetusta liikennevakuutusmaksusta ja autoverosta ovat tosia. Viimeiset kolme väitettä ovat tarua, minkä vastaajat hyvin tiesivätkin.

3.1.8 Liikenneturvallisuusasioista viestiminen

Mopoiluun liittyvistä liikenneturvallisuusasioista tulisi useimpien nuorten mielestä viestiä järjestämällä koulussa liikenneturvallisuustilaisuuksia tai siten, että asiaa käsiteltäisiin osana koulutunteja. Seuraavaksi eniten kannatusta saavat tietoisuus/mainokset televisiossa tai Internetissä. Poliisien kommentoissa nousivat esiin ”shokkihoitona” toteutettavat mainoskampanjat, jotka saattaisivat vaikuttaa nuorten mopokäyttäytymiseen sekä vanhempien asenteisiin.

MITEN MOPOILUUN LIITTYVISTÄ LIIKENNETURVALLISUUSASIOISTA TULISI VIESTITTÄÄ?

Kaikki vastaajat, n=48



Kuva 21. Ratsiaan osallistuneiden nuorten mielipiteet liikenneturvallisuusviestinnästä.

3.2 Draamatyöpajat

Draamatyöpajat järjestettiin interventiokouluihin huhti–toukokuussa 2009. Työpajojen ideana oli tutkia toiminnallisesti ylinopeuden vaaroja mopon ja lemmenasioiden suhteen – tämä jälkimmäinen osuus on ns. piilojuonteena. Draamatyöpajoista vastasi Nuorten Akatemia yhteistyössä AKEn kanssa.

Koska työpajoihin ei haluttu ulkopuolista tutkijaa eikä myöskään nuorilta saatu jälkikäteen palautetta, peilattiin nuorten kokemuksia Nuorten Akatemian paperilomakkeilla keräämien vierailijoiden ja opettajien arvioiden kautta. Palautetta saatiin noin 30 draamatyöpajasta sekä opettajilta että työpajojen vetäjiltä. Tutkimusote on lähinnä kvalitatiivinen.

3.2.1 Odotukset ja niiden toteutuminen

Vierailijoiden ennakko-odotukset draamatyöpajoista ovat olleet realistiset ja toteutuma on vastannut odotuksia. Jotkut työpajoja pitäneistä vierailijoista mainitsevat odotustensa ylittyneen, koska ovat odottaneet yläkouluikäisiltä parempaa.

Kun odotukset eivät ole toteutuneet, on takana joku tai joitakin seuraavista asioista:

- jotakin odottamatonta on tapahtunut (ryhmä on vaihtunut, tila on vaihtunut, opettaja ei ole tiennyt asiasta)
- opettaja on ollut tilanteessa passiivinen, eikä ole osallistunut kurinpitoon
- ryhmä on ollut liian iso ja/tai
- vierailijaa ei ole saanut etukäteen tietoa ryhmästä.

Opettajat ovat odottaneet työpajalta toiminnallisuutta, erilaista oppimistilannetta ja mopoilutietoutta. Aika moni ei ole osannut odottaa mitään, kun he eivät olleet saaneet asiasta tietoa tai eivät olleet tutustuneet ennakkoinformaatioon aiemmin.

Palautteen antaneista opettajista (n=36) puolet arvioi odotusten täyttymistä parhaalla arvosanalla (5) ja noin puolet arvosanalla (4).

3.2.2 Palaute draamatyöpajan sisällöstä

Aihe on mielenkiintoinen ja ajankohtainen ja siksi nuoret ovat itsekkin ottaneet selvää siitä. Sekä vierailijoiden että opettajien palautteissa oli kommentteja siitä, että sisältö ei tuonut nuorille kovinkaan paljon uutta.

Mopoilukokemukset vaihtelivat eri ryhmissä. Joissakin oli hyvin kokeneita mopoilijoita, toisissa oli nuoria, joilla ei ollut lainkaan mopoilukokemusta tai kiinnostusta. Tämä tuo mukanaan oman haasteensa työpajan sisällölle. Hyvin kokeneille mopoilijoille työpaja ei tuottanut uutta tietoa, mutta toisaalta heidän kanssaan keskustelu sujui paremmin ja asiaan liittyviä mielipiteitä tuli enemmän. Virittäminen on hyvin yleistä ja suhtautuminen virittämiseen on pääasiassa myönteistä.

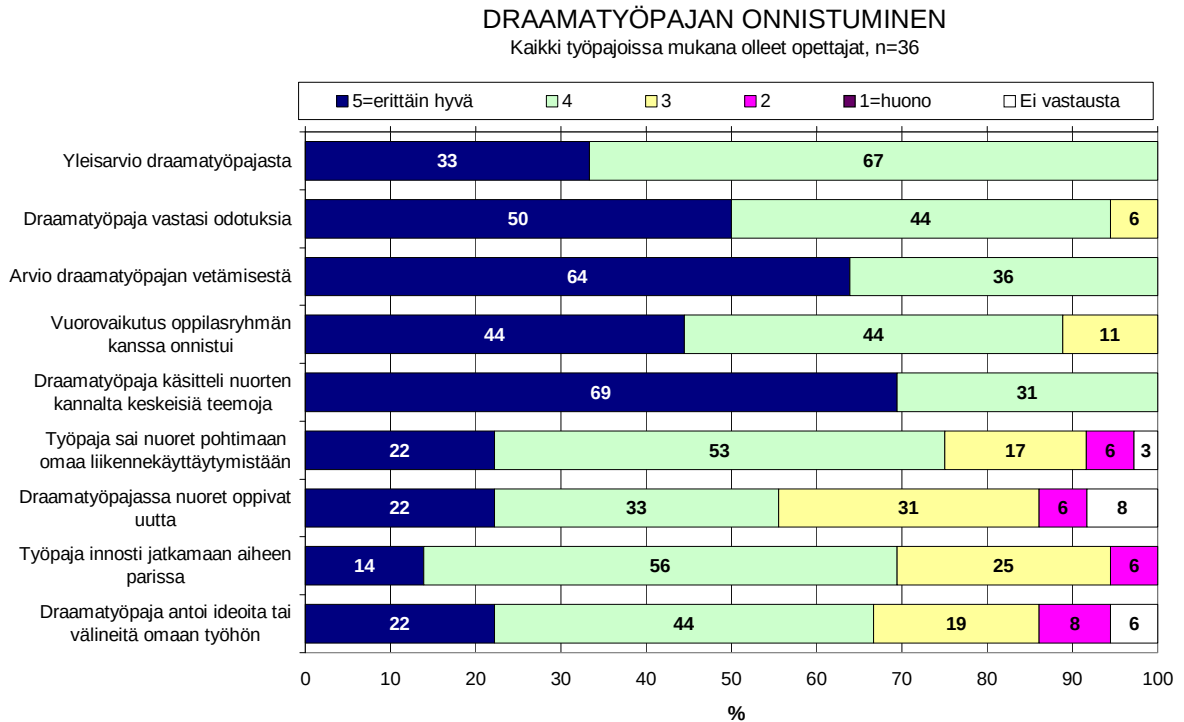
Mopojelu jakaa mielipiteitä, kokeneiden ja kiinnostuneiden kanssa vetäjä on yhdistänyt mopojeluun myös enemmän faktatietoa (mm. reaktioajoista ja jarrutusmatkasta, mopokorttiuudistuksesta), mikä näyttää toimivan hyvin.

Roolihahmojen luomisen nuoret kokivat pääsääntöisesti innostavana. Sen sijaan esitysten tekeminen ja tapahtumien pohdinta ja keskustelu vaihteli vierailijoiden arvioimana ryhmittäin hyvinkin paljon. Jos ryhmä ei ole mopoasioissa kovin kokenut tai kiinnostunut, näyttäisi keskustelua syntyvän enemmän jos aihetta laajennetaan yleisemmin liikennettä käsitteleväksi, jolloin toisaalta virittämisaihe saattaa jäädä taka-alalle.

Selkeänä sisältöön liittyvänä kehittämiskohteena voi pitää mopoiluun ja virittämisen vaaroihin liittyvän faktatiedon lisäämistä ainakin niille ryhmille, joita mopoilu kiinnostaa. Useissa vierailijoiden saamista palautteissa pidetään työpajaa ”mukavampana” kuin normaalioppituntia, mikä työpajan vetämisen kannalta on tietysti hyvä asia, mutta suhtaudutaanko työpajaan liian viihteellisesti? (Tutkijan kommentti).

Opettajat eivät arvioineet asiaa sanallisesti. Palautelomakkeella oli kuitenkin kysymyksiä, joissa tätä asiaa tarkasteltiin. Opettajat olivat melko yksimielisiä siitä, että draamatyöpaja käsitteli nuorten kannalta keskeisiä teemoja (kaikki arviot numeroita 5 tai 4). Valtaosa opettajista oli myös sitä mieltä, että työpaja sai nuoret pohtimaan omaa liikennekäyttäytymistään (27 arviota numeroilla 5 tai 4). Osa kuitenkin epäroi tämän asian toteutumista (8 arviota numeroilla 3 tai 2). Suurin hajaannus mielipiteissä koskee sitä, oppivatko nuoret työpajassa jotain uutta vai eivät. Numeroilla 5 tai 4 tuli 20 arviota ja reilu kymmenen arviota numeroilla 3 tai 2. Kaikki eivät pystyneet tätä asiaa arvioimaan.

Opettajienkin arvioissa on siis luettavissa, että työpaja ei tuonut kaikille nuorille uutta tietoa.



Kuva 22. Draamatyöpajan onnistumista mittaavat väittämät opettajien arvioimana.

3.2.3 Palaute draamatyöpajan toteuttamistavasta

Yleisenä havaintona voi todeta työpajan toteuttamisen sujuneen hyvin. Ryhmäkohtaisia eroja oli jonkin verran, ja lähes jokaisen ryhmän kanssa tuli haasteita jossakin kohdassa. Vierailijan kokemuksen karttuessa ryhmän ”tarpeiden” huomioonottaminen onnistui paremmin ja eri toteuttamistavoista löytyi kullekin ryhmälle parhaita tapoja. Hyvä ja paikkansapitävä ennakkoinformaatio ryhmästä edesauttaa tätä.

Mopoajelussa ja näytelmien esittämisessä on ongelmia, jos ryhmä ei ole tiivis tai niin kuin eräs vierailija sanoi ”ryhmytymistä ei ole tapahtunut” tai jos ryhmä on jakautunut eri klikkeihin. Vaikuttaa siltä, että jos työpaja tehdään jonkun valinnaisen aineen tunnilla, missä opiskelijat tulevat eri luokista, on haastetta näiden asioiden läpiviemisessä melko paljon. Poikkeuksen tekee mopo-opetuksen ryhmä. Jos ryhmäytyminen on tapahtunut, tulee esityksistä hyvin ajatuksia ja keskustelua herättäviä.

Keskustelussa on sama haaste kuin yleensä muutenkin, eli jos on yhtenäinen ryhmä, jonka sosiaaliset suhteet toimivat, on myös keskustelulle tilaa. Epäyhtenäisissä ryhmissä tapahtuu häirintää eikä mielipiteitä uskalleta tuoda esille.

Roolihahmojen ja tarinan luominen tuntuisi olevan kiinnostavaa. Tässä asiassa haasteen luovat mopoilukokemukset ja mopoilun kiinnostavuus. Jos itse mopoilu ei ole kovin kiinnostavaa, tarina leviää käsiin ja huomio kiinnittyy muihin nuoria kiinnostaviin asioihin, esimerkiksi ihmissuhteisiin, homouteen, alkoholiin, väkivaltaan jne.

Lehtiartikkeli herättää ajatuksia ja hiljentää, mutta voi olla liian pitkä varsinkin hankalissa ryhmissä. Tekstiviestit ovat vierailijoiden mielestä mainio lisä työpaja-

jaan. Nuorten akatemian oli tarkoitus jakaa kaikissa työpajoissa AKEn esitettä mopoilusta ja virittämisen vaaroista. Kaikissa työpajoissa esitettä ei kuitenkaan ollut saatavilla, sillä osassa palautteista esitettä kaivattiin nimenomaan tuomaan informaatiota.

