



Elina Nikoskinen

MOPOT JA MOPOILU

Tarkastelua ilmiöstä,
sen merkityksestä ja
asemasta nuoren
elämässä



nuorisoasiainkeskus
HELSINGIN KAUPUNKI

Julkaisuja 04/2011

Elina Nikoskinen

MOPOT JA MOPOILU

Tarkastelua ilmiöstä,
sen merkityksestä ja
asemasta nuoren
elämässä



SISÄLLYS

Copyright © Elina Nikoskinen & Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskus & Humanistinen ammattikorkeakoulu HUMAK, sekä Vantaan nuorisopalvelut ja Espoon nuorisoasiainkeskus.

Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskus, julkaisuja 4/2011

Tutkimusta on rahoittanut opetus- ja kulttuuriministeriö.

ISBN 978-951-9245-12-6

Kansi ja taitto: Juho Tuomainen
Paino: Aksidenssi Oy

Tämä kirja on painettu ympäristöystävälliselle paperille.

Helsinki 2011

1 JOHDANTO	4
2 TYÖN TOTEUTUS	5
2.1 Työtä ohjaava kysymyksenasettelu	5
2.2 Tutkimuksen käytännön toteutus	6
2.3 Tutkimuslupa ja julkisuus	8
3 MOPOT JA AJOKORTIT	9
3.1 Mikä on mopo ?	9
3.2 Ajokortit mopoilijoilla ja moottoripyöräilijöillä	10
4 MOPOT JA MOPOILU NUORTEN NÄKÖKULMASTA	12
4.1 Miten mopoilevaksi nuoreksi tullaan?	13
4.2 Mopoilun merkitys – mopo osana sosiaalista elämää	17
4.2.1 "Aiku ajetaan tonne ja sit mietitään et ajetaaks me tonne?"	17
4.2.2 Moponuorten ryhmät	22
4.2.3 Dynaamista ja muuttuvaa – ryhmästä yksilöksi	27
4.3 Mopojen merkitys osana nuoren elämää	37
4.4 Käsitteitä tyttöjen mopoilusta	41
4.4.1 Pojat kertovat tytöistä	45
4.4.2 Tytöt vastaavat	46
4.5 Osaamisen monimuotoisuus	50
4.6 Mopojen asema liikenteessä ja suhtautumisen ilmapiiri	52
4.7 Mopoilu koetaan turvalliseksi	56
4.8 Mopomiitit mopoilun tilana	63
5 POLIISI MOPOILUSSA MUKANA	72
5.1 Nuoret ja poliisi	72
5.2 Poliisi ja nuoret	79
6 MOPOILU NUORTEN TILANA – VANHEMMILTA JA AIKUISILTA PÄÄSY KIELLETTY ?	84
6.1 Vanhemmat mahdollistavat ja huolehtivat	84
6.2 Pääkaupunkiseudun nuorisotyö osallisena mopoilussa	87
6.2.1 Nuorten kokemuksia ja ajatuksia mopotyöstä	89
6.2.2 Mopotyöntekijöiden näkemyksiä mopoilusta, miiteistä ja nuorista	94
6.2.3 Nuorisotyöntekijöiden näkemys mopotyöstä pääkaupunkiseudulla	101
7 LOPUKSI	105
TIIVISTELMÄ	111
LIITTEET	112
LÄHTEET	123

1 JOHDANTO

Mopoilusta on muodostunut oma kulttuurinen kokonaisuutensa nuorten toimintaympäristönä. Mopoiilu ilmiönä kytkeytyy mopojen määrän selkeään lisääntymiseen 2000-luvulla. Mopot yhdistävät suuria joukkoja nuoria esimerkiksi pääkaupunkiseudulla mopomiiteissä, nuorisotoimien moottorihalleissa, kaduilla ja erilaisissa tapahtumissa. Tyttöjen osuus tässä perinteisessä poikien harrastuksessa on lisääntymässä. Ilmiön taustalla voidaan ajatella olevan perinteinen nuorison tarve kokoontua yhteen vapaa-aikanaan ja etsiä yhdessäololleen sellaisia toimintaympäristöjä, joissa omaehtoinen sosiaalinen kanssakäyminen ilman aikuisten tai viranomaisten rajoittavaa kontrollia on mahdollista. Ajoittain tämänkaltainen nuorten kulttuurinen ja sosiaalinen käyttäytyminen voi aiheuttaa järjestyksenpidollisia vaikeuksia tai asia nousee muista syistä julkiseen keskusteluun.

Mopoiilua Suomessa ei yhteiskuntatieteellisestä tai nuorisotutkimuksellisesta näkökulmasta ole juurikaan tutkittu. Sanna Aaltosen (2010) selvitys on yksi poikkeus, jossa siinäkin mopoiilu ei varsinaisesti ollut tutkimuksen lähtökohta. Mopoiilun kulttuurisen ja sosiaalisen merkityksen selvittely laahaa nopeasti suosiota lisänneen harrastuksen ja liikkumisvälineen ympärille rakentuneen todellisuuden perässä. Viime vuosina mopojen määrä, samoin kuin mopo-onnettomuudet ovat kääntyneet kasvuun. Mopoiilu on aivan viime vuosina lisääntynyt ja muuttanut muotoaan uusien ja menevien mopomallien myötä. Samalla tyttöjen osuus mopoilijoista on kasvanut. (Hernetkoski, Lammi, Laapotti, Katila & Keskinen 2007, 12.)

Humanistisen ammattikorkeakoulun (HUMAK) ja Helsingin nuorisoasiainkeskuksen yhteistyön ensisijaisena tavoitteena oli selvittää, mistä mopoilevien nuorten ilmiössä on kysymys ja miten kyseinen ilmiö liittyy tämän päivän nuorten sosiaaliseen kanssakäymiseen. Selvitys tuotti tietoa siitä, mitä mopoiilu ja mopot nuorille merkitsevät, millainen on tyttöjen rooli mopoiilmiössä sekä mitä toiveita nuorilla on mopoharrastuksen edistämisessä. Lisäksi selvityksen avulla pyrittiin tarkastelemaan vanhempien roolia mopoiilun mahdollistamisessa. Tutkimus tuotti tietoa myös siitä, millaisessa roolissa kunnallinen nuorisotyö on suhteessa nuorten mopoiiluun. Selvitys on osa pääkaupunkiseudun mopohanketta, ja sen ohjausryhmän jäseninä toimivat Harri Taponen (pj), Ritva Varelius ja Dimitrios Zafiris Nuorisoasiainkeskuksesta sekä Eeva Sinisalo-Juha Humanistisesta ammattikorkeakoulusta.

2 TYÖN TOTEUTUS

Tutkimus toteutettiin 17.12.2010–30.9.2011. Tutkimuksen tietoperusta ja taustoitus luotiin tammi-maaliskuussa 2011. Aineistonkeruu aloitettiin mopokauden alkaessa maaliskuun lopussa ja sitä jatkettiin toukokuun loppuun. Aineiston analysointi ja tutkimusraportin muotoilu ajoittuivat kesä-, elo- ja syyskuulle 2011. Prosessiin integroitiin HUMAKin yhteisopetagogiopiskelijoita (AMK) Nurmijärven kampukselta. Opiskelijat ohjattiin aineiston keruun toteuttamiseen osana Yhteisöt ja yhteisötyö – opintojaksoa opintojaksovastaavan lehtorin kanssa. Mukana olleet opiskelijat ja lehtorit löytyvät liitteestä 1, opiskelijoiden ohjeistus liitteestä 2.

Selvitys keskittyi pohtimaan moponuria pääkaupunkiseudulla (Helsinki, Vantaa, Espoo). Työn ensisijaisena kohderyhmänä olivat mopoilevat nuoret, joiden lisäksi aineistoa varten lähestyttiin myös nuorisotyöntekijöitä ja poliisia. Näin kerrytetyn tiedon pohjalta tässä työssä esitetään tulkintoja ja näkemyksiä mopoilusta nuorten toimintaympäristönä. Tuotetun tiedon pohjalta on mahdollista tehdä johtopäätöksiä, kehittämissuhteita ja toimintamalleja moponurien parissa tehtävää työtä varten.

2.1 Työtä ohjaava kysymyksenasettelu

Asiat, joita tämän selvityksen avulla pyrittiin kartoittamaan, määriteltiin melko laajoiksi kokonaisuuksiksi. Selvitystyötä ohjaavan työryhmän päätöksellä työssä keskityttiin pohtimaan ensisijaisesti niitä merkityksiä, joita nuoret mopoilusta kertoessaan toivat esille. Tästä näkökulmasta mopoilua lähestyttiin hyvin aineistolähtöisesti: tavoitteena oli saada nuorten ääntä kuuluviin ja poimia heille tärkeitä asioita tarkastelun alle ilman kovin tiukkoja ennako-olettamuksia. Näin ollen selvityksen suunnittelun vaiheessa työstetyssä kysymysrungossa näkyvät temaattiset kokonaisuudet painottuvat lopullisessa raportissa jonkin verran toisistaan poikkeavasti.

Tutkimuskysymyksiä esitettiin seuraavien teemojen alle sijoitettuja kysymyksiä:

1. Mopoilu ilmiönä ja merkityksinä
 - a. Mitä mopo ja mopoilu nuorelle merkitsevät:
 - mitä mopoilu on
 - sosiaalisuus, yhteisöllisyys, ystävä- ja kaverisuhteet, ryhmä
 - mopoilu harrastuksena ja osana vapaa-aikaa
 - mopoilu osana ”yhteiskuntaan juurtumista” (identiteetti, elämäntapa ja -tyyli, koulutusvalinnat, ammatinvalinta jne.)
 - miksi mopoilun suosio on kasvanut?
 - b. Keitä moponuret ovat?
 - c. Millainen on tyttöjen rooli mopoilussa?
 - d. Nuoret aktiivisina toimijoina:
 - miksi ja miten mopomiittejä järjestetään
 - keitä miitteihin osallistuu
 - mitä muuta osallistujat harrastavat?
 - e. Millaisia toiveita nuorilla on mopoharrastuksen edistämiseksi?
 - f. Mikä on vanhempien rooli mopoilussa?

2. Viranomaisten ja yhteiskunnallisten toimijoiden näkökulma mopoiluun
 - a. Miten poliisi suhtautuu mopoiluun?
 - b. Miten poliisi haluaa olla osallisena mopoilun käytännössä?
 - c. Mitä ovat mopoilun yhteiskunnalliset merkitykset nuoren elämänvalintojen näkökulmasta?
3. Mopoilun suhde nuorisotyön palveluihin
 - a. Mikä on nuorten suhde nuorisotaloihin ja muihin palveluihin?
 - b. Mitä kunnallinen nuorisotyö voisi tehdä nuorten mopoiluun liittyvien toiveiden toteutumiseksi?
 - c. Millaisia mahdollisuuksia pääkaupunkiseudun nuorisotyön toimijoilla on toimia nuorten mopoilussa?

2.2 Tutkimuksen käytännön toteutus

Selvitys oli luonteeltaan laadullinen. Nuoria, nuorisotyöntekijöitä ja poliisia lähestyttiin teemahaastattelun kautta. Haastateltuja nuoria oli 50, nuorisotyöntekijöitä 4 ja poliisin edustajia 2. Työssä keskityttiin siis nuorten omakohtaisiin näkemyksiin ja kokemuksiin mopoilusta, joita peilattiin mopotyötä tekevien nuorisotyöntekijöiden ja sekä poliisin mielipiteisiin. Koska selvityksessä ensisijainen mielenkiinnon kohde oli nuorten mopoilulle antamat merkitykset, tutkimukselliseksi lähestymistavaksi valittiin teemahaastattelu. Tavoitteena oli antaa nuorten kohtaamisissa tilaa avoimuudelle, vaikka tutkimuskysymyksiin pohjautuvat ja etukäteen valitut teemat tai aihepiirit ohjasivatkin haastattelutilanteiden kulkua (Tuomi & Sarajärvi 2003, 77). Haastattelurungot on esitetty liitteissä 3, 4 ja 5.

Selvitystyötä ohjaavan työryhmän kanssa sovimme etukäteen, missä ja miten nuoria pyrittiin tavoittamaan. Ohjausryhmän jäsenet välittivät tiedon selvityksestä ja alueille jalkautumisesta kaupunkien organisaatioissa eteenpäin. Aineistonkeruupaikat valikoituivat mopotyön keskuspaikkojen mukaan Helsingissä, Vantaalla ja Espoossa, ja lisäksi Helsingissä jalkauduttiin tietyille nuorisotaloille. Lisäksi nuoria tavoitettiin myös kevään 2011 ensimmäisen Allrightin mopomiitin yhteydessä lauantaina 7.5.2011. Osa nuorista kohdattiin tilojen aukioloaikoina ja tällöin HUMAKin opiskelijat ohjeistettiin sopimaan haastatteluajankohdasta hallin tai nuorisotalon vastaavan työntekijän kanssa. Osa nuorista tavoitettiin mopomiitin yhteydessä, ja niin sanotun lumipallomenetelmän avulla haastatellut nuoret antoivat tutkijalle uusia yhteystietoja haastatteluiden tekemiseksi. Näissä haastatteluissa haastattelupaikka valikoitui nuoren toiveiden mukaan esimerkiksi ostoskeskukseksi. Haastatelluista nuorista poikia oli 40, tyttöjä 10. Taulukossa 1 on kuvattu ne paikat, joista nuoret tavoitettiin.