Sekä nuoret että opettajat odottavat työpajasta toiminnallisuutta. Tunti haluttai-
siin selvästi muusta oppimistilanteesta poikkeavaksi, mutta kuitenkin sellaisena,
että tunnista välittyisi myös uutta informaatiota. Toteutuksen onnistuminen vaa-
tii ryhmän innostumista, koska muuten on vaarana toteutuksen sisällön ”köy-
hyys”. Toteutus perustuu siihen, että oppilaat itse keksivät ja osallistuvat. In-
nostamiseen on panostettava jatkossakin samalla tavalla. Fyysinen alkulämmit-
tely näyttäisi toimivan kohtuullisen hyvin. Entä onko vaihtoehtoa sellaiselle
ryhmälle, joka ei innostu, vaikka vierailija yrittäisi kaikkensa?

Opettajat kiittävät lähes poikkeuksetta työpajan toteutustapaa. Kaikki opettajat
arvioivat työpajan vetämistä joko numerolla 5 tai 4 ja lähes kaikki kahdella par-
haalla numerolla myös vuorovaikutuksen syntymistä oppilaiden kanssa.

Opetusmenetelmiä pidettiin monipuolisina ja useimmat arvioivat saaneensa uu-
sia ideoita omaan opettamiseensa. Draamatyöpajan vetäjää keuhuttiin vuolaasti
innostavana ja hyvin nuoret huomioivana. Opettajat arvostavat erityisesti työpä-
jan toiminnallisuutta.

3.3 Vanhempainillat

Yksi interventiomuodoista oli koulujen vanhempainillat, joista myös koulujen
yhteyshenkilöt antoivat mielipiteensä.

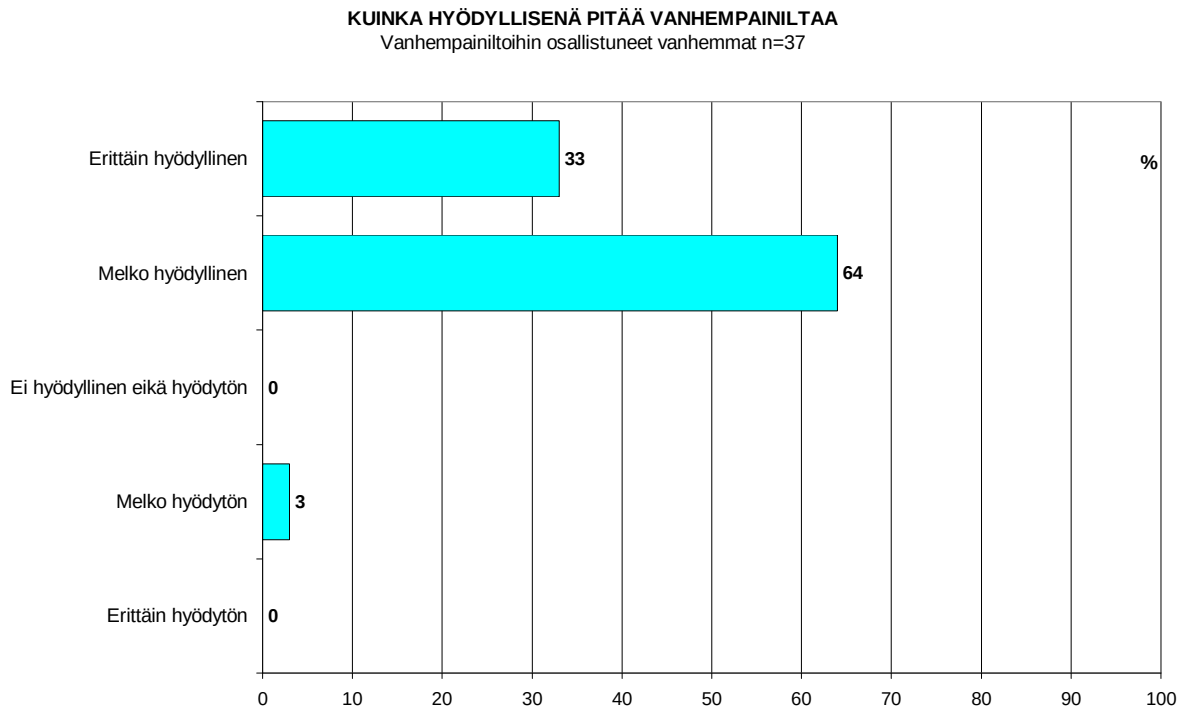
3.3.1 Vanhempainiltojen onnistuminen

Lähes kaikki vanhemmista pitivät vanhempainiltaa hyödyllisenä. Neljä viidestä
vastanneesta vanhempainiltaan osallistujasta kertoi vanhempainillan lisänneen
mopoilutietoutta. Myös koulujen yhteyshenkilöt ovat hyvin tyytyväisiä van-
hempainiltojen antiin.

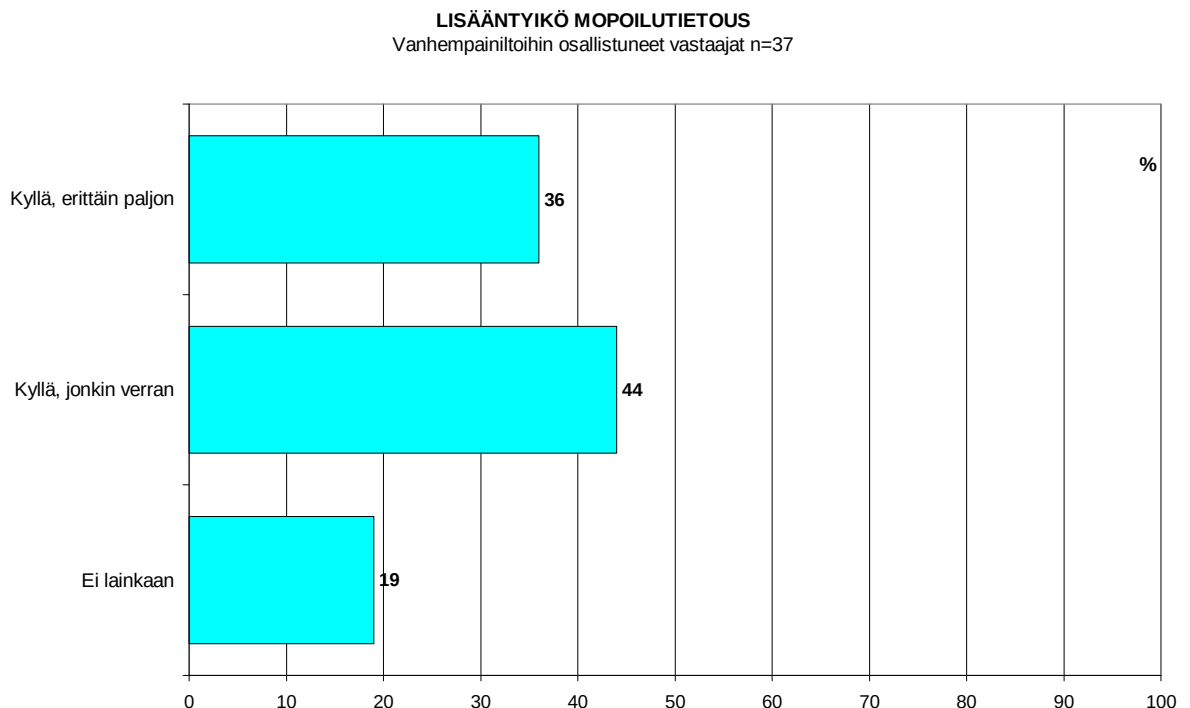
Tarkkaa tietoa osallistumisaktiivisuudesta vanhempainiltoihin ei ole käytettä-
vissä. Kouluilta oli yleensä rehtori paikalla tapahtumassa. Päävastuu vanhem-
painillan toteuttamisesta oli kouluttajalla. Ainakin yhdessä vanhempainillassa
osallistujista osa poistui paikalta, koska saamaan aikaan oli luokanvalvojen ta-
paamisia. Esitykset sinänsä olivat sujuvia ja herättivät kiinnostusta ja komment-
teja. Käsiteltyjä asioita ja tietoa saattoi olla jopa liikaakin.

Koulujen yhteyshenkilöistä osa mainitsi, että interventioista tiedottaminen on
ollut hyvin vähäistä koulujen suuntaan. Lisäksi on varattava aikaa koulujen si-
säiselle tiedottamiselle, jotta isossa organisaatiossa saadaan viesti menemään
perille ja toisaalta myös ajat järjestettyä siten, että vanhempien osallistuminen
olisi mahdollista. Yleinen asenne mopojen virittämistä vastaista kampanjointia
vastaan on myönteinen ja yhteyshenkilöt kertovat halustaan olla myös jatkossa
mukana tämän tyyppisessä toiminnassa. He välittivät terveiset myös opettaja-
kunnan myönteisestä suhtautumisesta asiaan.

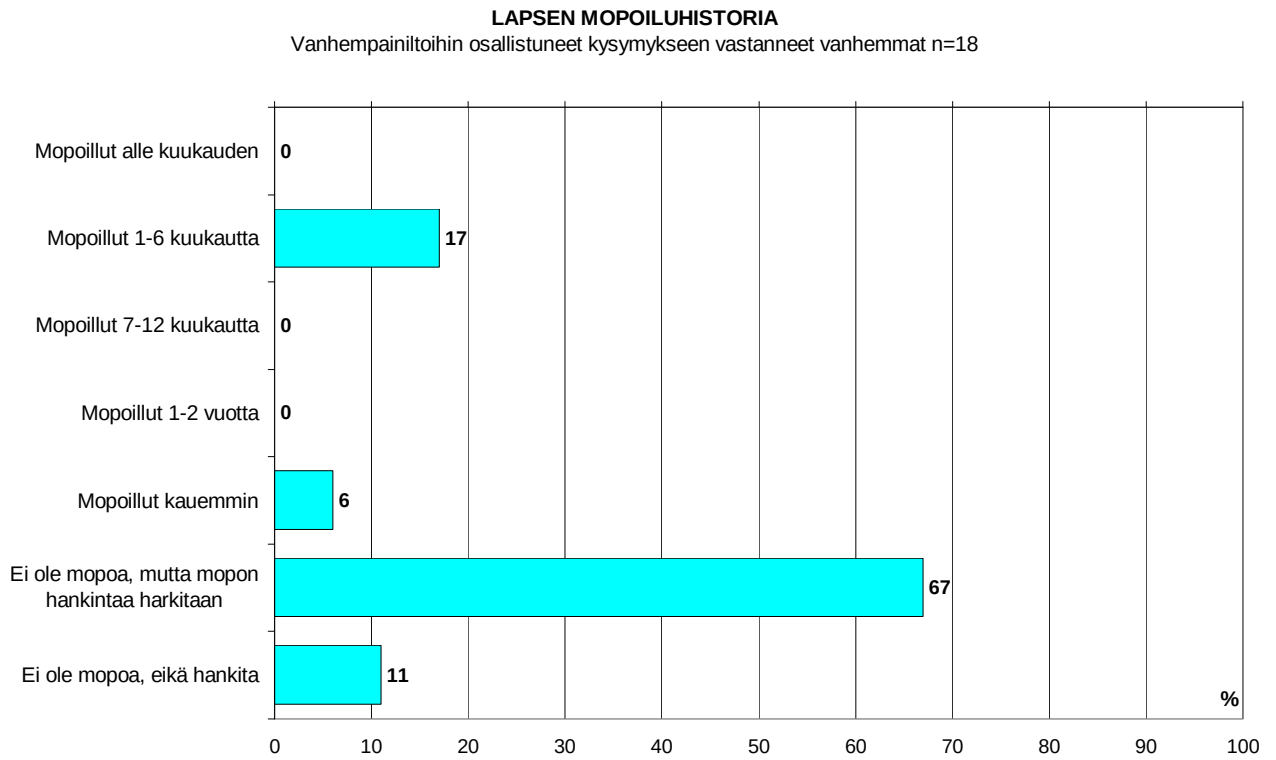
Jatkossa voisi pohtia, olisiko vanhempainiltoja mahdollisuutta markkinoida ponneikkaammin. Mahdollisuuksien mukaan vanhempainillat tulisi järjestää sellaisena ajankohtana, jolloin koululla ei ole samoille vanhemmille samaan aikaan muuta ohjelmaa. Vanhempainiltojen sisältöä voisi mahdollisesti elävöittää provosoimalla keskustelua ja käyttämällä ryhmätöitä luennoimisen lisäksi tai sen sijaan. Tällöin materiaalin voisi antaa lyhyenä handoutina osallistujille. Huomiota voi kiinnittää myös ”mopoiluissa ongelmaisten” nuorten vanhempien aktivoimiseen mukaan tapahtumiin.



Kuva 23. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mielipiteet vanhempainillan onnistumisesta.