Paikka	Pojat	Tytöt	Yhteensä
Tattarisuon moottorihalli	4	-	4
Pukimäen mopohalli	4	1	5
Vantaan moottoripaja	8	-	8
Pitäjänmäen moottorihalli	5	-	5
Roihuvuoren nuorisotalo	1	-	1
Kettutien nuorisotalo	2	-	2
Rastiksen mopohalli	5	1	6
Lauttasaaren nuorisotalo	5	-	5
Espoo	3	2	5
Mopomiitti 7.5.2011	3	2	5
Muulla haastatellut nuoret	-	4	4
Yhteensä	40	10	50

Nuoria haastateltiin joko yksin, pareittain tai pienissä ryhmissä. Haastattelun muotoa ei rajattu etukäteen vaan siinä edettiin nuorten toiveiden mukaan. Yksilöhaastatteluita tehtiin 21, parihaastatteluita 6 ja ryhmähaastatteluita 5.

Moponuoriksi tässä selvityksessä määriteltiin henkilöt, joita yhdistää kiinnostus mopoihin ja mopoiluun ja jotka ovat iältään pääosin 15–17 -vuotiaita. Kohderyhmään kuuluivat myös ne noin 18–19 -vuotiaat nuoret, jotka ovat vielä mukana moporyhmissä. Haastatteluun tavoitettujen nuorten joukkoon kuului myös vanhempia nuoria, osin siitä syystä, että mopomiitit tapahtumana kerää mukaan vielä noin 20-vuotiaita mopoista ja moottoripyöristä kiinnostuneita nuoria. Heidän ajatuksensa mopoilusta ja mopomiiteistä olivat informatiivisia, eikä heitä ollut tarkoituksenmukaista sulkea aineiston käsittelyn ulkopuolelle pelkän iän perusteella. Haastateltujen nuorten ikäjakauma on nähtävissä taulukossa 2.

Ikä	Pojat	Tytöt	Yhteensä
alle 15 -vuotiaita	1	-	1
15 -vuotiaita	10	3	13
16 -vuotiaita	12	2	14
17 -vuotiaita	13	3	16
18 -vuotiaita tai yli	4	2	6
Yhteensä	40	10	50

Nuorten, nuorisotyöntekijöiden ja poliisin teemahaastattelurungot laadittiin ohjausryhmän tuella sellaisiksi, joiden ajateltiin olevan relevantteja pääkaupunkiseudun mopoilun viitekehksessä. Aineistonkeruu onnistui kaikin puolin kohtuullisen hyvin. Aineisto oli laadultaan hyvä ja kattava, ja mopoilmiön kokonaispiirteet tulivat selkeästi esille. Aineiston riittävyys ilmeni asioiden kertautumisena. Jonkinlaisena puutteena voidaan pitää sitä, että temaattisia kokonaisuuksia ei käyty läpi samalla intensiteetillä kaikkien haastateltavien kanssa. Tästä puutteesta huolimatta aineiston perusteella syntynyttä kuvaa nuorten mopoilusta voi pitää luotettavana.

Teemahaastatteluaineisto käsiteltiin laadullisin menetelmin. Kaikki haastattelut nauhoitettiin haastateltavien suostumuksella ja haastattelunauhat litteroitiin kokonaisuudessaan. Analyysissa noudatettiin Eskolan (2007, 167–179) mallia, jonka mukaan alkuvaiheen tekstin lukemisesta ja siihen tutustumisesta siirryttiin aineiston koodaamiseen. Aineisto koodattiin tutkimuskysymysten ja haastatteluteemojen mukaan, minkä jälkeen jäsennettyä tekstiä tarkennettiin lukemisen, tulkinnallisten kytkösten ja huomioiden merkitsemisen avulla. Aineisto kirjoitettiin auki tulkintojen kera. Viimeisessä vaiheessa aineisto liitettiin aihepiiriin liittyvään kirjallisuuteen.

Aineistosta tehtiin soveltuvin osin myös pienimuotoista kvantitatiivista analyysia IBM SPSS Statistics 19.0 -ohjelman avulla. Aineistosta laskettiin frekvenssejä ja tehtiin ristiintaulukointeja. Tilastollisena testinä hyödynnettiin χ^2 -testiä.

2.3 Tutkimuslupa ja julkisuus

Mopoilmiö-tutkimushankkeessa tutkimuksen ensisijaisena kohderyhmänä olivat moponuooret. Tutkimuseettisistä näkökulmista alle 18-vuotiaiden nuorten osallistuminen tutkimukseen oli erityisen pohdinnan alla. Lähtökohtaisesti tässä hankkeessa ajateltiin, että mopoikäiset nuoret voivat päättää osallistumisestaan tutkimukseen ilman vanhempien lupaa. Erilaisia ikäkriteereitä tutkimuslupien kysymisen suhteen on sovellettu tutkimustöissä viittaamalla esimerkiksi lasten oikeuksien sopimuksen 12 vuoden ikään tai jopa täysi-ikäisyyteen. Mopoilmiö-selvityksessä tarkasteltiin nuorten kohtaamisia ja sosiaalisia ilmiöitä mopoilun viitekehksessä, joten vanhempien puoleen kääntyminen ei ollut tarpeellista. Mopoikäiset nuoret kykenevät muodostamaan omia mielipiteitä ja näkemyksiä sekä kertomaan niistä omin sanoin. Näin ollen he ovat myös päteviä itse päättämään osallistumisestaan haastatteluihin.

Lasten ja nuorten osallistuminen ja vaikuttaminen on noussut viime vuosikymmeninä vahvaksi periaatteeksi aikaisemman suojeluperiaatteen vastakohtaksi. Lasten toimijuus erilaisissa sosiaalisissa ympäristöissä kulkee monissa yhteiskuntatieteellisissä tutkimuksissa ohjenuorana (Strandell 2005, 32). Myös Suomen perustuslaki määrittelee, että lapsilla on oikeus vaikuttaa itseään koskeviin asioihin kehitystään vastaavasti (Perustuslaki 731/1999, 6. §). Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (2009, 5) mukaan perustuslain lisäksi YK:n lapsen oikeuksien sopimus nostaa esille alle 18-vuotiaiden oikeuden ilmaista näkemyksensä häntä koskevissa asioissa vapaasti. Nämä oikeudet ohjaavat siten myös tutkimustoiminnan etiikkaa.

Aineisto kerättiin anonyymisti ja luottamuksellisuutta korostaen. Haastatteluun osallistuminen oli täysin vapaaehtoista. Myös HUMAKin opiskelijoiden toimintaohjeistuksen eettisyys ja käytännön toimintatavat käytiin läpi ennen nuorten haastatteluihin ryhtymistä.

3 MOPOT JA AJOKORTIT

3.1 Mikä on mopo?

Ajoneuvolaki (1090/2002, 11. §) määrittelee mopon seuraavasti:

*”L_{1e}- ja L_{2e}-luokan ajoneuvo (mopo) on kaksipyöräinen (L_{1e}-luokka) tai kolmipyöräinen (L_{2e}-luokka) moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. L_{1e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on sähkömoottori. *Pienitehoinen mopo* on kaksipyöräinen polkimin varustettu mopo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja moottorin suurin nettoteho enintään 1 kW. L_{2e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.”*

Mopoauto määritellään lain 13. pykälässä kevyeksi nelipyöräksi,

”jonka kuormittamaton massa on enintään 350 kg ilman sähköajoneuvon akkujen massaa ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa”.

Tekniikasta sanotaan seuraavaa:

”(...) moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.”

Kevyitä nelipyöriä kaupataan usein nimellä mopoauto, (mopo)mönkijä tai golfauto. Sekä mopon että nelipyörien kuljettamiseen vaaditaan M-luokan ajokortti, jonka voi saada 15 vuotta täyttänyt henkilö. Sen sijaan esimerkiksi tehokkaammat mönkijät kuuluvat nelipyöriin, joiden kuljettamiseen vaaditaan henkilöautokortti (III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano 2009, 10–11.) Moottoripyöräksi määritellään moottoriajoneuvo, jonka sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm³ tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 km/h (Ajoneuvolaki 1090/ 2002, 12. §). Kevytmoottoripyörän sylinteritilavuus on enintään 125 cm³ ja teho enintään 11 kW.

Mopon laissa säädetyn rakenteellisen nopeuden muuttaminen (virittäminen) on kielletty:

”Liikenteessä käytettävän ajoneuvon rakennetta ei saa käyttöönoton jälkeen muuttaa sellaiseksi, ettei ajoneuvo enää täytä sitä koskevia vaatimuksia (...).” (Ajoneuvolaki 1090/2002, 7. §).

3.2 Ajokortit mopoilijoilla ja moottoripyöräilijöillä

Ajokorttiluokkaan M kuuluvat mopot ja kevyet nelipyörät. Kuljettajalta vaadittu vähimmäisikä on 15 vuotta. Suomessa mopoiksi luokiteltujen ajoneuvojen kuljettaminen edellyttää tällä hetkellä vähintään M-ajokorttia. Tutkintovaatimukset muuttuivat 1.6.2011 siten, että aiemman kirjallisen teoriakokeen lisäksi M-ajokortin tutkintovaatimuksiin sisältyy myös teoriaopetusta sekä ajo-opetusta. Mopon tai kevyen nelipyörän ajo-oikeuden saamiseksi teoriaopetukseen on osallistuttava vähintään 6 tuntia, joista mopon kohdalla vähintään 4 tuntia on oltava yksinomaan mopon kuljettamiseen liittyvää opetusta ja kevyen nelipyörän kohdalla vähintään 2 tuntia mopoauton kuljettamiseen liittyvää opetusta. Ajo-opetusta mopojen ja mopoautojen kohdalla on vähintään 3 tuntia, josta vähintään 1 tunti käsittelyopetusta, 2 tuntia ajo-opetusta liikenteessä. (Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011, 11.–12. §.) Kuljettajantutkinnoissa on suoritettava mopon ajo-oikeutta varten teoriakoe ja käsittelykoe (emt. 31. §).

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama mopokorttiuudistusta pohtinut työryhmä esitti vuonna 2009, että mopoilijoiden turvallisuuden parantaminen edellyttäisi tutkintovaatimuksiin teoriakokeen lisäksi myös koulutusta, johon sisältyisi teoriaopetusta vähintään kuusi tuntia, mopon käsittelyopetusta vähintään kaksi ajokorttia ja ajo-opetusta liikenteessä vähintään neljä ajokorttia. Näin ollen mopokortin saaminen edellyttäisi sekä teoriakokeen että käsittelykokeen hyväksytyä suorittamista. Muutokset esitettiin kiireellisiksi liikenneturvallisuussyistä. Kansallinen M-luokan ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan sekä mopoja että kevyitä nelipyöriä, mutta opetus ja tutkinto suoritettaisiin kaksipyöräisellä mopolla. (III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano 2009, 29.)

Mopokorttiuudistusten pohtiminen jatkui Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorttidirektiivin myötä, jonka tarkoituksena oli liikenneturvallisuuden parantaminen. Direktiivin toimeenpano tarkoittaa uuden AM-luokan käyttöönottoa, joka oikeuttaa ajamaan kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja sekä kevyitä nelipyöriä. Tämä ajokorttiluokka korvaa Suomessa käytössä olleen M-luokan. Vaikka direktiivi mahdollistaa AM-ajokorttiluokan alaikärajan laskemisen 14 vuoteen, Suomessa alaikärajaksi ehdotettiin jatkossakin 15 vuotta. Korttiuudistusta valmistellut työryhmä perusteli alaikärajan säilyttämistä rikosoikeudelliseen vastuuseen liittyvillä syillä ja toisaalta sillä, että 15 vuoden ikäraja on tärkeä nuorten omaehtoisen liikkumisen mahdollistajana. AM-luokkaan liittyvässä uudistuksessa haluttiin ottaa kantaa myös luokkaan kuuluvien ajoneuvojen erityispiirteisiin. Työryhmä katsoi, että kaksipyöräisten ajoneuvojen ja toisaalta kolmi- tai nelipyöräisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavat valmiudet ovat siinä määrin erilaisia, että eriytetyt tutkinnot olisivat perusteltuja. Samoin AM-luokkaan kuuluvien kevyiden nelipyöräisten eli mopoautojen kuljettajien vähimmäisikä olisi 16 vuotta. (III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano 2009, 29–30.) Tammikuussa 2011 eduskunta hyväksyi uuden ajokorttilain sisällön. Laki hyväksyttiin liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön mukaisena (LiVM 23/2010), mutta esimerkiksi ajokorttiluokat ja ikävaatimukset hyväksyttiin hallituksen esityksestä sellaisenaan. Laki tulee kokonaisuudessaan voimaan tammikuussa 2013, mutta muun muassa mopon kuljettajaopetukseen liittyvät säännökset tulivat voimaan jo 1.6.2011 (LiVM 23/2010).

Hallituksen esitys uudeksi ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 212/2010) nosti esille edellä mainitun ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon mukaisesti uuden ajokorttiluokan AM:n käyttöönoton vuoden 2013 alusta. AM vastaa jatkossa nykyistä M-luokkaa, mutta teoriakokeen lisäksi sen saamiseksi vaaditaan myös koulutusta ja käytännön

koe. Käytännön koe on käsittelykoe mopoille ja ajokoe kevyille nelipyörille. Kummankin ajoneuvon kohdalla kuljetusoikeus saadaan vain erillisen koulutuksen ja ajokokeen kautta ja se ilmenee erityisellä koodilla ajokortista. Menettelyllä mahdollistetaan AM-luokan vaatimusten asettaminen kahden erilaisen ajoneuvotyypin, kaksipyöräisen mopon ja kevyen nelipyörän, kuljettamiselle ajoneuvotyypin mukaisesti. Nykyinen M-luokan ajokortti antaa oikeuden mopon ja kevyen nelipyörän kuljettamiseen jatkossakin. Hallitus esitti, että luokan yhdenmukainen vähimmäisikä on 15 vuotta, toisin kuin edellä mainittu ajokorttidirektiivin täytäntöönpanoa valmistellut työryhmä esitti (III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano 2009, 29). Kuljettajatutkinto eriytetään kuitenkin uudessa laissa siten, että mopokortin saamiseksi edellytetään sekä teoria- että ajo-opetusta, mutta kevyiden nelipyörien kuljetusoikeus pitää hankkia erikseen kuljettajaopetuksella ja ajokokeen suorittamisella liikenteessä. Näin AM-luokan suorittaja voisi valita pelkästään nelipyörän ajokortin suorittamisen ilman kaksipyöräisellä suoritettavaa koulutusta ja koetta (HE 212/2010, 7. §).

Hallitus otti esityksessään kantaa mopoilijoiden onnettomuustilastoihin ja todettuihin puutteisiin ajotaidoissa ja -tiedoissa. Mopon kuljettamisessa ajovalmiuteen liittyviksi haasteiksi nimettiin ajoneuvon paikka tiellä, väistämiset, risteysajo ja nopeuden sääntely. Uusilla vaatimuksilla annetaan uusille kuljettajille paremmat käytännön valmiudet ajoneuvon hallitsemiseen ja liikennesääntöjen mukaiseen kuljettamiseen liikenteessä. Hallitus esitti myös että ajoneuvon tekniset ominaisuudet (automaattivaihteisto) vaikuttaisivat uudessa laissa saatuun ajo-oikeuteen: oikeus saataisiin vain sellaisen ajoneuvon kuljettamiseen, jonka nimenomainen hallintataito on kokeessa osoitettu. (HE 212/2010 7. §.) Liikenne- ja viestintävaliokunta ei kuitenkaan pitänyt tätä erottelua tarkoituksenmukaisena mopojen osalta, joten AM-luokkaan ei tule säännöstä tähän liittyen (LiVM 23/2010).

Moottoripyörän ajo-oikeuksista säädetään ajokorttiluokassa A. Tähän luokkaan kuuluvat moottoripyörät ja A1-luokkaan moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm³ ja teho enintään 11 kW sekä invalidimoottoripyörät (Ajokorttiasetus 845/1990, 5. §). Moottoripyöräajokorttien ajo-oikeus on riippuvaista iästä ja ajoneuvon tehosta. Nykyisessä laissa niin sanotun kevytmoottoripyöräkortin (A1) ikäraja on 16 vuotta, ja tämä tutkinto antaa oikeuden ajaa moottoripyörällä, jonka sylinteritilavuus on enintään 125 cm³ ja teho enintään 11 kW. Kun kevytmoottoripyöräkortin haltija täyttää 18 vuotta, hän voi muuttaa ajokortin A-luokan kortiksi ilman erillistä tutkintoa tai opetusta. Ensimmäiset kaksi vuotta eli 18 – 19 -vuotiaana se oikeuttaa ajamaan enintään 25 kW:n tehoista (34 hv) moottoripyörää, jonka tehopainosuhteen on oltava alle 0,16 kW/kg. Kun kuljettaja täyttää 20 vuotta tämä rajoitus poistuu automaattisesti. Varsinaisen moottoripyöräkortin saamisen ikäraja on 18 vuotta, mutta 20 vuoden ikään saakka saa pyörän teho olla enintään 25 kW (34 hv) sekä tehopainosuhte alle 0,16 kW/kg. (Autokoululiitto 2011.)

Hallituksen esityksen mukaisesti (HE 212/2010, 4. §) uudessa ajokorttilaissa A1-luokan moottoripyörän teho-/painosuhdetta muutettiin ja luokkaan kuuluvan kolmipyörän teholle asetettiin tehorajoitus. A-luokkaan lisättiin kolmipyörä koskeva tehoraja ja sen suorittaminen suoraan ilman alemman luokan moottoripyöräkortin suorittamista nousi nykyisestä. Uudessa laissa A2-ajokorttiluokka korvaa nykyisen A -luokan moottoripyöräajokortin sen ensimmäisen kahden vuoden ajan, jolloin kuljetettavien moottoripyörien tehoa on rajoitettu. Luokan tehoraja kuitenkin nousee ja siihen liitetään teho-/painorajoitus. Lisäksi ajoneuvon tehoa rajoitetaan kiellolla siitä, ettei se saa olla muunnettu yli kaksi kertaa tehokkaammasta ajoneuvosta. (HE 212/2010.) Moottoripyörän vähimmäisikävaatimukset muuttuvat siten, että kun suoritetaan suoraan teholtaan rajoittamattoman moottoripyörän ajokorttia, ikäraja

nousee 24 vuoteen. A2-luokan ikäraja on 18 vuotta. Mikäli henkilöllä on ollut A2-luokan ajokortti kahden vuoden ajan, rajoittamattoman A -luokan kortin voi saada 20-vuotiaana. (HE 212/2010.) Moottoripyörien osalta uudet ajokorttiluokat ovat 19.1.2013 alkaen:

"2) A1, johon kuuluvat:

a) moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm³, enimmäisteho 11 kW ja teho/painosuhte enintään 0,1 kW/kg;

b) kolmipyörät, joissa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joiden enimmäisteho on 15 kW;

c) invalidimoottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;

3) A2, johon kuuluvat moottoripyörät, joiden enimmäisteho on 35 kW, teho/painosuhte enintään 0,2 kW/kg ja joita ei ole muunneltu ajoneuvosta, jonka teho on yli kaksi kertaa suurempi;

4) A, johon kuuluvat:

a) moottoripyörät niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen;

b) kolmipyörät, joissa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joiden teho ylittää 15 kW." (Ajokorttilaki 386/2011, 4. §)

4 MOPOT JA MOPOILU NUORTEN NÄKÖKULMASTA

Seuraavissa luvuissa tarkastellaan nuorten haastatteluaineistosta nousseita kokemuksia mopoilusta, mopoista, mopomiiteistä ja mopoiluun liittyvistä sosiaalisista ulottuvuuksista. Teksti sisältää paljon nuorten autenttisia haastattelusitaatteja, joiden avulla on pyritty säilyttämään kosketuspintaa niihin kokonaisuuksiin, jotka näyttäisivät olevan nuorille itselleen merkityksellisiä. Sitaattien perässä on mainittuna nuoren sukupuoli ja ikä. Aineistossa oli kaksi sellaista poikien ryhmähaastattelua, joissa osallistujien puhe oli niin päällekkäistä ja toisia täydentävää, ettei yksilöintiä voinut tehdä. Näistä haastatteluista lainatuissa sitaateissa ei siten ole poikien ikää mainittu.

Haastatellut olivat iältään 14–22-vuotiaita, taustoiltaan pääosin perusasteen- tai toisen asteen opiskelijoita. Haastatelluilla nuorilla oli kaksipyöräisiä ajoneuvoja moposta moottoripyörään. Tässä aineistossa ei mopoautoilijoita ollut yhtään, koska nuoria ei varsinaisesti tavoiteltu mukaan haastatteluihin heidän käyttämänsä mopon perusteella. Taulukossa 3 on nuorten ajopelit sukupuolen mukaan laskettuina. Yhden nuoren tilanne jäi ryhmähaastattelutilanteessa kartoittamatta.

Ajoneuvo	Pojat	Tytöt	Yhteensä
mopo	24	7	31
kevytmoottoripyörä	8	1	9
moottoripyörä	2	1	3
ei mopoa käytössä tällä hetkellä	4	1	5
ei mopoa lainkaan	1	0	1
Yhteensä	39	10	49

Aineistossa oli mukana neljä sellaista nuorta, joilla on ollut mopo jossakin vaiheessa, mutta aineistonkeruuhetkellä heillä ei ollut käytettävissä kaksipyöräistä. Yksi nuori liikkui ja vietti aikaansa mopopiireissä, mutta hän ei itse omistanut mopoa.

4.1 Miten mopoilevaksi nuoreksi tullaan?

Nuoret toivat esille haastatteluissa moninaisia vaikutteita oman mopoilun aloittamiselle. Sitä, mihin mopohaaveen syntyminen ajoittuu, ei aina osattu ajoittaa tietylle aikajanelle, vaan ajatus oli ollut olemassa niin kauan kuin nuoret muistivat:

Haastattelija: *"Joo. Millon te rupesitte, osaattekte sanoo, et millon te niinku hiffasitte et te haluatte oman kaskpyöräsen?"*

Poika 1: *"Kaksvuotiaan."*

Haastattelija: *"Joo et se on niinku aina ollu. Just just."*

Poika 2: *"Emmä osaa sanoo."* (poika 17)

Ajatus on ollut olemassa kauan ja se on pikkuhiljaa jalostunut konkreettisemmaksi:

"Hmmm, mä en itse asias tiedä. Voi olla että mä luin jostain netistä paljon jotain mopo juttuja. Sit mä aloin kiinnostumaan siitä niinku jotenki ja sit mä aloin kiinnittämään huomioo noihin mopoihin ja miten paljon niitä on tuolla ja kaikilla nuoril on niitä. Sit mäki haluan kokeilla, se näyttää siistiltä ja kivalta että ja sitte on oma joku menopeli millä niinku liikkua paikasta toiseen." (tyttö 20)

Osalle mopo oli ollut päämäärä, johon oli pyritty tietoisilla valinnoilla:

"No mä oon aina halunnu mopoo, et mul oli pienenä kymmenvuotiaana semmonen pieni purkki, mihin mä kirjoitin että moporahasto ja sit aina ku meil tuli sukulaisia kylään ni sit ne sai laittaa sinne vähän rahaa ja kaikki synttärirahat meni sinne ja sit ku mä täytin viistoista ja kävin mopokoulun ja kävin sen kortin ni sitte isä ja äiti vähä sponssas, ni sit mä sain semmosen pienen, punasen skootterin." (tyttö 22)

Joskus vanhempien taivuttelemiseen oli tarvittu myös järeämpiä aseita. Eräs tyttö oli koonnut äidilleen tietopaketin mopoista ja sen hyvistä puolista:

Haastattelija: *"No mites teiän vanhemmat sit suhtautu teiän mopoajatuksiin, et olikse ne niinkun ... no sul oli ehkä vähä työstämistä äidin kanssa?"*

Tyttö: *"Mä tein sille sellasen esitelmän ja kaikkee (...) Ku se ei suostunu enää keskustella mun kaa asiast ni mä lähetin sille sähköpostii. Mä olin kirjottanu sille kaikkee faktaa ja jotai kuvii laittanu ja sillee ja et ku siin se jotenki tyylii isol ja tummennettun, et kuin kovaa se menee, ku ei se mee kovempaa ja tälle ni. Ja sit mä olin kaverin kaa semmoses mopokoulu tai sellases mis vähä opeteltiin ajaa."*

Haastattelija: *"Olikse se mopokoulu, niin olikse tavallaa niinku vanhempien tai äidin edellytys että se käydään?"*

Tyttö: *"Joo, se oli yks ehto."* (tyttö 16)

Toisaalla mainittiin isät (ja toki myös muutaman äidit) ja isien nuoruuden tai nykyhetken kiinnostukset moottoripyöriin ja mopoihin, toisaalla moottoritaustaa oli ollut isoisällä tai muilla sukulaisilla:

"Mun faija on ajanu ihan niinku siit asti ku se sai prätkän ni se on ajanu varmaa kakskytвуot." (poika 16)

"Mun faija väsäs mopoï nuoren ihan sikan ja se tykkäs ajaa niil ja vielä tykkää ajaa niil." (poika 16)