Kuva 24. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mielipiteet oman mopotietouden lisääntymisestä.



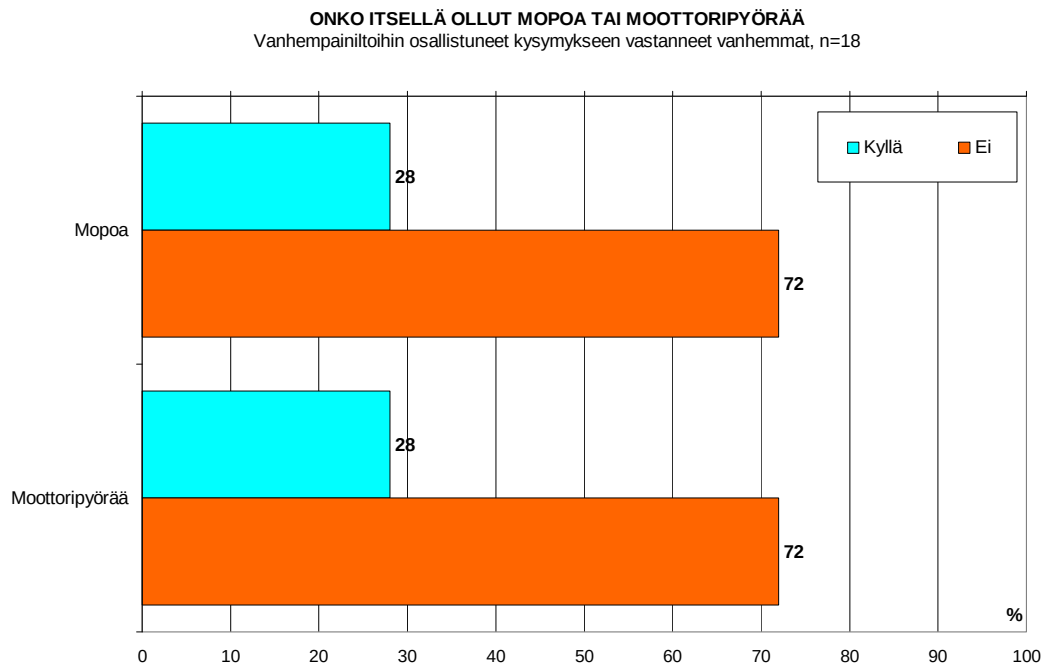
Kuva 25. Lapsen mopoiluhistoria vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mukaan.

3.3.2 Vanhempien ja lasten kokemus mopoilusta

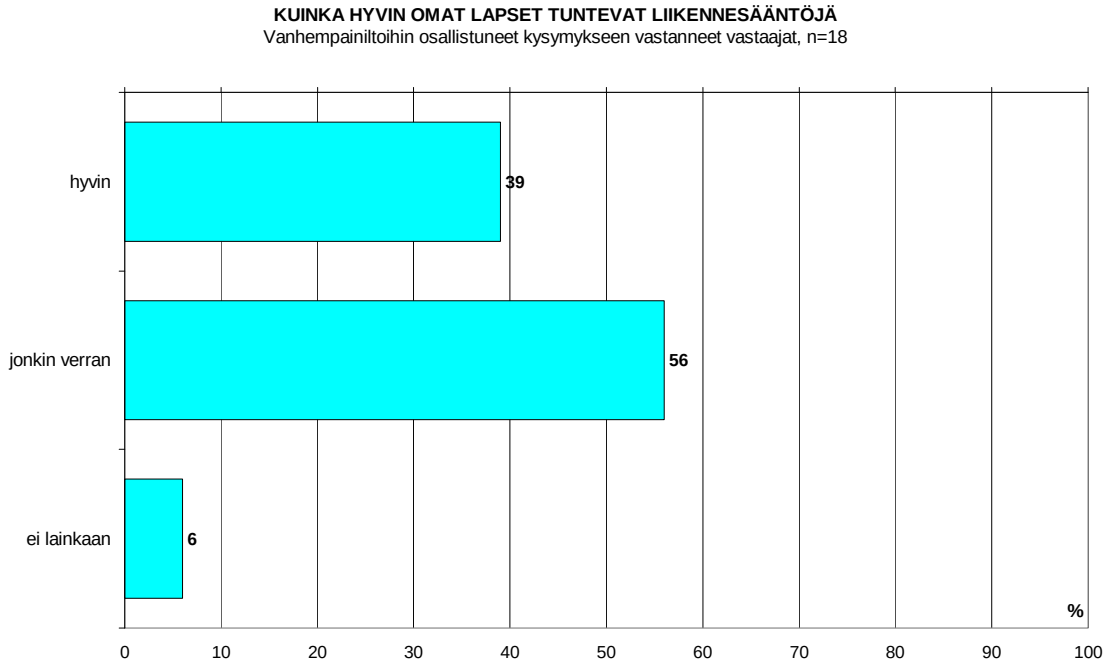
Reilut kaksi kolmesta vastanneesta kertoi, ettei heillä ole nyt tai koskaan ollut mopoa tai moottoripyörää. Kaksi kolmesta kertoi, että heidän lapsellaan ei tällä hetkellä ole mopoa, mutta sen hankintaa harkitaan. Mopoilijoiden vanhempia vastanneissa on joka viides. Tämän pohjalta voidaan päätellä, että mopoilu tulee usealle tutuksi vasta oman lapsen mopon hankinnan ja mopoilun kautta. Yleensä moponhankinnan motiivina on liikkumisen helpottuminen. Tämä käy ilmi myös nuorten vastauksissa. Vanhemmat perustelevat mopon hankintaa lisäksi sillä, että lapsen kavereilla on mopo. Koska omaa mopoilukokemusta ei ole, olisi mopoilun käytännön tietoutta hyvä tuoda nuorten lisäksi vanhemmille. Tässä keinoja voisi olla valistamisen lisäksi mm. työpajat, joissa vanhemmat mahdollisesti lastensa kanssa kokeilisivat mopoilua ja käytännössä kävisivät läpi mm. liikenneturvallisuuteen liittyviä vaaroja.

3.3.3 Vanhempien mielikuvat lastensa liikennesääntöjen tuntemuksesta ja turvavälineiden käytöstä mopoilussa

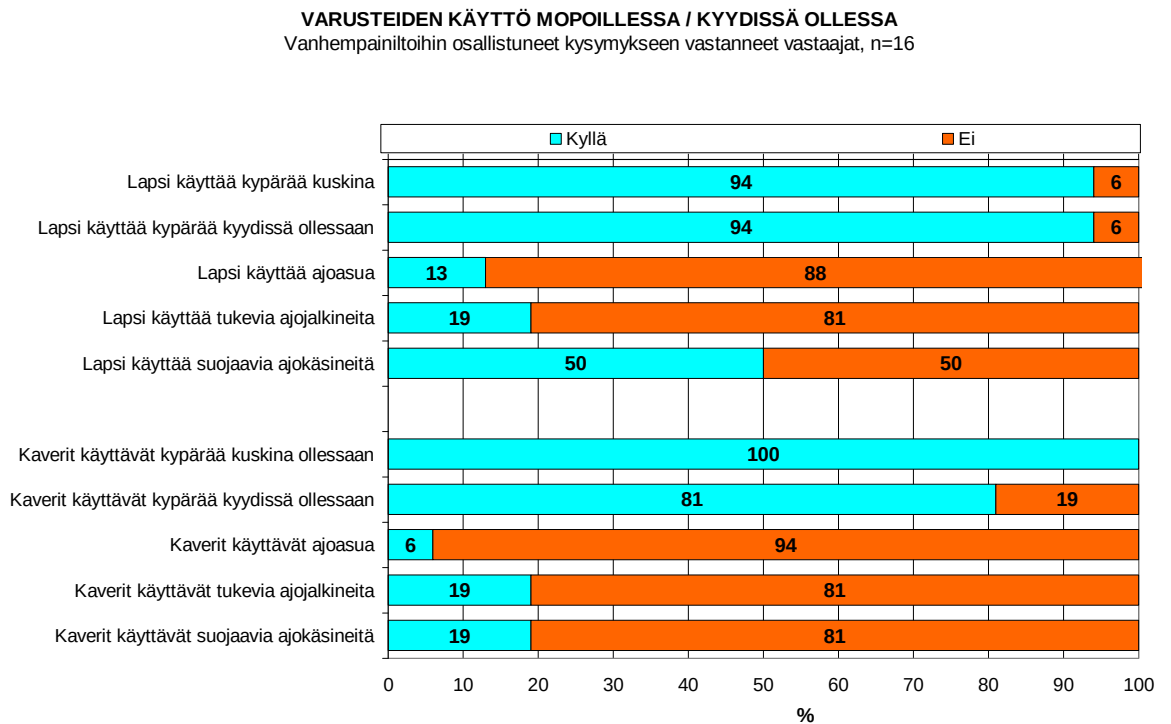
Neljä kymmenestä on sitä mieltä, että heidän oma lapsensa tuntee liikennesääntöjä hyvin, ja yli puolet on sitä mieltä, että jonkin verran. Vain yksi vanhempi arvelee, ettei lapsi tunne liikennesääntöjä lainkaan. Turvavarusteiden käytössä arvellaan oman lapsen lähes aina käyttävän kypärää mopon kuljettajana tai kaverin kyydissä ollessa. Ajoasun ja tukevien ajojalkineiden käyttäminen on harvinaisempaa. Suojakäsineitä arvioidaan käyttävän noin puolet lapsista. Myös lasten kavereiden uskotaan käyttävän kypärää kuljettajana ja kyydissä olijana ja muiden varusteiden käytön olevan vähäistä.



Kuva 26. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien oma mopoiluhistoria.



Kuva 27. Lasten liikennesääntötuntemus vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mukaan.



Kuva 28. Varusteiden käyttö mopoilla vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mukaan.

3.3.4 Vanhempien tietämys mopoiluun liittyvistä säännöistä

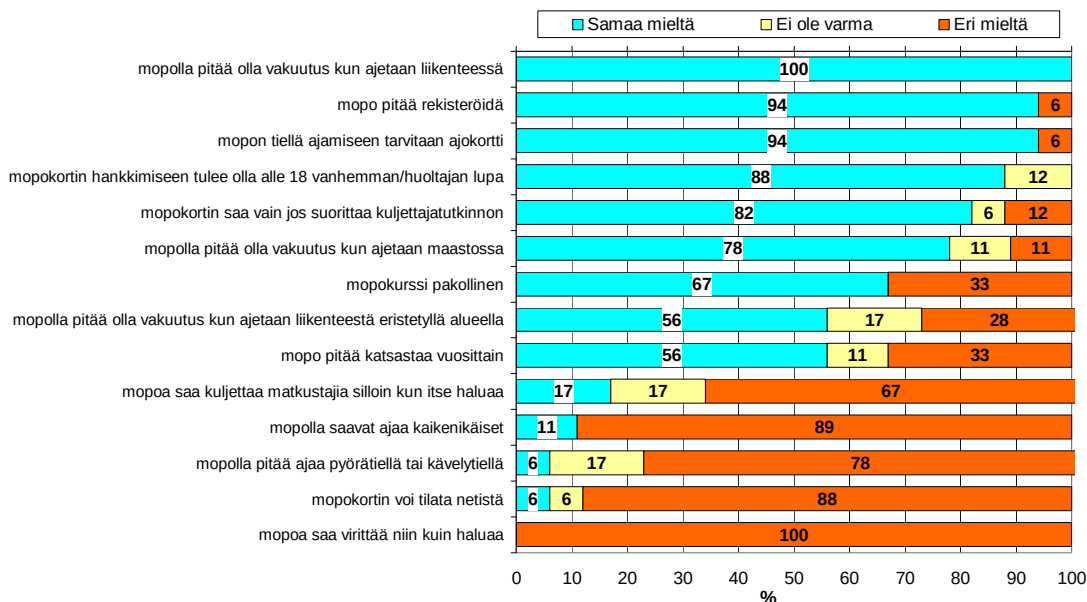
Lähes kaikki Internet-kyselyyn vastanneet tiesivät, että mopolla pitää olla vakuutus kun sillä ajetaan liikenteessä, se pitää rekisteröidä ja mopon ajamiseen tiellä tarvitaan ajokortti. Enemmistö vastanneista oli myös sitä mieltä, että mopolla pitää olla vakuutus, kun sillä ajetaan maastossa (totta) tai liikenteestä eristetyllä alueella (ei tarvita). Vanhemmat olivat lisäksi sitä mieltä, että mopoajokurssien käyminen on pakollista, ja että mopo pitää katsastaa vuosittain, mitkä väitteet eivät pidä paikkaansa.