Joissakin perheissä harrastus sävytti sukua laajemminkin, niin kaksipyöräisten kuin nelipyöräistenkin kautta:

"Joo, se on tosi vahvasti niinku isän puolelta autoilu on ollut paljon enemmän painotteinen, siellä on ollut ralliurheilu ja muu ollu semmonen mikä on niillä ollu aina lähellä sydäntä ja sitten totta kai mökillä on aina ollu vähän mimmostakin pelii, millä on saanu ajaa, mutta sitten toi äidinisä niin se on erittäin tai niinku moottoripyöräilyä harrastanut pitkän aikaa. Et sitä kautta löyty sit tavallaan tää mopoilu ja moottoripyörät ja muut et siellä mökillä, taas ku oltiin omalla mökillä sukulaisten ja muitten luona niin siellä oltiin ja ajettiin vähän millä sattuu, mut sitten taas vaarin luona mökillä niin siellä mentiin aina mopolla tai prätkällä tai... että siellä se oli enemmän niinku kaksipyörästen ja nelipyörästen, tavallaan niinku ristiriita, taistelu tämmönen et toisessa tehtiin toista ja toisessa toista." (poika 19)

Osallistuminen ja kokemusten saaminen jo pienestä pitäen voi joillakin vaikuttaa ajatukseen mopoista. Mopolla ajaminen on hauskaa ajanvietettä. Kiinnittyminen myös isompien pyörien maailmaan voi rakentua läheisten ihmisten kautta:

"No siis kaikkihan lähti siitä kun isillä oli semmonen BMW-merkinen moottoripyörä, semmonen keltainen, mun mielestä se oli kauheen hieno kun mä olin jotain 8-vuotias silloin. No sit iskä aina otti mut kyytiin ja sit mentiin mökille ja käytiin sukulaisten luona ja kaikkee. No sit se osti toisen, myi sen bemarkin pois ja osti Triumphin ja mä olin senkin kyydissä. Ja sit mulla on kaks isoveljee, (...) niin sit sillä vanhimmalla oli skootteri ja sit se keskimäinen, sille ostettiin mopomönkijä, mut se ostettiin ennen ku se sai kortin niin se mopomönkijä oli aina mökillä. Ja sit me aina serkkujen kanssa ajeltiin sitä mökkitietä ja se oli aina kauheen kivaa meidän mielestä ja sit kun ikää tuli 15 niin, no kai se nyt on pakko itekin päästä ajaan. Ja sit mä just tapasin ton mun poikaystävän ja sillä oli just piikki. Eka mä vähän aatteelin, et emmätiä aionko mä ostaa piikin, mut sit vuoden jälkeen oli vähän sillee, et kyllä mä haluan päästä kovempaa, kun tosi monella kaverilla oli piikki. Niin sit mä hommasin sen kortin ja tälleen." (tyttö 17)

"No varmaa siit ku mun serkul oli, ni se on kyl mua aika paljo vanhempi, mut tota noinni sil oli ja sit mun isäl on ollu ja sitte kaikil kavereilla tai vähä vanhemmil kavereil on ollu ja sitte nähny ku tuolla jollai mopoil ihmiset ni siit varmaa." (tyttö 17)

Innostus vanhaan harrastukseen on voinut herätä vanhemmassa sukupolvessa lasten kasvamisen myötä. Mopon hankinnasta voi tulla myös yhteinen juttu, tässä tapauksessa isän ja tytön välille:

"No faija nyt on jonki verran ite ajanu aina mopolla ja on sil ollu joskus nuorempana moottoripyörää ja tollasta. Et kyl me nyt haaveillaan, et saatais se moottoripyörän taloon ni, et pääsee iteki ajelee vähä." (tyttö 17)

Usein vanhemmat ovat mopoilussa mukana taloudellisen tuen antajina, maksumiehinä, mutta nuoret osaavat perustella mopon käytännön tarpeellisuuden arjen sujuvuuden näkökulmasta. Itsenäinen liikkuminen on jotakin, jossa molemmat osapuolet voittavat:

"No, mullahan on pienest lähtien ollu et mä haluun mopon ja sit ku mun serkku sai skootterin, ku se on mua vuoden vanhempi, ni sit mä olin et mäkin haluun! Ni sit äiti oli sillee, et en mä siit tiä. Mut kyl mä sit ku [harrastuksiin] pitää ajaa joka päivä, ni äiti oli siitki sitten kans et mielummin sillee, et mä ajan mopon ku et ne ajaa autol sinne joka päivä." (tyttö 16)

"Se [äiti] oli vähän sillee et ota mopo ja liiku ite." (tyttö 17)

Neuvottelut ajokortin ja mopon hankkimisesta ovat usein monimuotoisia ja ehkä kärkkäitäkin nuorten ja vanhempien välillä. Best (2005, 111) toteaa, että päätökseen vaikuttavat usein ristiriitaisetkin ajatukset lapsen liikkumiseen liittyvistä muutoksista. Ensimmäinen ajokortti tuo tullessaan huolen lapsen turvallisuudesta liikenteessä, mutta toisaalta vanhemmat haluavat usein kunnioittaa ja vaalia lapsen mahdollisuuksia itsenäisempään liikkumiseen. Liikkumisen vapaus palautuu myös vanhemmille itselleen: lapsen omatoiminen liikkuminen vapauttaa vanhemmat ainakin osittain kuljettamisvelvoitteista. (Emt. 111; Aho & Myllymäki 2010, 38.)

Myös nuorelle itselleen itsenäisyys suhteessa vanhempiin voi tuntua tärkeältä. *"Oikeesti se suurin syy oli ehkä se, että mä kyllästyin siihen lopullisesti et aina täyty olla pummimassa kyytiä." (poika 19)*

Mopon hyödyllisyys näkyi arjessa konkreettisestikin, mopo toi elämään lisäarvoa:

"Käytännön, oikeesti sen takii ja koulumatkat, okei ei ollu hirveen pitkä koulumatka sillo mutta sitku siirty ammattikouluun (...) niin kyllä oli hyvä että oli mopo. (...) Et ku juna kiertää (...) niin se on niin paljon hitaampi että se oli semmonen mikä oli vähän niinku tavallaan voitto, et tunsin oikeesti ihan et tää on ihan tärkeä peli." (poika 19)

Vastauksissa tuotiin esille monta mopoilun aloittamiseen vaikuttavaa seikkaa: perhe ja erityisesti isä ja veljet, lapsuuden kokemukset ja kaverit. Perhe ja ystävät on moottoripyöräilyä koskevassa tutkimuksessa tunnistettu aloittamisessa selkeiksi motivaatiotekijöiksi. Lisäksi moottoripyöräilyyn liitetään riemun, innostuksen ja ilon kokemuksia. (McDonald-Walker 2000, 14; Aho & Myllymäki 2010, 38.) Mopoilun viehätystä nuoret avasivat monin eri tavoin, mutta sen sanoiksi pukeminen ei ollut kovin helppoa. Mopoiluun liittyvien tunteiden kuvauksissa korostettiin itsenäisyyden ja itsemääräämisen mahdollisuutta, vapautta, hauskuutta: *"No mä ainakin tunnen et mä lentäisin ja se on kiva juttu, en mä nyt osaa sanoo." (poika 16)*

Mopon saamiseen liittyi nuorille usein vapauden tunne, mikä näyttäisi liittyvän uudenlaisen itsenäisen elämän mahdollisuuteen:

"Siinä on vain sitä jotain, se on se ajamisen ilo ja sen jotenki semmonen vapaa tunne kun on sen pyörän päällä ja pääsee ajamaan kovaa ja se on ihan eri asia ku autolla esimerkiksi." (tyttö 20)

Mopoiluun motivoidutaan näiden samojen tekijöiden vaikutuksesta kuin moottoripyöräilyyn. Jotta nuori kiinnostuisi mopoilusta, on taustalla oltava jonkinlainen kokemus ympärillä olevasta mopomyönteisestä ilmapiiristä. Vasta tällöin mopoilusta tulee omakohtainen mahdollisuus.

(McDonald-Walker 2000, 14.) Nuorten vapaa-ajan toimintamuodot ja -tavat peilautuvat Tolosen (2010) mukaan nuorten sosiaaliseen asemaan. Erilaiset elämäntavat saattavat tosin nuorten ryhmissä vaihdella eikä vapaa-ajan muotoutumisen, sosiaalisten verkostojen tai niissä kerrytettyjen kulttuuristen tietojen ja taitojen pohjalta voida automaattisesti tehdä johtopäätöksiä yhdenmukaisten koulutus- ja työorientaatioiden olemassa olosta. (Tolonen 2010, 17–18.) Elämäntavat ovat silti jollain tasolla jatkoa perheen, vanhempien sekä paikallisen kulttuurin perinteille ja arvostuksille.

Mopo mahdollistaa aikaisemman koti – koulu – kaverit ja harrastukset -akselin laajentumisen tavalla, joka on riippumaton ulkopuolisten tarjoamista palveluista, kuten esimerkiksi vanhempien tai julkisen liikenteen kyydeistä: *”On vaan semmonen vehje jolla sä voit ite ajaa.”* Monet nuoret toivat esille sen, minkä kaikki vanhemmat arjessaan perusteluina kuulevat: *”No ku kaikil muillaki kavereil oli, ni sit sitä jäi yksin himaan ku ei ollu mopoo, periaattees.”* (poika) Ryhmän ulkopuolelle jääminen voi olla mahdollista; joskus kyse on siitä, millaiset mahdollisuudet nuorella on liikkua samalla tavalla kuin muut kaverit.

Aineistossa oli yksi nuori, jolla ei itsellä ole ollut koskaan mopoa, mutta jonka kaveripiirissä mopot ovat tärkeitä. Ryhmässä mukana jatkaminen on mahdollista myös kyytiläisen roolissa:

”No, kesäsinhän sil on paljon kivempi ajella ja olla muutenki tälle kaveriporukassa. Ettei tarvii julkisii sillee käyttää, ja muutenki viettää aikaa siin samassa kaveriporukassa, jossa kaikilla muillakin on mopo.” (poika 15)

Mopo oli tärkeä monessa mielessä, myös ryhmässä pysymisen näkökulmasta:

”Koulumatkat, no just kavereitten kans jos toine asuu vähä kauempan, just illal et haluuskä tulla näkee johonkin, sit menee näkee ja ei nyt sillee oikee mihinkään erikoiseen asiaan. Et just tälläsee ku monel kaveril on ni sit se on vähä tylsää jos ei itel oo.” (tyttö 15)

Paitsi että ryhmään pääseminen tai siinä pysyminen edellyttää usein mopoa, mopoilevien kavereiden olemassaolo on tärkeä myötävaikuttaja mopoilun muuttumisessa haaveesta tai ideasta konkreettiseksi toiminnaksi (vrt. Melucci 1989 McDonald-Walkerin 2000, 14 mukaan; Aho & Myllymäki 2010, 38). Sosiaalinen asetelma tuottaa positiivisia kokemuksia mopoiluun, mikä on omiaan kiinnittämään nuoret mopojen äärelle entistä tiiviimmin. Näiden nuorten sosiaalisuus on luonteeltaan hyvin liikkuvaa ja heidän liikkumisensa on hyvin sosiaalista. Myös vanhemmat ymmärtävät sosiaalisen elämänpiirin merkitystä, ja he ovat ainakin jossain määrin avoimia tälle ”kun kavereillakin on” -pyynnölle. Nuoret ja mopoilu -tutkimuksen (Aho & Myllymäki 2010, 28) mukaan nuorten vanhemmat perustelivat usein mopon hankkimista sillä, että nuoren kavereillakin on mopo (ks. myös Hernetkoski ym. 2007, 43).

Nuorilta tiedusteltiin myös tulevaisuuden suunnitelmia kaksipyöräisten maailmaan liittyen. Niistä 32 nuoresta, jotka kertoivat ajatuksistaan tulevaisuuden suhteen, 19 ilmoitti, että moottoripyöräily tulee kuulumaan heidän elämäänsä myöhemmin. Reilu kymmenen nuorta kertoi henkilöautoajokortin ja auton olevan jatkossa se tapa, jolla liikutaan (taulukko 4). Vaikka mopot kiinnittävät nuoret sosiaalisesti merkitykselliseen kontekstiin mopoiaässä, näillä nuorilla ei näyttäisi olevan erityisen vahvaa sitoutumista moottoripyöräilyyn. Vaikka suurin osa uskoikin hankkivansa ison moottoripyörän tulevaisuudessa, melko suurelle joukolla mopo näyttäisi olevan vain välivaihe ennen autoa.

Tulevaisuuden suunnitelmissa	14–15-vuotiaat	16-vuotiaat	17-vuotiaat ja yli	Yhteensä
Moottoripyörä	5	3	11	19
Vain auto	2	7	3	13
Yhteensä	7	10	13	31

4.2 Mopoilun merkitys – mopo osana sosiaalista elämää

4.2.1 ”Aiku ajetaan tonne ja sit mietitään et ajetaaks me tonne?”

Mopoilun käytänteissä nuorten keskuudessa oli monin paikoin paljon samankaltaisuuksia. Mopoa käytettiin paljon asiointimatkoihin kuten koulumatkoihin, harrastuksiin kulkemiseen ja muuhun siirtymiseen, mutta myös paljon vapaa-ajan viettämiseen, hengailuun. Kaikilla aineiston 50 nuorella mopoilussa näkyi vapaa-aikaan liittyvä ajaminen, jota tässä kutsun huviajeluksi. Kaksi nuorta kertoi käyttävänsä mopoa vain vapaa-ajalla, mutta yhdellekään nuorelle mopo ei ollut vain siirtymisen väline.

Mopoilun roolia rytmitti arjen ja vapaa-ajan vaihtelu:

”Joka päivä [ajettiin mopolla]. Et se oli niinku silleen, et aamulla mentiin kouluun, sit koulusta takas, käytiin kääntyy kotona ja sit joko siitä suoraan liikenteeseen tai sit tästä hallin kautta, tässä jotain ja sit liikenteeseen. Että periaatteessa niinku aina illat liikenteessä ja sit viikonloppuisin se meni vähän vaihtelevasti riippuen mitä kelläkin mitenkin oli. Et silloin saatto olla jotain niinku tavallaan bonusta, jotain mentiin tekemään jotakin vähän jännempää mentiin pitemmälle tai muuta niin.” (poika 19)

Ajaminen näyttäytyi intensiivisenä toimintana niin alueellisesti, ajallisesti kuin sosiaalisestikin: *”No siis ihan joka puolella, välillä kavereiden kaa käyn tuolla miiteissä ja ympäri Helsingiä. Välillä me lähetään vähän pidemmällekin ajelemaan.”* (poika 17) Joillekin nuorista mopo liittyi vain vapaa-ajan viettämiseen tai muuhun kuin koulumatkasiirtymisiin: *”No, mä ajelen sil yleensä vaan vapaa-aikasin. En mä yleensä mee kouluun, kun mä asun niin lähellä. Niin, vapaa-aikasin meen kavereitten luo mopol ku pääsee niin helposti.”* (poika 16) Mopoiu tuo mukanaan lisää liikkumisen vapautta ja itsenäisyyttä (Hernetkoski ym. 2007, 45), mutta mopo on monelle muutakin kuin vain liikkumisväline: mopolla ajetaan paljon huvin vuoksi ja osana vapaa-aikaa. Ajaminen tapahtuu silloin, kun tulee jokin tarpeellinen meno tai vain halu ajaa (emt. 46).

Aineistosta kävi ilmi, että nuoren omaehtoinen sosiaalinen kanssakäyminen ja vapaa-ajan viettäminen yhdessä kavereiden kanssa olivat merkityksellisiä; mopoilussa tätä voitaisiin kutsua esimerkiksi huviajeluksi. Mopoilu loi hengailun ympärille erityisen kontekstin, mutta peruseriaatteiltaan huviajelu oli hengailua ja siten samankaltaista kuin hengailu missä tahansa muualla. Mopoporukoiden yhteisyys syntyi useimmiten joidenkin muiden asioiden ympärille ja oli ajallisesti ollut olemassa jo ennen mopojen näkymistä. Yksinomaan mopon takia ei kavereita tavattu:

”No empä nyt sanois, et tapailee mopoilun merkeissä, meil on kaveripiiris aika hyvin useella mopo ja sit niin ku just jos kesälläki mennää johonki liikutaan nii sit me mennään porukal. Et ei me sen mopoilun verukkeella mitenkään tavata, vaa kaikki ajaa mopoilla nii me tavataan niin ku silleen, et ei se oo se mopo se juttu minkä takia tavataan.” (poika 17)

Mopot olivat pääsääntöisesti näille nuorille tämän päivän ”notkumista kulmilla”:

”Nii. No ennenhä istuttii jossai kulmal, no oliha se siistii sillon ku ei voinu tehdä muuta, mut nyt on on aika paljo mopoikäsi ja sit ottaa niinku toisen kaverin vaik kyytti ja maksaa vähä bensoista.” (poika 16)

Nuorten kulttuuriset ilmiöt ovat tavalla tai toisella usein yhteydessä kaupunkikulttuuriin (Mäenpää 2005, 353). ABC-nuorilla hengailu ja omaehtoinen tekeminen liittyivät ABC-liikennemyymälöiden ympäristöön ja siten myös julkisen tai puolijulkisen tilan käytön kysymykseen (Nikoskinen 2011), ja samalla tavalla mopoilun tilat ja tapahtumapaikat liittyvät sen osaksi kaupunkikulttuurista keskustelua.

Laajentuneen elämänpiirin myötä yksityisistä tiloista siirrytään enemmän ja enemmän myös vapaa-aikana kohti julkisempia areenoita. Vapaus, itsenäisyys, omaehtoinen sosiaalisuus ja itsensä esittämisen mahdollisuus on tärkeä osa nuorten julkista tilankäyttöä. (Aaltonen 2010, 104; Nikoskinen 2011.) Kaupunkien julkiset tilat tarjoavat kaikille avoimen mahdollisuuden päästä osalliseksi niiden ympärille kehittyvistä toiminnoista, tapahtumista ja näyttäytymisistä. Julkiseen ympäristöön hakeutuminen on nuorelle paitsi mahdollista myös haluttua. Julkisen areenan myötä nuorten omaehtoisen toiminnan mahdollisuudet lisääntyvät huomasti, vain mielikuvitus on rajana sille, mitä tällaisissa avoimissa ja suoran kontrollin ulottumattomissa voidaan tehdä. Uudet nuorisokulttuuriset ilmiöt näkyvät usein juuri kaupunkien kaduilla. Nuoret ovat valmiita ja halukkaita testaamaan tilan mahdollisuuksia ja rajoja tavoilla, jotka eivät ole mahdollisia vanhemmalle tai nuoremmalle ikäpolvelle. Nuoret kuluttavat julkista tilaa, mutta he keksivät sille myös uudenlaisia käyttötapoja. (Mäenpää 2005, 354–357.)

ABC-liikennemyymälät saivat nuorten myötä uuden käyttäjäryhmän, jonka asiakkuus painottui sosiaalisille tavoitteille. Parkour tai skeittailu tuottavat uusia merkityksiä kaupunkiarkkitehtuurille, erilaisille rakennelmille ja välineille. (Nikoskinen 2011; Haavisto 2006, 101.) Samoin kuin skeittajaan ”rullalautailijan katse” (Haavisto 2006, 101), myös mopoilijalla on olettavasti tietynlainen tapa katsoa ympäristöään mopolla ajamisen, taitoharjoittelun tai kokoontumisten näkökulmasta. Kauppakeskusten piha-alueet kaupungin laitamilla, parkkialueet, huoltoasemat, kevyen liikenteen väylät, kadut ja tiet saattavat saada uudenlaisia merkityksiä perinteisen infrastruktuurin tai asiakkuuden oheen. Koko kaupunki on tässä mielessä mopoilun mahdollisuuksien maailma. Haavisto (2006, 102) toteaa, että jokaisella kaupunkilajilla (jos niitä sellaisiksi voidaan kutsua) on oma lajikulttuurinsa, jossa välineen, kehon ja visuaalisuuden suhde ympäristöön on erilainen.

Mopoilu näkyy ja kuuluu kaupungissa. Sitä rytmittävät ajaminen, pysähdykset, juttelu, tempuilut, syöminen yhdessä ja toisten mopojen tutkiminen. Kun pojilta kysyttiin kokemuksia tyttöjen mopoilusta, useimmat heistä pitivät tyttöjen mopoilua lähinnä "kauppakassiajamisena". Tyttöjen mopoilua tarkasteltaessa mopoilun merkitys vapaa-ajassa ja kavereiden kanssa oleilussa nousi yhtä lailla mopoilun keskiöön, vaikka hovin vuoksi ajamisen on todettu korostuvan pojilla (Hernetkoski ym. 2007, 36). Kaiken kaikkiaan mopoilua pidetään kuitenkin erilaisena tytöillä ja pojilla. Pojilla on kertynyttä ajokokemusta usein enemmän kuin tytöillä ja pojilla mopoiluun liittyy tyttöjä enemmän turvallisuuden kannalta negatiivisia asioita. Nopeus ja mopon virittäminen sekä liikenne-rangaistukset ovat poikien kohdalla yleisempiä kuin tytöillä. Pojilla mopoilussa korostuvat huvittelu, rajojen kokeilu ja erilainen leikittely. (Hernetkoski ym. 2007, 58–59.)

Tämän aineiston perusteella myös tytöt hengailevat mopolla:

"No mä ajan kotoota kouluun, töihin, kavereille ja sit kesäöisin se on tosi kivaa, et on kavereita siinä ja sit ajellaan pitkin poikin. Et viime kesänäkin oli sillain, et mentiin samoilla silmillä parikin päivää et ajeltiin vaan joka puolella ja käytiin just huoltoasemilla syömässä ja tällee et." (tyttö 17)

"No siis esimerkiksi eilen just ni kaverit vaan soittaa sillee missä sä meet, et tuut sä ajeleen ja et meillä on tosi yleistä et me nähään aina Mäkkärissä ja sit me lähetään vaan sieltä ajeleen. Et me lähettiin eka just ajaan vaan yhdelle kaverille hakeen silt kajarit, sit me ajettiin rannalle ja sit toiselle rannalle ja sit taas takas Mäkkiin ja tällei iha muuten vaan." (tyttö 15)

"(...) Mut sitte et just voi ajaa jonneki ja sit jäädä vaa mul on niinku popit semmoset kaiuttimet ni penkin alla, ni voi vaa jäädä kuuntelee musiikkii jonneki ja sillee hengailee kavereitten kaa." (tyttö 15)



Tutkimista. Yhdessä.

Huviajelu tuntui vaativan ympärilleen ryhmän; sen ei tarvinnut olla suuri, mutta yksin ajaminen ei riittänyt täyttämään huviajelun määritelmää:

"No kahesta viiteen mopoon ehkä semmonen. Et ihan perus että monta kertaa Antin kanssa soiteltiin että lähetäänkö ja sit lähettiin vaan johonkin. Ei se aina tarvi aina niin isoo porukkaa, mutta yksin se oli vähän tylsää." (poika 19)

Mopo ja kaveri muodostavat itsenäisyyden ja vapauden kokemuksen ympärille mahdollisuuksien maailman, joka tuntuu hyvältä: *"Mutta jos kaveri oli niin sillon mentiin vaikka maailman ympäri."* (poika 19)

Jotkut tytöt kokivat poikien ohessa, että huviajeluun kuuluvat erilaiset taidonnäytteet:

"No siis se [huviajelu] on just sellasta, et mennään jonnekki tyhjälle parkkipaikalle tai jollekin suljetulle alueelle jonnekin syrjään, minne ei tuu poliiseja. Sit niinku, enhän minä mut kaikki muut, niinku keulii ja endoo ja burnaa, ehän mä nyt semmosia osaa." (tyttö 17)

Sitaatti tuo esille mielenkiintoisella tavalla myös tyttöjen ja poikien mopoilun käytänteitä erottelevan tekijän, tai ainakin mielikuvan siitä. Mopolla leikkittely nähtiin pääasiassa poikien mopoiluun kuuluvaksi asiaksi, tätä mieltä oli iso osa nuorista riippumatta sukupuolesta. Tyttöihin liitetyt ominaisuudet korostivat kiltteyttä, sääntöjen noudattamista, heikompa ajotaitoa ja yleensä myös skootterilla ajamista. Sekä pojat että tytöt nostivat näitä kokemiaan mielikuvia esille. Mielikuva ei kuitenkaan yksioikoisesti pitänyt paikkaansa: kymmenen tytön joukosta neljä tulivat esille mopoilua ja moottoripyöräilyä harrastavina nuorina. Heidän tekemisen tavassaan mopon tai isomman moottoripyörän kanssa temppuilulla oli oma roolinsa. Temppuilua ei suoraan sanottu omakohtaiseksi tekemiseksi, mutta siitä oltiin kiinnostuneita. Edellä olevassa nuoren tytön haastattelussa ilmaisu "en minä, mutta muut" ja osaamisen vähättely kerrottiin tavalla, jonka perusteella voi varovasti päätellä, että keuliminen, endoaminen, burnaaminen ovat taitoja, joita myös jotkut tytöt osaavat.