Vastaavasti kaikki ovat eri mieltä väittämän ”mopoa saa virittää niin kuin haluaa” kanssa. Huomionarvoista on, että kysymykset esitettiin vanhempainillan jälkeen, joten tässä mielessä vanhempainillan voidaan sanoa onnistuneen. Enemmistö vanhemmista kokee vääränä myös väitteet ”mopolla saa kuljettaa matkustajia silloin kun itse haluaa” ja ”mopolla pitää ajaa aina pyörä- tai jalan- kulkutiellä”. Matkustajaa saa kuitenkin kuljettaa, kypärä toki vaaditaan, ja pyörätiellä saa ajaa lisäkilven salliessa mutta ei muulloin.

Mopoajokorttia koskevista väittämistä vanhemmat tietävät, ettei sitä voi tilata Internetistä, alle 18-vuotiaiden pitää saada lupa vanhemmilta sen hankkimiseksi ja ajokortin saa vain, jos suorittaa kuljettajatutkinnon.

Mopon suurimman sallitun nopeuden (45 km/h) tietää valtaosa vanhemmista. Osa uskoo nopeuden olevan tämä alhaisempi ja muutama arvio suurimman sallitun nopeuden olevan 50 km/h.

MOPOILUUN LIITTYVÄT VÄITTÄMÄT, ONKO SAMAA VAI ERI MIELTÄ?
Vanhempainiltoihin osallistuneet kysymykseen vastanneet vastaajat, n=18



Kuva 29. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mielipiteet mopoiluun liittyvistä väittämistä.

3.3.5 Mopo-onnettomuudet

Noin puolet vanhemmista kertoo lastensa kavereille sattuneen onnettomuuksia, vahinkoja tai vaaratilanteita heidän mopoillessaan. Omalle lapselle on vastaavia tilanteita sattunut noin joka kuudennen arvion mukaan. Onnettomuuksista mainittiin kaatuminen, mikä nousi esille myös nuorten vastauksissa. Esille tuli myös mopoputolla sattunut onnettomuus (Tutkijan huomautus: Voidaan olettaa, että ko. asian maininneiden vanhempien lapset olivat samassa onnettomuudessa). Yhdessä onnettomuudessa mainittiin viritetyt mopot. Jos onnettomuuksia ei ole sattunut, niiltä on vanhempien mielestä välttytty varovaisuudella liikenteessä.

3.3.6 Mopoilun riskit ja niiden ehkäiseminen

Sekä vanhempien että nuorten itsensä näkemys mopoilun vaaroista on yhtenevä. Riskeinä pidetään joutumista onnettomuuteen; joko itse aiheutettuun tai jonkun muun aiheuttamaan sekä nuorten kokemattomuutta liikenteessä. Vanhemmat tuovat esille myös hyötyliikunnan vähenemisen kysyttäessä mopoilun riskeistä. Omalle lapselle riskeinä pidetään lapsen ajotaitoa ja kykyä hahmottaa liikennettä. Mielenkiintoista oli se, että yksittäisiä mainintoja tuli kavereiden painostuksesta omia taitoja ylittävään liikennekäyttäytymiseen ja vanhemman itsensä pohdintaa omista kyvyistä opastaa nuorta turvalliseen liikennekäyttäytymiseen ja riskien välttämiseen.

Tiedottaminen tuodaan esille tehokkaana keinona mopovahinkojen välttämiseksi. Tämän lisäksi vanhemmat toivovat käytännön ajoharjoittelua. Tässä mielessä tulossa oleva mopokorttiudistus vastaa toiveeseen. Vanhemmat toivovat konkreettisen valistuksen, esim. kuvat vahingoista, onnettomuuksista lisäksi vaikuttamista sekä aikuisten että nuorten asenteisiin.

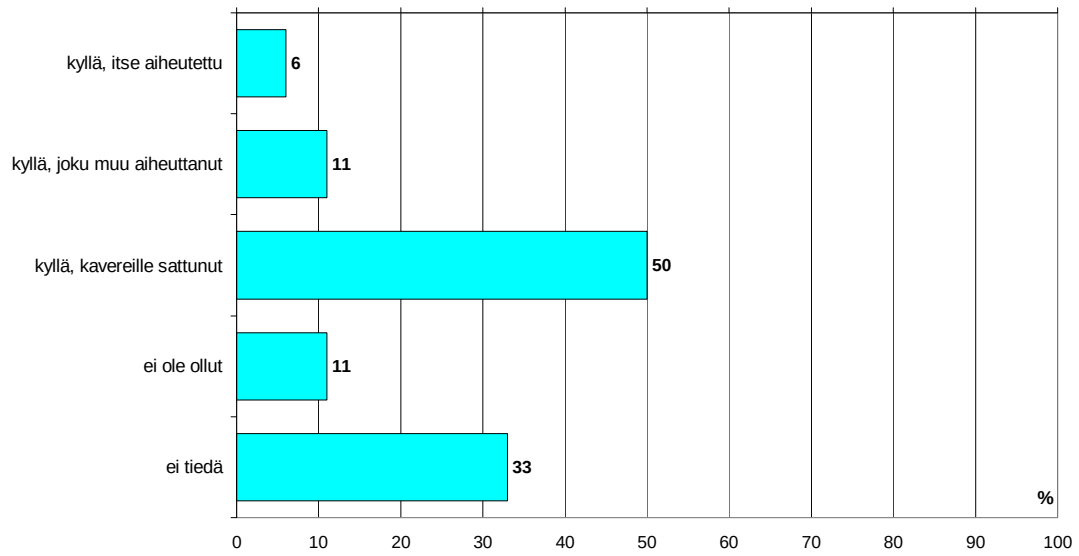
3.3.7 Mopon virittäminen

Virittämiseen liittyvistä väittämistä eniten hämmennystä herättää väite ”virittäjän pitää maksaa keskimäärin 277 euron autovero”, yli puolet on sitä mieltä, että tämä on tarua, vajaa puolet pitää sitä totena. Myös luottokelpoisuusmerkinnän saaminen jos veron jättää maksamatta herätti mielipide-eroja, enemmistö oli sitä mieltä, että merkintä tulee, vajaa puolet piti väitettä taruna.

Vankeustuomiota, automaattisen ajonopeuden seurantajärjestelmän kytkemistä ja rikosrekisterimerkintöjä kaikki/lähes kaikki pitivät taruna. Sen sijaan kaikki arvioivat, että poliisi ottaa vanhempiin/huoltajiin yhteyttä viritystapauksissa. Myös seuraavia väittämiä pidettiin lähes poikkeuksetta totena: ”virittäjän pitää maksaa noin 100 euron sakot”, ”virittäjä saa väliaikaisen ajokiellon, jos hänellä ei ole moottoripyörän ajamiseen oikeuttavaa ajokorttia”, ”virittäjän pitää muuttaa mopo takaisin mopoksi ja vastata kustannuksista” ja ”virittäjä voi joutua odottamaan ajokortin saamista normaalia pitempään”.

**ONKO LAPSELLESI TAI HÄNEN KAVERILLEEN TAPAHTUNUT ONNETTOMUUKSIA, VAHINKOJA TAI
VAARATILANTEITA MOPOILLESSA**

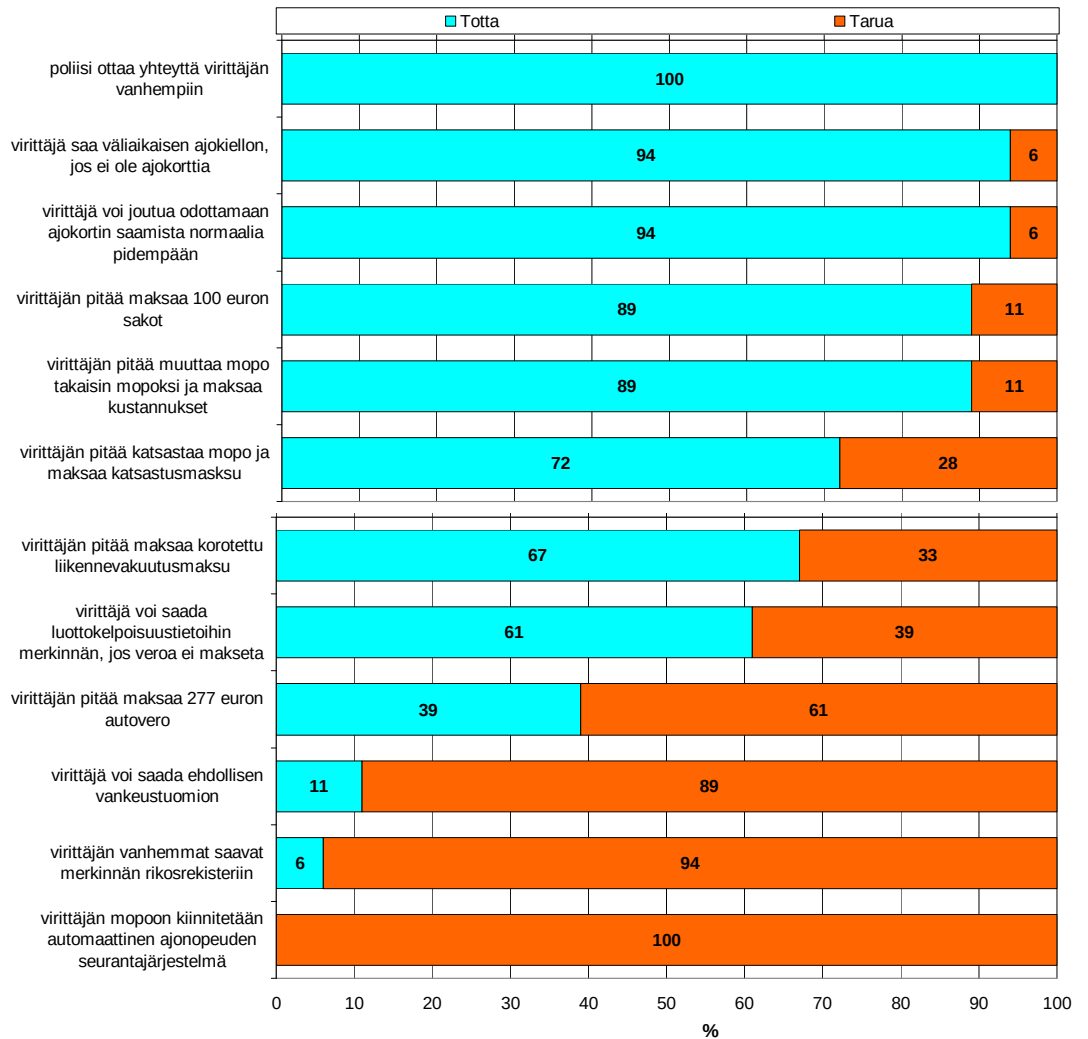
Vanhempainiltoihin osallistuneet kysymykseen vastanneet vastaajat, n=18



Kuva 30. Onnettomuuksien tai vaaratilanteiden yleisyys vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mukaan.