Mopoilu on mitä suurimmassa määrin sosiaalista toimintaa. Tässä sosiaalisuudessa olennaista ovat vapaa-aika, kavereiden tapaaminen ja spontaani liikkuminen. Nuoret vaalivat liikkumiseen liittyvää itsemääräämisoikeutta, ja tekemistä leimasi suunnittelemattomuus ja se, ettei olemisella ole erityisiä toiminnan tai tekemisen tarpeita:

"No, siis, tota yleensä se on sillee just, et kaikki tapaa jossai, vaik jollai ostarilla, sit niinku sitte päätetään et mihin lähetää ajamaan. Et se määränpää valitaan niinku itte et. Se päätetään itte et mihin haluu mennä." (poika 15)

Se, ettei erityistä tekemistä, ainakaan järkevää sellaista, ole huviajelussa olemassa tuotiin joissakin kommentteissa esille turhuutena:

Poika 1: *"No kaikki matkat, mitä liikkuu. Ja sit tekee vähän semmosii turhiaki ajeluit."*

Poika 2: *"Nii."*

Haastattelija: *"Mikä on turhaa ajeluu?"*

Poika 1: *"Just se huviajelu."*

Poika 2: *"Siis sellast et sillä ei oo mitään merkitystä. Ei mitään niinku järkee."*

Poika 3: *"Mennään käymään tuol'".* (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Kavereiden kanssa hengailu ja erilainen spontaani tekeminen on usein keskeisessä roolissa nuorten ryhmissä (Tolonen 2010, 10). Kun ABC-liikennemyymälöitä tutkittiin nuorten vapaa-ajan viettämisen ja sosiaalisen kanssakäymisen areenoina, tulokset nuorten ryhmistä painottuivat kiinteiden ryhmien olemassa oloon myös tässä kontekstissa. ABC :llä hengailu oli yhdessäoloa, seurustelua ja vuorovaikutusta läheisten ihmisten kanssa. ABC-kontekstissa yhteisöllisyys oli vahvasti nuorten paikallisuuteen sidottua, eli oman kylän tai asuinalueen nuoret käyttivät kokoontumispaikkanaan läheistä ABC-liikennemyymälää. Ryhmien kiinteys sen sijaan ei osoittautunut aina samanlaiseksi, vaan ystäväistä ja tutuista muodostunut ryhmä saattoi rakentua osin sattumanvaraisesti paikan päällä. Samanhenkisyys ja hetkellinen yhteisyys syntyi ehkä enemmän ABC-tilasta ja siihen liitetystä yhteisistä tilan käytöllisistä funktioista kuin tietyn ryhmän kiinteyteen liittyvistä tekijöistä. (Nikoskinen 2011, 54–56.) Mopoilussa vaikuttaisi olevan samankaltaisia sosiaalisen olemisen piirteitä. Vaikka nuorilla olikin kiinteitä ja ryhmään sitoutuneita mopoilevia kaveriporukoita, tekemisen spontaanuus, hetkellisyys ja avoimuus samanhenkisyydelle näkyi myös moponuorten ryhmien luonteessa. Mopoilua voi pitää monimuotoisena ja monimerkityksisenä sosiaalisena käytäntönä, joka vaikuttaa myös nuorten kokemuksiin omasta itsestään (vrt. Best 2005, 30).



Illan hämärtyessä.

4.2.2 Moponuorten ryhmät

Mopoiilu olemisen ja kokemisen tilana nähdään lähtökohtaisesti nuorten vapaa-aikaan liittyvänä ilmiönä. Samoin mopoiiluun liittyvä arkikokemus korostaa mopoharrastuneisuutta ryhmätoimintana. Myllyniemen (2009, 24–25) mukaan vapaa-aikaan liittyy keskeisesti kysymys ajan kuulumisesta itselle. Mitä organisoidummasta tai institutionaalisemmasta ajankäytöstä on kysymys, sitä vähemmän nuoret pitävät aikaa todella omana. Erilaisten ajanviettotapojen suhteen yksin vietetty aika tai kavereiden kanssa oleminen koettiin eniten omaksi ajaksi.

Ystävien ja kavereiden merkitys osana nuorten vapaa-aikaa on kiistaton. Ystäviä tavataan usein, mutta heidän kanssaan ollaan yhteydessä puhelin- tai nettiyhteyksien välityksellä vieläkin enemmän (emt. 90–91). Kasvokkaisten tapaamisten jonkinasteisesta vähenemisestä huolimatta kokonaisuhteydenpito kavereihin on silti suurta. Kiinteitä ystäväpiirejä on nuorten keskuudessa paljon, ja niissä osallisena olevilla nuorilla kavereiden kasvokkaisten tapaamisten sekä hyvien ystävien määrä ovat suuremmat kuin tällaisiin ryhmiin kuulumattomilla nuorilla. Myllyniemi (2009) osoittaa myös, että nuorten ryhmäkuuluvuudella ei ole vaikutusta siihen, kuinka tyytyväisiä ihmisuhteisiin ollaan, mutta ystäväpiireihin, jengeihin tai muihin vastaaviin ryhmittymiin kuuluvat nuoret ovat muita tyytyväisempiä omaan vapaa-aikaansa. Kiinteät ystäväryhmät määrittävät nuorten vapaa-aikaa 10–14-vuoden iästä aina kolmeenkymmeneen ikävuoteen saakka (Emt. 93–98.) Seuraavassa haastattelukatkelmassa kiteytyy monipuolisesti mopoiiluun liittyvien ulottuvuuksien kirjo. Mopoiulun merkitys tuntui kietoutuvan tiiviisti vapaa-ajan kavereiden ympärille:

”No kyl se on lähinnä se, että se on vaan niinku mukavaa niinku kavereitten kaa puuhaa, käyään vaikka ympäri Helsinkiä ja sit pysähtyään kaikil huoltsikoil ja tälle ja. Se on vaa sellane niinku juttu, et se on niinku, se on kivaa ja varsinki kesällä on kivaa.” (poika 17)

Nuorten ryhmät sisältävät moniulotteista olemista, tekemistä ja vuorovaikutusta. Yhdessä oleminen tiivistyy usein jonkin yhdistävän tekijän, kuten esimerkiksi musiikin, mopo- ja moottorikiinnostuneisuuden tai muun vastaavan asian ympärille. Yhtäältä ryhmissä voidaan käsitellä yhteiskunnallisesti merkittäviä asioita erilaisista poliittisista kysymyksistä, toisaalta se on paikka pohtia median ilmiöitä tai paikallisesti koettuja asioita. Ryhmää leimaavat myös kollektiivinen identiteetti ja tyyli, joita ylläpidetään rituaalien, merkkien ja merkkäamisen muodossa. (Tolonen 2010, 8–10.)

Tiettyihin ryhmiin osallistuminen ja kuuluminen on McDonald-Walkerin (2000, 6) mukaan enemmän tai vähemmän tietoinen valinta. Yksilön uskomukset ja kokemukset muodostavat sen perustan, jonka puitteissa ryhmän kollektiiviseen identiteettiin ja tyyliin tutustutaan ja siihen integroidutaan. Ryhmän jäsenyys luo ryhmäidentiteettiä. Tämä pohjautuu jaettujen kokemusten varaan vastavuoroisissa sosiaalisissa yhteyksissä: uudet asiat, kokemukset, käsitykset ja tapahtumat saavat merkityksensä yhteisen keskustelun ja tulkinnan välityksellä. Kollektiivisen identiteetin rakentuminen vaatii vastavuoroisia suhteita ryhmässä ja jokaisen ryhmän jäsenen ymmärrystä omasta sosiaalisesta identiteetistään eli siitä, miten yksilö tulkitsee itsensä suhteessa ryhmään. (Klanderma 1997, McDonald-Walkerin 2000, 6, mukaan.) Vaikka moponuorten kokemuksissa oli usein mainittu jokin tiivis kaveriporukka, jonka kanssa ajetaan, kollektiivisuus ei kuitenkaan näillä nuorilla vaikuttanut ehdottomalta. Nuorten ryhmät näyttivät muotoutuneen avoimiksi, mutta kuitenkin tiiviiksi muodostelmiksi. Avoimuus näkyi konkreettisesti siinä, että ryhmät yhdistyivät toisiin ryhmiin ja niihin otettiin mukaan uusia ihmisiä esimerkiksi kyydissä tai siinä, että uudet ihmiset toivotettiin tervetulleiksi mukaan:

"(...) pääsee mukaan jos halua." (poika 17)

"Kaikki ketkä tulee mopolla tai on mopo, jos mä tunnen jonku tai joku mun kaveri vaik Olli ja sit sil on joku kaveri ni kyl se saa tulla meidän kaa ajaa." (poika 16)

"Ei, meil vaihtuu aina, ja (...) siin on pari tyyppiä, jotka on aina mukana ni. Mut sitte, (...) ne soittaa omii kavereit mukaa ja mä sit soitan mitä mullon kavereita ni. Sit me liikutaan semmosel sekaryhmällä aina ni." (tyttö 17)

Sitoutuneisuus ryhmään voi näkyä jäsenten välisenä kiinteytenä ja siten myös ryhmärajojen tiukkuutena (Tolonen 2010, 9), mutta moponuorilla avoimuus ja joustavuus olivat selkeästi läsnä. Tämä voi viitata siihen, että mopojen, mopoautojen, mönkijöiden ja moottoripyörien parissa viihtyvät ihmiset tulkitaan yhdeksi yhteisöksi, jonka sisällä vaikuttaa monta yksittäistä ryhmää. Näiden yksittäisten ryhmien yhdistyminen on siten yhteisen yhteisöllisen kokemuksen myötä mahdollista:

"Et joku muukin sais sen saman kokemuksen, mikä siitä mullekin on tullut että siis näkis sen oikeen puolen tästä hommasta, ei sitä pahaa puolta vaan näkis mitä tää oikeesti tää touhu on. Et siis semmonen yhteishenki, mikä niinku mopoilijoilla on keskenään niin et löydä mistään maailmasta semmosta et se on niinku jotakin semmosta mikä mun mielestä on ihan käsittämätöntä." (poika 19)

Mopoilu on muutakin kuin "vain" harrastus tai väline liikkumiseen. Sillä on moniulotteisia kytköksiä paitsi sosiaalisuuteen ja vapaa-aikaan myös sukupolvisuhteisiin ja koulutusvalintoihin (Aaltonen 2010, 106). Mopot ja kiinnostus mopoiluun yhdistävät nuoria tiettyssä elämänvaiheessa. Ystävyys- ja sosiaaliset suhteet perustuvat yhteisille mielenkiinnon kohteille, jotka edelleen muovaavat yhdessä olemisen ja tekemisen luonnetta. Mopoilu on yhteisöllistä ja intensiivistä, ajaminen tapahtuu usein sekä yksin että yhdessä kavereiden kanssa. (Aaltonen 2010, 104; Hernetkoski ym. 2007, 46.)

Mopoilla on keskeinen merkitys itsenäisen liikkumisen ja riippumattomuuden tunteen näkökulmista. Kysymys on aikuistumisesta ja sen myötä lisääntyneestä itsemääräämisoikeudesta muun muassa omaan liikkumiseen liittyen:

"(...) Mä olin kauheen kateellinen, et jotkut mun luokkalaiset sai helmikuus mopokortin, ja heti ku lähti lumet ni ne tulis sil mopol kouluun. Ja mä olin kauheen kateellinen, et mun piti istuu jossai bussissa. Mut sit ku mä sain sen kortin ja pääsin ite liikkuu, et jee, mä voin mennä tavallaan niinku omien aikojen mukaan. Ku jos mä menisin julkisil, ni sit se ois sitä et kymmenen-viidentoista minuutin välein menee bussi, et pakko kerkee johonki. Et sit ku oli oma kulkuneuvo, ni pääs liikkuu ite mihin aikaa halus." (tyttö 17)

15 vuoden ikä on tästä näkökulmasta merkittävä vaihe nuoren elämässä, jota osataan odottaa ja johon valmistaudutaan. Moottoriajoneuvo on jotakin muuta kuin polkupyörä, ehkä uudenlaista vastuuta, uusia oikeuksia ja mitä suurimmassa määrin myös mahdollisuutta osallistua aikuisten elämään, olla osana liikennettä:

"No ehkä just se, et ku sen kaksipyöräsen saa jo viistoist vuotiaana. Ku se nelipyöräinen tulee vast kaheksatoist vuotiaana. Et just se, et pääsee niinku ite liikkuu, et ei oo mitään polkupyörää. Et pitää vaa, skootteril pitää kääntää kaasuu kahvaa. Et just se, et pääsee ite liikkuu ja voi ite määrää sen tahdin. Ja voi mennä minne halua." (tyttö 17)

Joka tapauksessa moponuooret vaikuttivat olevan sosiaalisesti melkoisia moniosajia; monet toivat esille, että kaveripiirit olivat eriytyneet toisaalta niihin, joiden kanssa mopo on keskeisessä roolissa, ja toisaalta niihin, joissa mopoilulla ei ollut minkäänlaista merkitystä. Edellä lainatun tytön kertomus jatkuu näin:

Haastattelija: *"Onks sun kaveripiirillä, niin onks kaikilla mopo tai kevytmoottoripyörä?"*

Tyttö: *"Suurimmalla osalla, paitsi sit näillä tyttökavereilla jotka on tuntenut ala-asteelta asti. Ne on sit vähän erilaisempii kun minä, et ne on just sillee et no kyllä nyt bussillakin pääsee et mihin tarvii jotain mopoo. Niin sit ku mä on aina ollut vähän semmonen rämäpää et pakko olla jotain."*