VIRITTÄMISEN RANGAISTUKSIIN LIITTYVÄT VÄITTÄMÄT (1/2)
TOTTA VAI TARUA

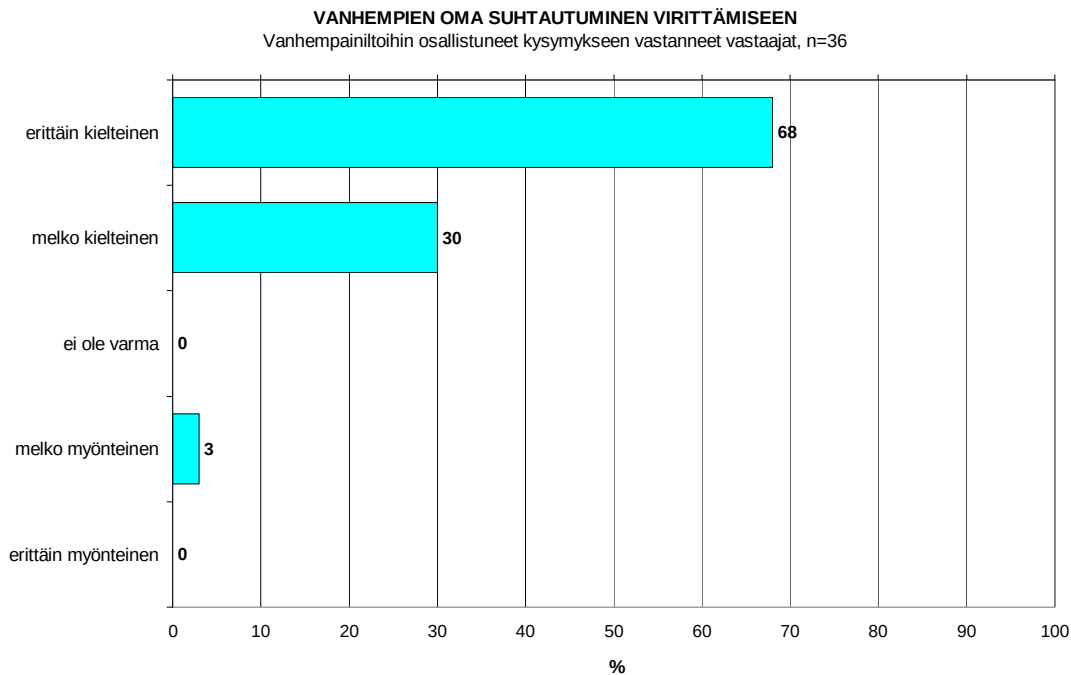
Vanhempainiltoihin osallistuneet kysymykseen vastanneet vastaajat, n=18



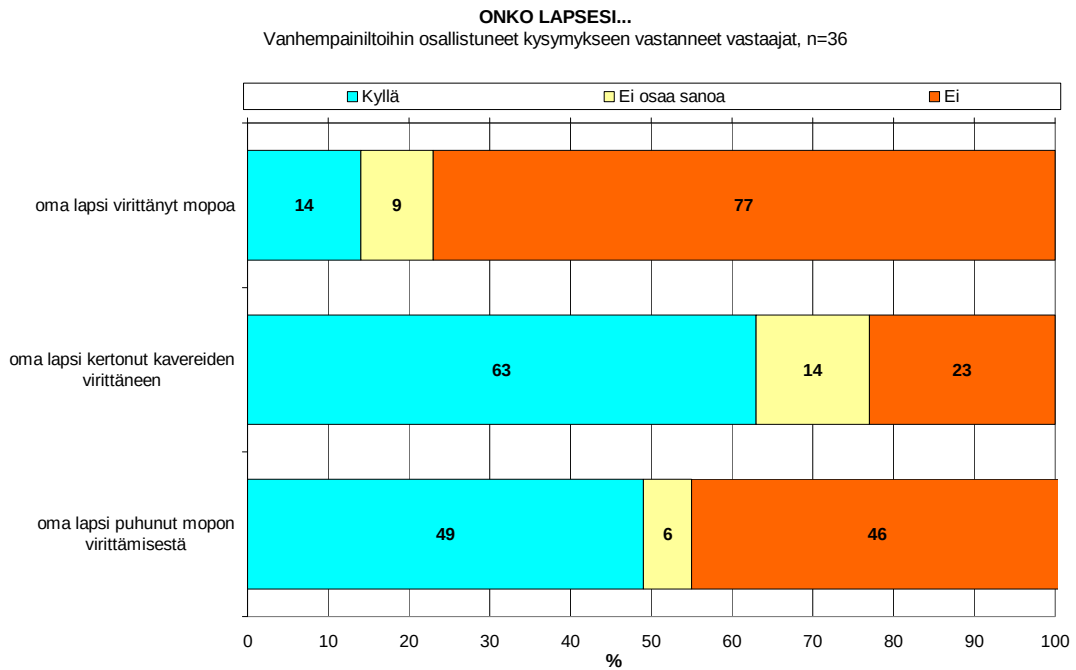
Kuva 31. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mielipiteet virittämisen rangaistuksiin liittyvistä väittämistä. Ensimmäiset kaksi väitettä voivat olla totta tai tarua poliisista riippuen. Seuraavat kaksi väittämää ovat tosia. Viides ja kuudes väite ovat tosia, mikäli mopo halutaan takaisin liikenteeseen. Seuraavat kolme väitettä ovat tosia ja viimeiset kolme väitettä tarua.

Vanhemmat suhtautuvat vähintäänkin melko kielteisesti virittämiseen, mikä on nuorten vastausten valossa mielenkiintoinen tulos. Vain yksi vanhempi myöntää suhtautuvansa virittämiseen melko myönteisesti. Nuoristahan iso osa arveli vanhempiansa suhtautuvan virittämiseen myönteisesti. Vanhemmista noin puolet kertoo lastensa puhuneen kotona mopojen virittämisestä. Keskusteluissa vanhempien vastausten mukaan he ovat tuoneet esille virittämisen laittomuuden, oman kielteisen kantansa virittämiseen, virittämisen seuraukset ja kieltäneet virittämästä. Noin joka seitsemän vanhemman lapsi on virittänyt mopoa. Yli puolet mainitsee lapsensa kavereiden virittäneen mopojaan. Valtaosa vanhemmista arvelee välinpitämättömyyden olevan syynä siihen, etteivät vanhemmat kiellä lapsiaan mopojen virittämisestä. Jossain määrin näitä vastauksia tulkitessa tulee tunne, että onko näiden vastausten takana jotain muutakin. ”Oma lapsi ei siis viritä, mutta ne muiden lapset kyllä.” ”Muiden lasten vanhemmat ovat välinpitämättömiä, mutta itse en ole.” Johtuuko tämä sitten siitä, että kyselyyn on tavoitettu ”kunnolliset vanhemmat” vai siitä, että vastataan, kun yleisesti on hyväksyttyä?

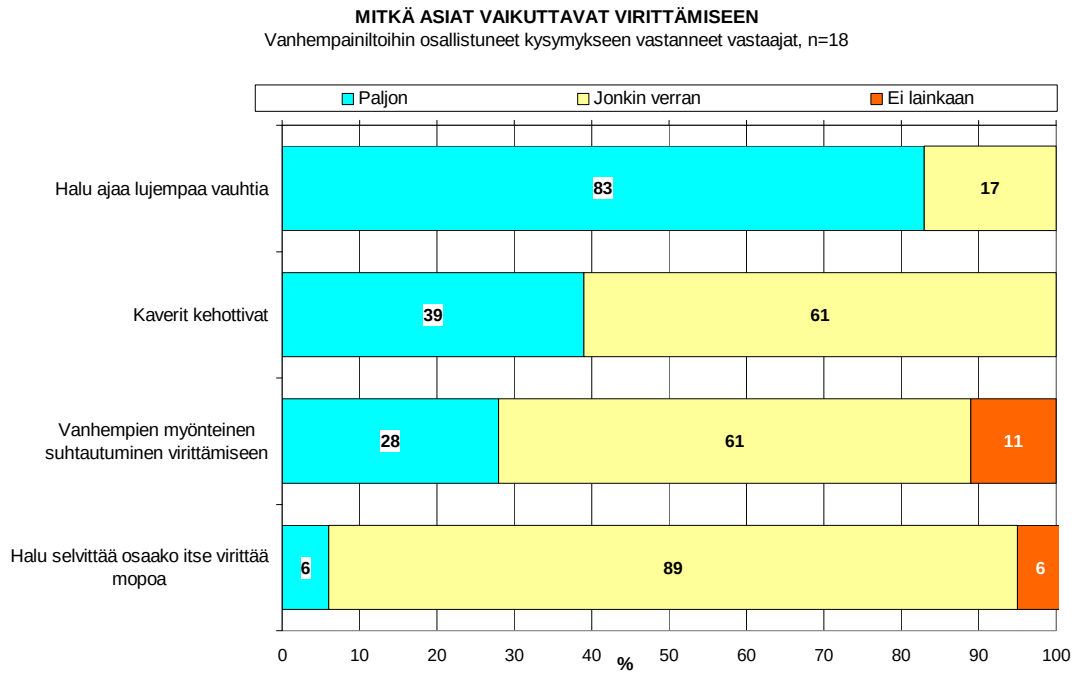
Yleisimmin vanhemmat arvelevat virittämisen johtuvan halusta ajaa lujempaa. Joka kolmas mainitsee syynä myös sen, että kaverit kehottivat ja myös sen, että vanhemmat suhtautuvat virittämiseen myönteisesti. Tämä tulos on linjassa nuorten omien näkemysten kanssa.



Kuva 32. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien oma suhtautuminen virittämiseen.



Kuva 33. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien käsitykset oman lapsen suhtautumisesta virittämiseen.



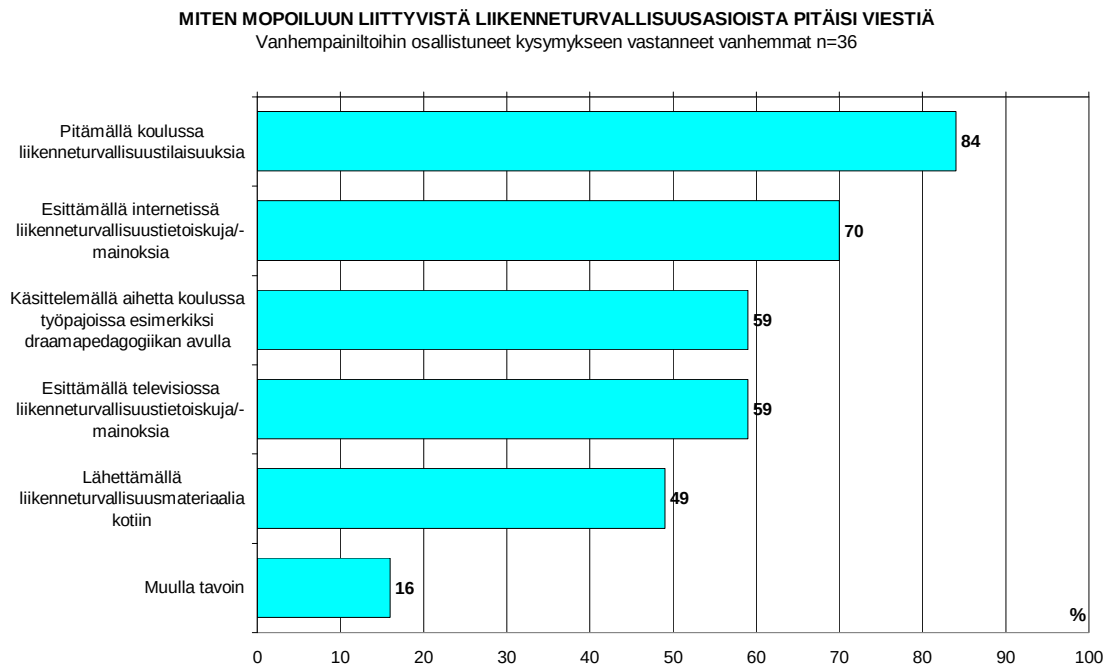
Kuva 34. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien arviot virittämiseen vaikuttavista asioista.

3.3.8 Mopokortti

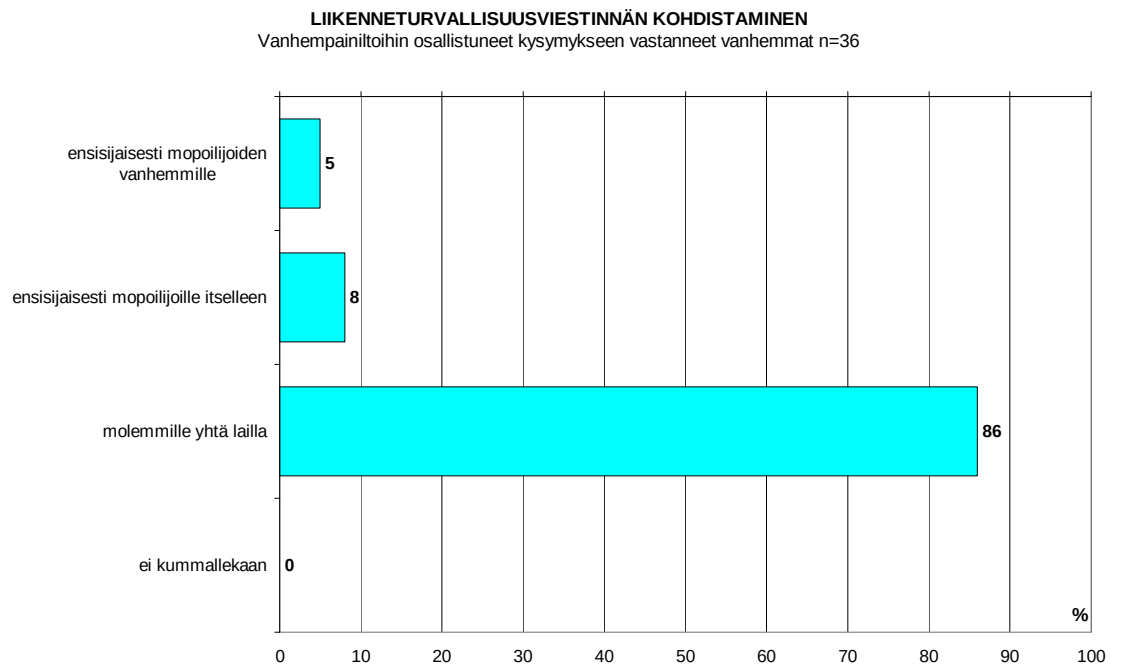
Vanhemmille esiteltiin mopokorttiin liittyviä vaatimuksia. Kaikki pitivät mopokorttia hintansa arvoisena. Lähes kaikki olivat sitä mieltä, että mopokortti lisää liikenneturvallisuutta.

3.3.9 Valistustyö

Vanhemmat ovat sitä mieltä, että valistustyötä virittämisen vaaroista tulee kohdistaa sekä nuorille että vanhemmille. Vanhempien mielestä kaikki liikenneturvallisuusviestintäkeinot ovat hyviä tapoja kertoa asiasta. Eniten kannatusta saa kuitenkin vaihtoehto ”liikenneturvallisuustilaisuudet koulussa”. Toiseksi useimmin vanhemmat haluaisivat tietoa jaettavan Internetissä erilaisilla tietois-kuilla tai mainoksilla. Myös television tietois-kuut ja mainokset sekä kouluissa järjestettävät työpajat saavat kannatusta valtaosalta vanhemmista.



Kuva 35. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien arvio eri tavoista viestittää mopon liikenneturvallisuuskysymyksistä.



Kuva 36. Vanhempainiltaan osallistuneiden vanhempien mielipiteet liikenneturvallisuusviestinnän kohdistamisesta.

3.4 Internet-keskustelu

Interventoiden yhteydessä järjestettyjen kyselyjen lisäksi selvitettiin kvalitatiivisella Internet-keskustelulla nuorten ajatuksia ja kokemuksia mopoilusta.

Keskustelun teemoja olivat:

- Mopoilu yleensä, mopoilussa parasta, mopoilussa huonointa.
- Oma mopo, mopon hankinta, mopon hankinta-aiheet.
- Mopon käyttö, miksi mopoilee, mikä mopoilussa kiehtoo.
- Vanhemmat ja mopoilu.
- Liikenneturvallisuus, mopoilun vaarat, mopokortti, mopon virittäminen.

3.4.1 Mopoilun edut

Mopoilun parhaat puolet liittyvät sosiaaliseen kanssakäymiseen. Tästä ilmentymiä ovat mm. kavereiden kanssa ajeleminen, mopotapahtumissa käyminen ja kavereiden tapaaminen. Mopoilun parhaina asioina esille nousevat myös nopeus ja helppous. Merkittävä motiivi mopoiluun on sen tarjoama vapaus. Mopolla nuoret voivat mennä itse pitempiäkin matkoja, joihin muutoin tarvitsisi jonkun muun (esim. vanhempien) kyydin tai joukkoliikennettä. Nämä asiat tulevat myös esille kysyttäessä sitä, mikä mopoilussa kiehtoo. Mopo ja ajaminen on kivaa ja kiehtovaa. Lähinnä pojille mopojen rakentelu opettaa tekniikkaa. Mopoilun etuna mainitaan lisäksi liikennesääntöjen ja liikennekäyttäytymisen oppiminen. Keskustelussa esiin tuodut edut ovat pääosin samoja kuin moporatsiassa kyselyyn vastanneilla nuorilla.

Osa vastaajista myös kommentoi, että mopoilussa ei mikään erityisesti kiehdo, vaan mopoa tarvitaan paikasta toiseen liikkumiseen.

3.4.2 Mopoilun ongelmat

Turvallisuuteen liittyvät asiat mielletään mopoilun haittapuolena. Mopolla ajassa voi joutua erilaisiin vaaratilanteisiin. Olo muun liikenteen seassa on turvaton. Nuoret tuovat lisäksi esille autoilijoiden asenteen mopoilijoita kohtaan, mikä tulee esille myös muissa intervention tuloksissa. Mopoilun haittapuolia ovat myös siitä aiheutuvat kustannukset. Polttoaine sekä varaosat ja korjaaminen maksavat. Mopon saastuttava vaikutus ilmastoon tuodaan myös esille. Mielenkiintoinen virittämiseenkin osin liittyvä haittapuoli on mopon hitaana koettu vauhti. Mopolla jäädään muun liikenteen jalkoihin. Tällä myös perustellaan halua virittää mopoa.

3.4.3 Ihannemopo

Ihannemopoa kuvailtaessa esille nousee mopojen ulkonäkö, väri, merkki ja valmistusmaa. Koska kustannukset ovat haittana, on ymmärrettävää, että ihannemopo kuluttaisi vähän polttoainetta ja olisi muutoinkin edullinen käyttää. Ajoasennon tulisi olla mukava ja käyntiään hiljainen. Myös turvallisuus tuodaan esille ihannemopon ominaisuutena. Sukupuolten eroa kuvaa se, että pojille tärkeää on vauhti ja tytöille säilytystilat.

Selvitettäessä mielipiteitä mopootosta tulee esille, että niillä on lämpimämpää ajaa kylmällä ilmalla, niissä on säilytystilaa ja ne ovat turvallisempia. Niissä on myös mahdollista kuunnella musiikkia. Haittapuolina ovat niiden kallis hinta ja ajamisen rajallisuus. Ylipäätään niitä kuitenkin pidetään turhina. Mönkijät puolestaan mielletään selkeästi viihteellisiksi. Niillä on kiva ajaa ja ne muutoinkin ovat kivoja. Kaupunkiliikenteeseen ne eivät nuorten mielestä sovi, vaan niillä voi ajaa hyvin maalla ja metsissä.

3.4.4 Mopon hankinta

Mopoa hankittaessa tietoja myynnissä olevista mopoista etsitään Internetistä. Muutamilla mopo on hankittu uutena tai aiotaan hankkia uutena. Useimmiten kuitenkin mopo on käytettynä hankittu tai ennakoidaan, että hankitaan käytetty. Isien ystävät ja tuttavat mainitaan muutamissa vastauksissa moponhankintaväylänä.

Osalle vastaajista vanhemmat ovat kokonaan maksaneet tai maksavat mopon. Yleisempää on kuitenkin se, että nuoret itse rahoittavat mopon hankintaa. Rippi- ja syntymäpäivälahjarahat säästetään ja käytetään mopon hankintaa. Kuten hankinnassa myös käyttökuluissa kustannuksiin osallistuvat sekä nuori itse että vanhemmat. Yleistä näyttäisi olevan se, että nuori maksaa bensakulut ja vanhemmat osallistuvat tai maksavat kokonaan huollot ja korjaukset. Toki on nuoria, jotka maksavat itse kokonaan mopoilusta aiheutuvat kustannukset sekä nuoria, joiden vanhemmat maksavat kaiken. Nuoret rahoittavat mopoilun pääasiasa saaduilla viikko-/kuukausirahoilla ja lahjarahoilla (kuten rippilahjat, isovanhemmilta saadut rahat) sekä tekemällä palkkatyötä (esim. mainosten ja lehtien jakaminen) sekä kotitöitä ja vanhempien antamia muita töitä korvausta vastaan.

Yleensä vanhempien kanssa on keskusteltu pidemmän aikaa mopon hankinnasta. Osa vanhemmista edellyttää, että lapsi itse maksaa mopon hankinnan ja mahdollisesti myös käyttökustannukset kokonaan tai osittain itse. Useimmissa tapauksissa isä on suhtautunut mopon hankintaan myönteisesti. Äidin suhtautuminen on ollut kielteisempää vedoten lähinnä turvallisuuteen liittyviin asioihin.

3.4.5 Vanhempien suhtautuminen mopoiluun

Valtaosa keskusteluun osallistuneista nuorista on sitä mieltä, että heidän vanhempansa suhtautuvat positiivisesti mopoiluun ja mopon hankintaan, mutta myös kielteistä asennetta esiintyy. Muutama kommentoi isän suhtautumisen mopoiluun olevan myönteisempi ja äidin kielteisempi. Nuorten mielestä vanhemmat pitävät mopoilua vaarallisena. Vanhemmat pelkäävät, että jotain sattuu. Vanhemmat eivät nuorten mielestä välttämättä pelkää sitä, että oma lapsi ei osaisi toimia liikenteessä, vaan mopolla ajamisen koetaan olevan riskialtista lähinnä muun liikenteen vuoksi. Nuoria varoitellaan, muistutetaan kypärästä ja painotetaan liikennesääntöjä ja muun liikenteen seuraamista. Lisäksi nuorten mielestä vanhemmat kokevat mopoilun vievän liikaa rahaa.

3.4.6 Mopon käyttö

Mopoa käytetään säännöllisesti liikkumiseen paikasta toiseen, kuten koulumatkoihin, treenimatkoihin, kauppareissuihin ja kavereiden luo mentäessä. Myös nuoret, joilla ei vielä ole mopoa, aikovat käyttää sitä edellä mainittuihin tarkoituksiin. Sääolosuhteet vaikuttavat mopoiluun, samoin vuodenajat. Kylmällä ke-

lillä ei mielellään ajella ja talviaikana mopoa ei käytetä, tosin poikkeuksiakin tästä on.

Suurimmalla osalla vastaajien kavereista on mopo; ainakin, jos ikää on riittävästi. Mopon hankkimista aikovien kavereista joillakin on mopo. Myös suurimmalla osalla kavereista on aikomus hankkia mopo. Kavereiden kanssa mopoillaan tai jos mopoa ei ole, voidaan ajella toisten kyydeissä. Pari henkilöä mainitsi ”miitit” eli mopoilutapahtumat, joissa käydään ajelemassa.

3.4.7 Liikenneturvallisuus

Nuorilta kysyttiin, millaisiin vaaratilanteisiin he itse tai heidän kaverinsa ovat joutuneet. Yleisimmin mainittu onnettomuustilanne on kaatuminen. Kaatumiset ovat johtuneet liukkaudesta, esim. katujen maalausviivat tai liukkaat lehdet syksyllä tai liian kovasta vauhdista. Näissä tilanteissa on selvitty vammoilta tai pienillä vammoilla. Pari nuorta mainitsee vakavamman/uhkaavamman tilanteen. Mopolla on käännytty eri suuntaan kuin vahingossa päälle jäänyt vilkku oli näyttänyt ja tällöin on törmätty ohittavaan autoon. On ajettu päin punaisia ja lähes törmätty bussiin. Huomattavaa on, että osa vaaratilanteista on nuorten itsensä toisille aiheuttamia. Ajetaan tahallaan liian lähelle toista tai pelleillään muulla tavoin, jolloin on mm. kaatumisen uhka.

Nuorten mielestä mopoiluun liittyvät suurimmat vaarat ja riskit ovat kolarit ja onnettomuudet, muun liikenteen jalkoihin jääminen, autoilijoiden asenne mopoilijoita kohtaan, liikennesääntöjen osaamattomuus, kokemattomuus ja kypärän käyttämättä jättäminen. Vaara- ja vahinkotilanteita voidaan nuorten mielestä välttää noudattamalla liikennesääntöjä, olemalla tarkka ja varovainen, huomioimalla muut liikenteessä liikkujat, käyttämällä kypärää, huoltamalla mopoa, harjoittelemalla ajamista muualla ennen vilkkaille alueille menoa, noudattamalla nopeusrajoituksia ja ajamalla selvin päin.

Nuoret kokevat mielestään osaavansa vähintään kohtuullisesti liikennesääntöjä. Liikennesääntöjä on yleisimmin opittu netistä (mm. moponetti ja Young Drivers), vanhemmilta ja koulusta. Myös liikenteessä ollessa opitaan sääntöjä mm. kyselemällä vanhemmilta ja kavereilta, miten liikenteessä toimitaan eri tilanteissa ja mitä eri liikennemerkit tarkoittavat. Lisäksi mainittiin liikennesääntöjen tietolähteenä mopokoulu-cd sekä liikennemerkit karttakirjasta.