Haastattelija: *"Onks sulla periaatteessa niinku vähän niinku erilaisia kaveripiirejä, et..."*

Tyttö: *"Joo."*

Haastattelija: *"Et ne erottuu vähän et minkälaisia asioita niinku näitten..."*

Tyttö: *"Joo, et tota. Just niinku tän mun poikaystävän kautta niin on tullut paljon noita niinku paljon noita kavereita, joilla on just joku kaksipyöräinen, mut sit jossain koulussa kun mä selitän mun luokkalaisille tytöille, et joo oltiin just tossa ajeleen, sit siellä oli semmonen tosi magee semmonen pyörä ja sit se oli tosi hieno se yks kotari, niin sit ne pyörittelee vaan silmiä, et joo et painu helvettiin [naurahdus]."*

Näissä ryhmissä oleminen oli erilaista: oleilu tiivistyi erimuotoiseksi liikkuvuuden, mopokiinnostuksen tai muihin asioihin kiinnittymisen mukaan. Ajamisen ja mopoilun ympärille syntyneitä ryhmiä oli rakennettu esimerkiksi mopomiittikokoontumisten myötä:

"No siis kaikenlaisia ihmisiä, et tuolla miiteis ku käy, niin siellä aina tutustuu uusii ihmisiin, tulee juttuu näist mopoist niinku aika usein. Se on vähän niinku sellanen, ne on vähän niinku sellasia ajofrendejä, mut sit ois muitakin frendejä joil on mopo, niitten kaa käy jossain paikast toiseen, ei ajele muuten vaa vaan niinku ihan menee paikast toisee tällee että." (poika 17)

Eri kaveripiirien yhteisyys rakentui siis erilaisille asioille. Tämän vastaajan kohdalla molemmissa kaveripiireissä mopolla oli oma merkityksensä, mutta toisessa ryhmän sisäinen kiinteys syntyi myös muista asioista kuin vain moposta, mopojen tutkimisesta ja ajamisesta. Vastaja toi esille, että tällaisten kavereiden kanssa ajamisella on joku tarkoitus. Tämä viitanee jo edellä esitettyihin näkemyksiin huviajelusta ja vapaa-ajan hengailusta: tällöin oleilu on sitä tärkeintä tekemistä, joka ajelukavereiden yhdessäolosta puuttuu. Mopo on uusien ystävyysien ja tuttavuuksien rakentumisessa helppo ja tärkeäkin elementti, mutta muu yhteisyys syntyy muista asioista. McDonald-Walker (2000, 48) kuvasi vastaavaa ilmiötä moottoripyöräilyssä näin:

"In this sense, motorcycling is a base line for a potential relationship and bond, but these may remain superficial if other factors do not come into play. Thus, whilst motorcyclists may always have something in common, a subject for discussion, there may be no bond beyond this. As such, we can agree with Melucci's argument that unity in a movement is 'the result and not the starting point, a fact to be explained, rather than assumed' (1989:26). At best, therefore, it provides a good starting point from which riders may discover potential friends and greater involvement within the community."

Jotkut nuoret kertoivat, että erilaisia ryhmiä voi hyvin välillä yhdistääkin, esimerkiksi siten että mopoton kaveri tulee kyydissä viettämään vapaa-aikaa mopoporukoihin:

"Et tosi moni kuitenkin, ku mä hengaan semmosten, mulla on sellasii kavereit joilla ei oo nyt mopoo tai skootteri. Ja sit ne kuitenkin halua tulla sinne ajelee, ni kyl mä nyt niinku otan kyytii. (...) Kyl sen huomaa sen eron, et on niitä jotka halua tehdä jotain ilman mopoo, ja sit on niinku niitä, jotka halua olla mopolla. Mut kyl ne saa niinku yhdistettyyki, et kyl ne on siit jee!" (tyttö 16)

Toiset olivat sitä mieltä, että ryhmien välinen yhteisyys on niin vähäistä, että ryhmän vaihtaminen tarkoittaa oman toiminnan mukauttamista ryhmän tarpeisiin nähden:

"Kyl se sillee, et kun on niitten kanssa joilla on se kaksipyöränen, niin sit liikkuu paikast toiseen, mut jos on niitten kans joilla ei oo, niin sit vaan ajaa sinne ja on niitten kaa siellä." (tyttö 17)

" (...) [hengattiin] vähän eri tavalla, niin. Koska se oli vähän niinku rajoittava tekijä kun niitten mopokavereitten kanssa kun ku hengattiin, niin liikuttiin aina mopon kanssa, mut sitten taas näillä toisilla kavereilla kun ei mopoja ollut, niin se vähän tavallaan niinku rajoitti sillai." (poika 19)

Mopoilevilla nuorilla sukkuloiminen ryhmien välillä voi kuitenkin vaikuttaa oman roolin muuttumiseen kaveriryhmässä:

"Ehkä niitten kans [viettää aikaa mieluiten] joilla on just ne kaksipyöräset, koska ne on tavallaan samalla aaltopituudella, ku sit kun mä yritän niille toisille kavereille selittää jotain niin sit ne on sillee, ne ei tajuu mitään, ne kattoo vaan et oot sä tosissas, et mä en ymmärrä yhtään mitään." (tyttö 17)

Kaksipyöräisten merkittävyys omassa elämässä kulkee mukana silloinkin kun ympärillä olevat ihmiset eivät jaa samaa kokemusta. Sitoutumisen aste vaihtelee sen mukaan, missä ryhmässä nuori on enemmän kotonaan. Lähteenmaan (2000, 35–36) mukaan suurin osa nuorten vertaisryhmistä on sellaisia, joissa niihin panostamista voi itse määritellä. Hän katsoo, että yhteisöllisyyden keveys on ollut leimaavaa 1990-luvun pääkaupunkiseudun nuorten yhteisöissä: ryhmään voi kuulua osa-aikaisesti ja siitä irtaantuminen on helppoa. Yhteisökiinnittyminen muodostuu sukkuloivaksi ja omaa valintaa korostavaksi. Mopoyhteisöön kiinnittymisen tulkitseminen tästä näkökulmasta vaikuttaa relevantilta. Mopoilu ei nuorten kokemuksissa ole tiukan normitettua ja nuoren habitusta vahvasti muokkaavaa. (Emt 34–35.) Salasuo (2007, 83) toteaa, että nuorten sosiaalisuus on muuttunut heterogeenisten, heikkojen sidosten pienryhmien suuntaan ja siten volyymiltaan suurista, kollektiivisista ryhmistä eli alakulttuureista pois päin.

Tästä huolimatta mopoilun tai moottoripyöräilyn ympärille rakentunut samanlaisuus voi tuottaa nimenomaan moporyhmiin hakeutumista, sulautumista ja niihin sitoutumista, vaikkakin se pohjautuisikin vain mopon luomaan pinnalliseen yhteisyyteen (McDonald-Walker 2000, 51.) Esimerkiksi mopomiittien suosio voi omalla tavallaan kertoa tämänkaltaisen jaetun kokemuksen tärkeydestä: koko mopoilijoiden joukon heterogeenisuudesta riippumatta, jonkinlainen erilaisuuden ylittävä toveruuden tunne on todennäköisesti olemassa (emt. 51). Ryhmän ei tarvitse muodostua yhtenäisestä massasta, jotta solidaarisuus ja kollektiivinen identiteetti voisivat rakentua. Yhteisö ja yhteisyys ovat erillisiä asioita: yhteisö voi

olla olemassa vaikka ryhmän jäsenten välillä olisikin sisäisiä eroavaisuuksia tai täysin samankaltaista yhteistä kokemusta ei jaettaisikaan. Tyttöjen ja naisten osallisuus mopo- ja moottoripyöräyhteisöissä ovat hyviä esimerkkejä tästä. (Emt. 53.)

Sosiaalinen monimuotoisuus lisääntyi mopon avulla: se toimi yhdistävänä tekijänä, jonka avulla oli mahdollista tavoittaa sellaisia ihmisiä, joita ei ehkä muuten kohtaisi:

”Nyt meillä on ollu semmonen viiden viiva kymmenen hengen ryhmä, mut viime kesänä meit saatto olla kakskytke siin samas porukas. Et saatto niinku jonku kaut yhdistyy johonki toisee ryhmää, ja siit kautta sai yhdistetty. Ja sit välil tuntu et koko [eräs helsinkiläinen alue] oli siin ajelemas.” (tyttö 16)

Mopon myötä rikotaan siis alueellisia rajoja – kaveripiirit voivat olla jostakin muualta kuin omalta asuinalueelta. Sitoutuneisuus ryhmään näkyy kuitenkin usein myös alueellisessa kiinnittyneisyydessä: toimintapaikat ja ryhmätoiminnan kontekstuaalisuus määrittävät usein asuinpaikan, koulun ja nuorisotalon kautta (Tolonen 2010, 9). Samanlainen kontekstuaalisuus oli havaittavissa myös mopoilussa, vaikka nuoret kertoivatkin mopon tuoneen elämään itsenäisyyttä ja lisäksi laajentaneen oikeutta määrätä itse milloin ja mihin lähtee. Mopoilu ei välttämättä laajenna nuoren liikkumisen piiriä niin valtavasti, kuin voisi ajatella. Mopon kanssa liikuttiin yhä edelleen kaupunkialueella, omassa lähiympäristössä, jonka määrittävät tietynlaiseksi koulu, koti ja kaverit. Uusia aluevaltauksia tehtiin mopon ehdoilla, mutta esimerkiksi pidemmälle suuntautuvat matkat ja isompien teiden hyödyntäminen on monelle mahdollista vasta myöhemmin:

”(…) Ku kaikil on piikit tai isommat, ni sit pääsee niinku kehää. Ja näit niinku isompii teitä. Koska sit ku on mopo mukana, siin porukassa, et sit se on semmost et pitää tarkasti miettii, et mitä kautta menee, koska pitää mennä niitä neljänkymppiin viidenkymppiin teitä. (...) Miiitissähän ajetaan niinku mopojen mukaan, niinku mopojen rajotusten mukaan. Et miiitissähän se on ihan ok, muuten sit se mopoilu rajottu just tähän, Helsinkiin ja vähän Vantaalle.” (tyttö 17)

Nuorten liikkuminen kulttuuristen ilmiöiden perässä on tiukimmin kiinni heidän omista sosiaalisista verkostoistaan. Paikallisuus ja lähialueille kiinnittyminen on tyypillistä myös pääkaupunkiseudun nuorille (Salasuo 2007, 70), ja jossain määrin se näkyy myös moponuorten keskuudessa:

”Nuoret, kuten aina, hakeutuvat paikkoihin, joissa on muitakin nuoria, mutta tätä liikettä eivät ohjaa niinkään kulttuuriset ilmiöt, vaan sosiaaliset verkostot ja maantiede. Luonnollisesti koulujen ja harrastusten sijainti määrittää arkista toiminta-alueita. Arjen ympyröistä irtaannutaan lähinnä viikonloppuisin ja osallistuttaessa erityisiin tapahtumiin, kuten diskoon, kotibileisiin tai konserttiin. Viikonloppuina jokaisessa kohdekaupungissa on paikkoja, joissa kokoontutaan.” (Emt.)

Kuten edellä jo todettiin, mopoilevien kavereiden olemassaololla on vahva vaikutus nuoren kiinnostuksen syntyemisessä mopoilua kohtaan. Tolonen (2010, 3) on tutkinut nuorten ryhmittymiä ja tyylejä osana Nuorten vapaa-ajan käytännöt ja nuorisotyö Suomessa –projektia. Nuorten tyyllisyys tai elämäntapaisuus on paitsi yksilöllistä myös vahvasti alueellisiin tai paikallisiin ryhmiin liittyvää. Näin ollen olemisen tyyliin liittyvä valinta ei ole täysin vapaata: mopoileva kaveriryhmä vaikuttaa usein siten, että mopot tulevat myös osaksi omaa elämää. Tolonen (2010, 4) määrittää elämäntavan toiston ja tavaksi tulleen käytännön näkökulmasta.

Elämäntapa on siis jotakin, joka koetaan tavalliseksi ja kyseenalaistamattomaksi. Elämäntyyli liittyy selkeämmin kulutuksen eri tyyliihin, joiden avulla erottaudutaan muista.