Osalla nuorista vanhemmat ovat hyvin aktiivisesti opastaneet nuoria ja kertooneet liikennesäännöistä ja liikennekäyttäytymisestä. Liikennesäännöistä on kerrottu vähintään perusasiat. Liikennesääntöjä kerrotaan ja kerrataan myös käytännössä esim. autolla liikuttaessa. Osa vanhemmista on kertonut liikennesäännöistä lasten ollessa tarhaikäisiä, mutta ei niinkään enää. Muutaman vanhempi ei ole opettanut liikennesääntöjä lainkaan, vaan niiden oppiminen on nuoren itsensä harteilla. Nuoret ovat jossain määrin itsekin aktiivisia eli kyselevät vanhemmiltaan, miten ja miksi eri tilanteissa tulee toimia.

Kaikki keskusteluun osallistuneet nuoret ovat sitä mieltä, että liikennesääntöjä tulee noudattaa. Nuoret väittävät ymmärtävänsä, että jos sääntöjä ei noudata, käy huonosti ja he toivovat kaikkien noudattavan liikennesääntöjä. Liikennesääntöjä pidetään pääosin tärkeinä. Pari nuorta on sitä mieltä, että liikennesääntöt ovat ”tyhmiä”, mutta tästä huolimatta heidänkin mielestään sääntöjä tulee noudattaa. Tämä sinällään on mielenkiintoista, sillä onnettomuuksista kysyttäessä nuoret kertoivat osan vaaratilanteista aiheutuvan tahallisesti esim. ajamalla

toisen perään. Myös poliisien näkemys sääntöjen noudattamisesta on hyvin erilainen.

3.4.8 Mopokortti, mopon virittäminen

Nuoret ottivat keskustelussa kantaa mopokorttiin ja mopon virittämiseen. Mopokortin hyvinä puolina pidetään sen vielä tällä hetkellä halpaa hintaa, mahdollisuutta todistaa kortilla oma ikä, lupaa ajaa mopolla, perusasioiden oppimista ja sen saamista suhteellisen helpolla. Nuoret ovat huolestuneita mopokortin tulevasta kalliimmasta hinnasta. Mopokortin haittapuolena nykyisellään on myös ajamisen harjoittelun jääminen nuoren itsensä vastuulle. Tässä saattaisi olla viestinnän paikka eli perustella nuorille sitä, mitä he saavat tällä ”kalliimmalla hinnalla” eli oikeasti taidon ajaa mopoa ja ymmärryksen liikennesäännöistä ja niiden merkityksestä (tutkijan kommentti).

Mopon virittäminen kiehtoo osaa nuorista. Lähinnä tämä tulee esille poikien vastauksissa. Perusteluna virittämiseen on, ettei jäädä muun liikenteen jalkoihin. Kun mopoilussa vauhti kiehtoo, niin virittämällä mopo saadaan kulkemaan kovempaa. Virittämisestä ymmärretään aiheutuvan vaaraa. Samoin tiedostetaan, että siitä kiinni jäädessä seuraa rangaistus. Osa nuorista pitää virittämistä tyhmänä touhuna. He eivät halua virittää tai heillä ei ole taitoa virittää mopoa. Mopon virittäminen saa heiltäkin kuitenkin ymmärrystä. Koetaan, että on jokaisen oma asia viritetäänkö mopoa. Todetaan, että onhan se hauskaa ja helppoa ja että pääsee sitten lujempaa.

Yleensä vanhempien kanssa ei ole keskusteltu mopon virittämisestä. Jos asiasta on keskusteltu, on vanhempien kanta yleensä ollut kielteinen. Useat vastaajista, lähinnä pojat keskustelevat kavereidensa kanssa aktiivisestikin virittämisestä. Ollaan sitä mieltä, että virittäminen on osa mopoilua. Myös virittämisen teknisistä asioista puhutaan. Osa vastaajista ei ole puhunut kavereiden kanssa virittämisestä, koska itsellä/kavereilla ei ole mopoa tai virittäminen ei kiinnosta.

3.4.9 Liikenneturvallisuudesta valistaminen

Miten nuoret sitten itse haluaisivat liikenneturvallisuudesta valistettavan? Nuoret haluavat valistusta liikenneturvallisuudesta kouluihin. Esimerkiksi poliisi voisi tulla paikalle kertomaan liikenneasioista. Luentoja sijaan kaivataan käytännön tekemistä ja oppilaiden osallistumista. Nuoret toivovat esimerkkejä elävästä elämästä kuten onnettomuuksista ja niiden seurauksista. Mainontaa voisi olla esim. bussipysäkeillä (vrt. poliisien ehdotus ”shokkimainontakampanjoista”). Nuoret toivovat vanhempien kertovan liikenneturvallisuudesta. Myös netissä voisi heidän mielestään levittää tietoa. Nuorten toivomat aihepiirit ovat liikennesäännöt, vaaratekijät ja riskit, esimerkit seuraamuksista ja virittäminen.

3.5 Kirjallisuutta

Mopojen virittämisen syihin liittyvää kirjallisuutta löytyy niukasti. Yleisemmin mopoilua käsittelevää kirjallisuutta löytyy enemmän. Joissakin tutkimuksissa (mm. De glömda barnen) on ollut mukana virittämisen yleisyyteen liittyviä kysymyksiä ja ne vahvistavat tämän tutkimuksen havaintoja siitä, että virittäminen on hyvin yleistä. Myös Rajalinin selvitys tukee tässä tutkimuksessa saatua tietoa.

1. Airaksinen, Noora: Pyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden liikennetapaturmat. LINTU-julkaisuja 4/2008. Liikenne- ja viestintäministeriö, Lintu-ohjelma 2008.
2. Höfling Imke, Keinänen Paula, Keränen Heikki: Injuries caused by motor-cycle accidents – a 5 year survey of patients treated in Kuopio University Hospital. Suomen Ortopedia ja Traumatologia 2006.
3. De glömda barnen – pohjoismainen tutkimusprojekti 2008.
 - Kyselyn mukaan virittäminen (mopolla pystyy ajamaan yli 80 km / h) on ongelma erityisesti poikien kohdalla (20 % suomalaisista pojista ja noin 5 % suomalaisista tytöistä). Hieman alle puolet suomalaispojista sanoo virittäneensä mopoaan, tytöistä noin 15 prosenttia. Pojat virittävät mopoaan itse tai yhdessä kavereiden kanssa, tyttöjen mopoa ovat virittäneet useimmin heidän vanhempansa (!) tai kaverinsa. Yli 80 prosenttia suomalaisnuorista kertoo, että vanhemmat tietävät virittämisestä. 60 prosenttia suomalaispojista haluaa virittää mopoaan, tytöistäkin 40 prosenttia.
4. Onko mopoilu karkaamassa käsistä? Sirpa Rajalin, tiivistelmä esityksestä 2007
 (http://www.nordicroadsafety.org/fi/turvatieto/mopoilijat/liitetiedostot/rajalin_sirpa_tiivistelma_moposeminaari_070321.pdf)
 - Tutkimuksessa on Turun seudulla koululuokissa jaettu nuorille kyselylomakkeita yhteensä 122. Kyselyyn vastasi 28 ammattikoululaista (Lähes kaikilla 23:lla oli mopo), Lukiolaisia 58 oppilasta (reilu kolmannes (21) omisti mopon), peruskoululaisia 36 oppilasta (joista 8:lla oli mopo). Vastaajista tyttöjä oli 57 % ja poikia 43 %.
 - Ammattikoululaiset olivat lähes kaikki poikia, kun taas pojat olivat vähemmistönä peruskoulussa sekä lukiossa. Kaikkiaan siis mopoilua koskevat tiedot pohjautuvat 52 mopoilijan vastauksiin. Lisäksi haastateltiin Turun ympäristössä 15 mopoilevaa nuorta mm. huoltoasemilla, kauppa-keskuksissa.
 - Minkälaisia mopoja nuorilla oli?
 - Lähes kaikilla mopon omistavilla tytöillä oli skootteri. Skootteria pidettiin sopivana kaupunkiajoon. Sen sijaan poikien mopot jakautuivat eri tyyppeihin. Ammattikoululaisilla suosituin oli enduromopo. Myös Supermoto ja ”Tossumopo” olivat suosittuja. Endurot olivat nuorten mielestä isoja kooltaan, niillä oli hyvät

maasto-ominaisuudet, ne olivat leikkimiseen sopivia ja helppoja virittää. Suzukeja pidettiin näppärinä talvimopoina, niillä voi kaatua, eivätkä ne hajoa, eivät ole mitään muovileluja, ovat edullisia ja helppo korjata itse.

- Mopot olivat viritettyjä. Ammattikoululaisista yli 80 % ja lukiolaisistakin lähes 70 % vastasi, että mopot olivat viritettyjä.
- Mopot oli viritetty itse. Vähäisessä määrin oli vastauksia, jossa kerrottiin kaverin, mopoliikkeen tai perheenjäsenen virittäneen mopot. Tyypillisesti pakoputkistoa, kaasutinta ja välityksiä oli muutettu. Haastattelussa ilmeni, että nuoret tiesivät, ettei mopoa saa virittää ja olivat hyvin tietoisia myös virittämisen mahdollisista seuraamuksista. Mopojen virittäminen oli lähinnä poikien mopoiluun liittyvä seikka. Koska mopot olivat viritettyjä, alle 50 km/h kulkevia mopoja oli harvassa, esimerkiksi ammattikoulu-
laisten mopoista alle 10 %. Heistä lähes puolet vastasi mopon kulkevan yli 80 km/h. Haastattelussa esiintuotujen mopojen nopeuksien keskiarvo oli 72 km/h.
- Miksi mopo on hankittu?
 - Mopon hankkimiseen vaikutti eniten se, että liikkuminen helpottuu ja ajaminen on kivaa. Näyttää myös siltä, että ne nuoret, joilla ei mopoa ollut, eivät ilmeisesti sitä hankikaan. Eniten mopolla ajetaan huvin vuoksi (kolmannes) ja kavereiden luokse (neljännes) sekä harrastuksiin. Koulumatkat ajon tarkoituksiksi vastasi noin viidennes mopoilijoista. Nuoret pitivät mopoilun etuna myös sitä, että liikkuminen on itsenäistä, ja sitä, että voi liikkua pidemmälle.
 - Mopolla ajetaan tyypillisesti kesä kautena, taajamissa. Yksin ajelu on hieman tyypillisempää kuin kaverin kanssa ajaminen.
- Miten ajetaan?
 - Ylinopeudella ajaminen on hyvin tavallista. Vain viidennes (21 %) sanoo, ettei aja ylinopeutta. Haastatteluissa ilmeni, että pieni joukko kertoi ajavansa koko ajan ylinopeutta. Yli neljännes sanoo ajaneensa ainakin joskus alkoholin vaikutuksen alaisena. Mopoilijoiden pakollinen suojavaruste kypäräkin näyttää unohtuvan melko usein, sillä noin puolet sanoo, ettei ole koskaan ajellut ilman kypärää. Noin 60 % kertoo leikkineensä mopolla liikenteessä ainakin joskus.
 - Omina vahvuuksinaan haastatellut mopoilijat pitivät mm. sääntöjen tuntemusta, ennakointikykyä, tilanteiden arviointia, muiden huomiointia, ajotaitoaan, mopon hallintaa ja nopeita reaktioitaan. En välttämättä, enkä jää kiinni, olivat yksittäisiä kommentteja. Heikkouksinaan mopoilijat mainitsivat päättömyyden, ajan päin punaisia, ylinopeudella, ohittelen missä sattuu ja ajan vastaantulijan kaistaa. En ole huomannut heikkouksia ja ei ole mitään erityisen heikkoa ollut, yksittäisiä kommentteja.

- Miten on selviydytty liikenteessä?
 - Liikennevahinkoihin raportoi joutuneensa 60 % ja rangaistuksia-kin on saanut viidenneksen. Eniten oli kaatumisia erityisesti liukkaalla. Haastattelussa tuli esiin ongelmat kaistanvaihdossa, risteysien väistämässännöissä, risteysten ajolinjoissa. Lisäksi mopoilijat sanovat autoilijoiden, lasten ja pyöräilijöiden toimivan heidän näkökulmastaan arvaamattomasti liikenteessä.
- Mitä mopoilijoiden mielestä pitäisi tehdä?
 - Mopoilijoiden mielestä parhaiten voitaisiin parantaa heidän turvallisuuttaan sekä liikennesääntötuntemusta lisäämällä että automaattisella valvonnalla. Myös mopokoulutukseen uskottiin. Tosin tytöt uskoivat näihin kaikkiin keinoihin enemmän kuin pojat. Tyttöjen ja poikien suurin ero tuli näkyviin siinä, että tyttöjen mielestä mopojen virittämisen kieltäminen olisi lähes yhtä tehokasta kuin koulutus. Poikien enemmistön mielestä virittämisen kieltäminen ei olisi ratkaisu turvallisuuden paranemiseen. Mopoilun ikärajan nosto oli keino, joilla nuorten mielestä vähiten voidaan parantaa turvallisuutta.
 - Haastatellut uskoivat turvallisuuden parantuvan lisäämällä mopon sallittua nopeutta, estämällä virittäminen, uudistamalla mopokantaa, ajo-opetuksella ja ajokokeella. Kymmenen viidestätoista oli sitä mieltä, että mopokorttia varten pitäisi olla koulutusta ja kaksitoista viidestätoista sitä mieltä, että pitäisi olla myös ajokoe liikenteessä.

5. Mopoiilu Suomessa – mahdollisuudet ja uhat. Liikenneturva 2007.

- Kyselyn tuloksista voitiin havaita, että mopoiilu on erilaista tytöillä ja pojilla. Poikien mopoiiluun liittyy enemmän riskipitoista ajoa. Poikien mopot olivat myös viritettyjä tyttöjen mopoja useammin. Vastaajien mopojen huippunopeuksien keskiarvo oli 72 km/h. Virittäminen ja mopojen nopeuksien kasvu on selkeä mopoilun uhkatekijä. Tämä tuli ilmi myös haastatteluissa. Haastatellut vanhemmat ja poliisit toivat esiin myös mopoilijan liikenteessä näkymiseen liittyvät ongelmat. Autoilijat eivät aina huomaa mopoilijaa. Nuoret mopoilijat tunnistivat heikosti mopoilun riskitekijöitä. Haastatellut mopoilijat toivat esiin ongelmia mm. risteysajossa ja kaistanvaihdossa. Nämä olivat tekijöitä, jotka kävivät ilmi myös haastateltujen vanhempien ja poliisien vastauksissa.
- Mopoiilu antaa nuorelle ensimmäinen kosketuksen liikenteessä liikkumiseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Se lisää nuoren mahdollisuuksia itsenäiseen liikkumiseen. Mopojen tekninen kunto on parantunut huomasti viime vuosien aikana. Teknisen kehityksen tuoma turvallisuuslisä kuitenkin helposti ulosmitataan mopojen lisääntyneellä virittämällä ja nopeuksien kasvulla. Mopoiiluun liittyvien riskitekijöiden tunnistamista voitaisiin parantaa lisäämällä koulutusta ja ajokoe mopokortin hankkimisen yhteyteen. Myös suojaavien ajovarusteiden yleistäminen mopoi-lussa parantaisi turvallisuutta.

6. Mopoilu ja liikenneturvallisuus Oulun kaupungissa. Liikenne- ja viestintäministeriö, Oulun kaupunki, Tiehallinto, 2008.
 - Mopoilun suosio ja määrät ovat huomasti kasvaneet viimeisien vuosien aikana. Oulun seudulla mopojen määrä on kasvanut noin tuhannella kappaleella vuodessa. Samalla onnettomuuksien määrä on kasvanut voimakkaasti. Viimeisten kolmen vuoden aikana mopoiluonnettomuudet ovat kasvaneet 35 %. Vuonna 2006 rekisteröityjä mopo-onnettomuuksia sattui 78 kpl. Tyypillisimpiä mopo-onnettomuuksia ovat kevyen liikenteen väylän ja katuverkon risteyksessä tapahtuneet mopojen onnettomuudet ajoneuvojen kanssa. Oulun kaupungin alueella mopoilu on sallittu laajalti kevyen liikenteen väylillä. Nykyinen mopoilun turvallisuuskehitys ja kevyen liikenteen väylien käyttäjien monimuotoisuus aiheuttavan sen, että nykyisellä mopoliikenteen järjestelyillä ei voida mopoilun liikennemäärien yhä kasvaessa jatkaa. Mopoilun ongelmia Oulussa ovat mm. mopojen liian suuret nopeudet virittämistä johtuen, mopoilu mopoilulle kielletyillä kevyen liikenteen väylillä sekä yleinen piittämättömyys liikennesääntöjä kohtaan. Poliisilla ei riitä resursseja mopoliikenteen ongelmiin puuttumiseen. Tehokkaimmaksi keinoksi valvonnan osalta osoittautunut koulujen pihilla tapahtuva mopojen tarkastus kaatuu usein koulujen vastustukseen.
 - Työssä tärkeimmäksi kysymykseksi nousi mopon paikka liikenteessä. Työssä esitettiin kolme erilaista periaatteellista ratkaisua, joista valittiin mopoilua selvästi kevyen liikenteen väylillä rajoittava ratkaisu. Ehdotuksen mukaan jatkossa Oulun kaupungin alueen kevyen liikenteen verkolla mopoilu on pääasiassa kielletty kevyen liikenteen väylillä, jos samansuuntaisen ajoneuvoliikenteen väylän nopeusrajoitus on 50 km/h tai alempi. Työssä ehdotetaan, että esitetyn periaatteen mukaisesti ryhdytään laatimaan tarkempi mopoiluliikenteen verkon suunnitelma, johon pyritään siirtymään suunnitelmallisesti askelluksien kautta. Työssä käytiin myös läpi muita mopoiluun liittyviä ongelmia ja kysymyksiä, jotka eivät koske ainoastaan Oulun kaupunkia. Näistä aiheista on myös tehty toimenpide-ehdotuksia, joita voidaan osittain lähteä viemään eteenpäin alueellisella tasolla. Työssä esille tulleet toimenpide-ehdotukset on esitetty raportin lopussa. Toimenpide-ehdotukset koskevat mm. mopokortin vaatimusten tarkentamista, mopoliikenteen ohjauksen parantamista ja liikennevalistuksen kohdentamista myös vanhempiin mopoilun osalta.

Aihetta sivuavia tutkimuksia ovat lisäksi:

- Clarke, David D., Pat Ward, Craig Bartle and Wendy Truman: In depth study of motorcycle accidents. School of Psychology, University of Nottingham Road safety research reports, 54. Department for transport 2004.
- Kopjar, B. (1999). Moped injuries among adolescents – a significant forgotten problem? Accident Analysis and Prevention, 31

3.6 Yhteenveto

Sekä vanhemmat että nuoret toivovat lisää valistusta itselleen ja toisilleen. Koulu on hyvä tiedostuskanava. Draamatyöpajat, vanhempainillat ja moporatsiat ovat kaikki hyviä toimintamalleja. Haasteena on saada mukaan ”hankalin ryhmä eli virittelijät ja asiaan välinpitämättömästi suhtautuvat vanhemmat”.

Nuoret kaipaavat toiminnallisuutta. Interventioissa toteutuu toiminnallisuus loistavasti. Moporatsiat ovat käytännönläheinen oppimisympäristö mopoiluun liittyvien asioiden esille tuomiseksi. Draamatyöpajat perustuvat myös toiminnallisuuteen ja laittavat nuoret ajattelemaan syitä ja seuraamuksia. Nuoret eivät kaipa luentotyyppejä valistustilaisuuksia.

Nuoret tietävät hyvin, että mopojen virittäminen on kiellettyä. Silti suuri osa mopoilijoista virittää mopoaan. Kyse ei varmaankaan ole pelkästään siitä, että halutaan rikkoa sääntöjä sääntöjen rikkomisen vuoksi. Osa nuorista ei tiedosta sanktioita, joita virittämisestä seuraa. Jatkossa on tärkeää kertoa nuorille konkreettisemmin, mitä sakot ja rangaistukset ja ajokortin viivästymiset tarkoittavat.

Poliisin auktoriteetti edesauttaa asian perillemenossa. Moporatsioiden hyvät kokemukset sekä tämän tutkimuksen aikana että aiemmilta ratsiakierroksilta viittaavat siihen, että moporatsiat ovat hyvä ympäristö asian perille saamiseksi nuorille. Vanhemmille virittämisasiat voidaan tuoda esille esimerkiksi vanhempainilloissa.

Interventioiden ajoitus on koulujen yhteyshenkilöiden näkökulmasta hyvä; moporatsiat ja draamatyöpajat keväällä sekä vanhempainillat syksyllä. Kevään osalta voisi tutkimuksen tekijöiden mielestä kuitenkin ajatella hieman aikaisempaa ajankohtaa. Esimerkiksi draamatyöpajojen toteuttaminen saattaisi olla rauhallisempaa, kun nuorten ajatukset eivät ole tyystin kesäloman alkamisessa.

Kouluille täytyy antaa aikaa interventioista tiedottamiselle huomattavasti enemmän ja tiedottamisen täytyy olla näkyvämpää. Kouluihin tulisi toimittaa aiheeseen liittyviä julisteita, tiedotteita ja hyvissä ajoin etukäteen. Materiaalia voitaisiin jakaa myös koteihin. Myös opettajia tulee informoida interventioista ajoissa.

Draamatyöpajan vetäjän näkökulmasta toivotaan koulun suunnalta viestintää siitä, minkälainen työpajaan osallistuva nuorten joukko on. Myös opettajan toiminta draamatyöpajan aikana vaikuttaa ryhmädynamiikkaan ja ryhmän osallistumiseen ja motivoitumiseen. Opettajia voidaan motivoida valmiilla materiaalilla, joka helpottaa opettajan omaa työtä.

Yhtenä kehittämisajatuksena voisi nostaa esiin ajo-opetuksellisen tilaisuuden järjestämisen nuorille ja tässä erityisen huomion kohteeksi koulujen yhteyshenkilöt ottaisivat tytöt, joiden mopoilu on selvästi yleistynyt. Vaaratilanteet ja pelot liittyvät erityisesti erilaisiin kaatumistilanteisiin. Siksi näiden tilanteiden ennakointi ja harjoittelu olisi nuorille hyödyllistä. Tämänäköisessä ajo-opetus-/informaatiotilaisuudessa olisi mahdollisuus esittää sekä poliisien, vanhempien että opettajien esiin tuomat ”shokkiesimerkit” virittämisen aiheuttamista onnettomuuksista, vaaratilanteista yms. Tämänkin informaatiotilaisuuden tulisi olla toiminnallinen.

Interventtioiden kohderyhmät vaikuttavat olevan hyvin mietittyjä ja interventiota kaikille sopivia. Koska vanhempien ja nuorten ajatukset mopoilusta ja virittämisen vaaroista eivät kaikilta osin kohtaa, olisi tutkimuksen tekijöiden mielestä hyvä pohtia mahdollisuutta järjestää myös vanhemmille ja mopoileville nuorille yhteistä toimintaa, esimerkiksi edellisessä kohdassa mainitun ajo-opetustilaisuuden yhteydessä. Voisiko myös vanhemmille antaa ajo-opetusta tai mahdollisuus kokeilla mopolla ajamista, jotta he paremmin ymmärtäisivät mistä mopoilussa yleensä on kyse?

Kohderyhmien osalta Rajalinin tutkimus osoittaa, että virittäminen on erityisesti poikien ”juttu” ja yleisintä se on ammattikoulussa olevilla pojilla. Onko keinoja saavuttaa tämä kohderyhmä jo varhaisemmassa vaiheessa?

Koululaisten osalta olisi mielenkiintoista nähdä, olisiko esimerkiksi draamatyöpajan kohdistaminen alemmille ikäluokille tehokkaampaa? Esimerkiksi kuudes- ja seitsemäsluokkalaiset eivät välttämättä ole vielä ehtineet tutustua Internetin virittämiskeskusteluun ja saada sieltä virittämismyönteisiä vaikutteita, jolloin he saisivat draamatyöpajoista paljon uutta tietoa – ei pelkästään mopoilusta vaan liikennekäyttäytymisestä yleensä. Nuorempi ikä tuo tietysti lisähaasteita draamatyöpajan ryhmädynamiikan onnistumiselle.

Koska Internet on tärkeä nuorten tiedonkeruukanava, tulisi tutkijoiden mielestä tietoa mopoilusta tuoda myös tätä kautta nuorten tietoisuuteen. Sosiaalisen median hyödyntämistä voisi pohtia.

Jatkossa olisi hyödyllistä jollakin tapaa selvittää virittämisiongelman laajuutta erilaisissa ympäristöissä, onko virittäminen suurempi vai pienempi ongelma pienemmissä kaupungeissa, entä maaseutuympäristöissä? Miten vanhemmat siellä suhtautuvat virittämiseen?