4.2.3 Dynaamista ja muuttuvaa – ryhmästä yksilöksi

Tässä selvityksessä oltiin kiinnostuneita moporyhmien ryhmädynamiikasta, lähinnä niiden hierarkkisesta rakenteesta. Nuorilta kysyttiin, onko heidän mielestään mopoilijoiden keskuudessa näkyvissä keskinäistä kilpailua mopoiluun liittyvissä asioissa, onko maineen tai nimen keräämisellä mopopiireissä merkitystä ja millaiset asiat tekevät jostakusta ”kovan” mopoilijan. Henkilökohtainen maine on olennainen ryhmädynamiikan kannalta. Kyse on maineen sidoksista minuuteen ja edelleen tämän minuuden kytköksistä sosiaalisuuteen: maineellista minää ei voi olla olemassa ilman esittäytymistä, sen alistamista muiden arvioivalle katseelle. Maine ei myöskään ole pysyvä olotila, vaan se vaatii jatkuvaa työstämistä ja uusia tekoja pohjaksi. Julkiset keuhut ja maineen kiiriminen ovat pelimarkkoja, joita poikien ryhmässä vaihdetaan vastavuoroisesti. (Vaaranen 2004, 39.)

Maineeseen liittyvät asiat olivat todellisia myös moponuorten keskuudessa. Mainetta tai nimeä rakennettiin yksilöllisyyden esittämisen kautta. Kilpailuasetelmia syntyi nopeuden, mopon, varusteiden sekä osaamisen ympärille. Tämä nähtiin kuitenkin monitahoisena asiana. Osa nuorista oli sitä mieltä, että ryhmähierarkkioita ei ole eikä kilpailua, ei ainakaan kaikissa piireissä:

”Jotkut on sillee, et joo mun mopo kulkee kovimpaa ja mulla on sitä ja tätä, että. Se on vähän sellast, mut jotku on niinku sit taas, et niitä ei pahemmin kiinnosta, et kuhan ne niinku pääsee paikast toisee. Ei sillee niinku, jotkut on vaa vähän sillee, jotkut ei taas niinkään paljoo.” (poika 17)

Toisaalta yleisesti ryhmäkäyttäytymiselle on tyypillistä erilaiset roolimudostelmat, eivätkä moponuorten ryhmät tee tässä poikkeusta. Yhteisyys on kuitenkin erään vastaajan mielestä paljon vahvempi elementti kuin kilpailu ja toisesta erottautuminen:

”Kaikki on tavallaan niinku tasa-arvosii siinä porukassa. Et sit totta kai joillain on, et kun ryhmässä liikutaan niin aina joku johtaa sitä ryhmää ja jokaisella on tavallaan niinku oma rooli, mut silti ollaan samalla viivalla, et ei kukaan oo mitenkään sillai niinku parempi. Okei, totta kai pyörissä ja muissa on tasoeroja, koska ei kaikilla ole varaa laittaa samanlaisii rahoja siihen, että jokaisella on sillee ja oma yksilöity pyörä ja muuta mutta samalla viivalla ollaan.” (poika 19)

Roolit ja erilaiset asemat ryhmissä palvelevat koko ryhmän hyvää.

Näyttämisen halu on kuitenkin kova ja se voi näkyä kaverin haastamisena, kokeilevana, leikkimielisenä ”painiotteluna”: *”Et just se, ku nuoret on sillee et ’et sä uskalla ’ sit et ’no katotaanko’ ja sit käy jotain.”* (tyttö 17) Usein tämänkaltaista testaamista tehdään, kun ryhmään tulee uusi jäsen:

”Et mont kertaa, just itseasias kaveril on eri mopo, et se on uus jossain porukas, ni on sillee et tuu ottaa viivaa, et katotaan et kumpi kulkee nopeempaa. Aika tyypillistä.” (poika 15)

Poika 1: *”No et pitää näyttää niinku muille niinku, mitä osaa niiku sillee mite sil osaa leikkii sil mopol.”*

Poika 2: *”Pitää leiju.”*

Poika 1: "Nii." (pojat 16 ja 15)

Mopoja ja moottoripyöriä vertaillaan paljon ryhmissä ja tietyt asiat nostavat mopon (ja kuskin) vertaisarvoa. Joidenkin vastaajien mielestä vertailu ja kilpailuasetelmat olivat toissijaisia sen rinnalla, että itsellä on mopo, joka mahdollistaa liikkumisen:

"Meiän koulussa ainaki puhutaan että sun mopossa on tommone ja mun mopo on tämmönen hieno ja kaikkee. Mut pääasia on, et on ees joku ajoneuvo millä pääsis johonki." (poika 16)

"(...) Yks kaveri joka sai mopon, se on semmonen [naurua], se on sen mielestä ihan hirvee ja tälle, sitä hävettää ajaa sillä ja must se on ihan tyhmä, musta on vaan kiva et jos on joku millä pääsee eteenpäin. Ei sillä oo niin väliä. Ja sit kun mun toisella kaverilla, sen mielestä tai siis niinku se on oikeesti aika huono eikä se oikein kulje eikä mitään mut se silti ajaa sillä pää pystyssä, et musta se on tosi hienoo sillee." (tyttö 15)

Vertailun ja arvostelun kohteeksi joutuvat myös ne, jotka eivät siitä niin välitä. Joillekin omaan mopoon liittyvä vertaispalaute voi hyvinkin olla synnä mopon vaihtamiselle:

"Kyl se nykypäivänä on vähä sellast. Ennehä must tuntu, et ei sil ollu mitää välii oli vaan, et kaikki oli vähä samanlaisii ja sillee. Mut nyt ku niit on nii paljo nii sit joku vähä kiinaihme ni ne ei oo nii suosittui et siit voi tulla vähä sanomist kavereilt .(...) no esim se mun Kymco ni siit tuli vähä sanomist ja kaikki vaa dissas sitä ja tälle, mut nyt ku mul on toi Gilera nii kaikki on vaa ookoo, mä en enää sano sulle mitää, et toi on hyvä ja tällee." (tyttö 16)

Kovan mopoilijan prototyyppi muodostui monissa haastatteluissa osaamisen, uskalluksen, riskien ottamisen ja vauhdin ympärille. Eräs vastaaja kiteytti kilpailuasetelmat ja arvostuksen tavoittelun kolmeen asiaan, jotka usein yhdistyvät:

Haastattelija: *"Eli merkillä on merkitystä."*

Tyttö: *"Joo, ja sit se vauhti viel siihen päälle ja kuskin tyhmyys. Siinä täydellinen yhtälö."* (tyttö 17)

Viritys	Mopo	Kevytmoottoripyörä	Yhteensä
Kyllä	20	6	26
Ei	8	1	9
Yhteensä	28	7	35

Mopon merkki, vauhti ja uskallus rajojen testaamiseen toistuivat muidenkin nuorten näkemyksissä kattavasti. Useimmat haastatellut nuoret sanoutuivat itse irti näistä, mutta totesivat kuitenkin havainneensa kyseisiä asioita mopoiluun ja moottoripyöräilyyn kuuluvana asiana. Yksi haastateltava kuvasi tätä sanomalla, että kunnioitus ei synny pelkästään hienosta moposta vaan kysymys on ennen kaikkea kuskin asenteesta:

"Emmä usko, et se välttämättä siit moposta on niin paljoo kiinni, vaa lähinnä siit asenteesta, et kuka sitä ajaa. Jotkut tekee tietysti hienon mopon, mut sit on taas niinku ihan pellejä, et muuten vaan pelleilee tuol liikenteessä ja tälle, että. Et se on niin monipiippunen juttu, et hankala siihen vastaa." (poika 17)

Vaikka useiden haastateltujen mopot olivatkin viritettyjä (ks. taulukko 5) ja siten lainvastaisia, pelleily liikenteessä luokiteltiin asiaksi erikseen. Pelleilyllä tarkoitettiin tässä muutakin kuin vain vauhtia, ja sitä voi harjoittaa myös vakiomopolla. Suurimmaksi osaksi liikenteessä tapahtuva mopolla leikkittely vaikutti aineistossa asialta, jota ei hyväksytty ja josta ei kunniapisteitä herunut. Vaikka yleinen mielipide aineistossa tuntui olevan tämä, liikenteessä pelleilyä silti tapahtuu. Edes mopolla temppuilu (keuliminen yms.) ei ollut kaikkia moponuria yhdistävä tekijä, pikemminkin sitä tapahtui vastaajien mukaan marginaalisen joukon sisällä: *"Ei se oo niinku oma -jaosto - vaan se on vaan niinku, tietyt porukat tekee sitä ja tietyt ei, mut kaikki on niinku samaa porukkaa mutta vaan osa kikkailee."* (poika 19)

Temppuilu, kikkailu, keuliminen ja muut taitoesitykset olivat asia, joka ei välttämättä näy nuorten käytännön mopoilussa, mutta jollakin tasolla monet kuitenkin toivat esille, että taitavien ajajien esityksiä seurataan muun muassa mopomiiteissä ja internetin välityksellä. Enemmän kyse on todennäköisesti siitä, että temppuilun kautta on helpoiten mahdollista tulla esille hyvänä, taitavana ja osaavana ajajana. Ajotaitoa ja osaamista arvostettiin kyllä:

"No sitä arvostetaan siinä ryhmäs sinänsä, et jos on taitava ajaja. Et silloin se saa hyvän maineen siin ryhmässä. (...) Kyl mä sen verran aattelen, et toi on taitava kuski jos se siin keulii tai jotain. Osa nää perustrikit, et kyl mä sitä arvostan sit." (poika 15)

Lisäksi kavereiden mielipiteillä on usein vaikutuksensa nuoren valintoihin kuten seuraavasta haastattelukatkelmasta käy ilmi. Keskustelun aikana pohdittiin, onko sillä väliä, millaisella mopolla haastateltavat itse ajavat. Tilanteessa jäätiin puimaan yhden ryhmähaastatteluun osallistuneen pojan mielipidettä niin kutsutusta laatumoposta:

Haastattelija: *"Oke. Tota onks ne teille sit merkityksellisii, et mikä mopo on tai siis teillä itellänne?"*

Poika 1: *"Noo, no kyl mulle se minkä mä aion niinku, no mulle on aika varmaa jo minkä ostan, nii et kyl se mulle aika tärkeet, et se on sellane niinku laatumopo ja näi, et se ei kummiskaa oo mikää näit kiinaihmeit et."*

Haastattelija: *"Minkä sä sit ostat?"*

Poika 1: *"No mä varmaa ostan Yamaha Sliderin."*

Poika 2: *"Se on japanin ihme"*

Poika 1: *"Nii japanilaiset valmistaa hyvää, se on eri juttu ku kiinalaiset."*

Poika 2: *"Mut silti ne on laittanu mutterit vinoo."*

Poika 1: *"Joo no mul on sillee kyl se laatu aika tärkeetä."*

Haastattelija: *"Joo."*

Poika 1: *"Emmä halua mitää iha laatumopoo."* (pojat 15 ja 16)

Laatu ja mopoiluun liittyvät muut merkitykselliset asiat ovat siis yhteisesti neuvoteltuja ja säädettyjä konstruktioita. Ne ovat siten muuttuvia kokonaisuuksia, mutta yksi asia näyttäisi kuuluvan mopoiluun tiiviisti: virittämisellä ja vauhdilla on mopoilussa niin paljon merkitystä, että tämä yhteinen kokemus kestää myös aikaa:

Haastattelija: *"Onks se virittäminen niinku siis sillai arkipäivästä, et se ei oo mikään niinku iso juttu?"*

Poika: *"Ei. Siit on tullut semmosta. Tai se on siis itseasiassa ollu aina kun mä oon keskustellut tästä isäni kanssa, niin se sanoo, et se on ollu aina se sama taistelu."* (poika 19)

Virittäminen on siis olennainen asia vauhdin parantamisessa. Se ei kuitenkaan välttämättä kerro mopoilijoiden tavoitteesta saada arvostusta muilta. Nuoret kertoivat usein, että virittäminen johtuu liikennevirran mukana pysymisen tärkeydestä, liikenneturvallisuuden parantamisesta ja siitä, että henkilökohtaisesti hidas vauhti kyllästyttää. Seuraavassa haastattelukatkelmassa korostetaan kuitenkin, että vauhtia tehdään itselle:

Haastattelija: *"Okei, tota. Sit, teil on viritetyt noi mopot. Ni onks tein kaveriporukas sellast kilpailua, et kenen menee kovimpaa ja kenellä on hieno ja kuka osaa taituroida paremmin? Et onks se semmonen kova kaveri, joka sit osaa tehdä kaikkee hienoo?"*

Poika 1: *"No, emmä tiä oikeen, on monilla mun kavereilla viritetty mopo. Mut ei se kai sillee, et kenel menee kovimpaa. Mut se on vaan vähä tylsää ajaa joku neljäviis, sen takii jotku vähä virittelee."*

Haastattelija: *"Ei oo kilpailuu?"*

Poika 1: *"Nii. Ku jotkut mopot saattaa olla iha vakion vähän sellasii lussui, niinku hitait. Ja tällee, ei oo oikeen mitään tehoi. Nii sen takii jotkut saattaa virittää niitä ja tällee."*

Poika 2: *"Ei mul oo kyl sinänsä mitää välii, et kulkeeks mun kovempaa ja onks hienempi, ni kuhan ittelleni sopii se." (pojat 16)*

Paitsi, että vauhtia tehtiin itselle, sitä tavoiteltiin myös ryhmän takia. Kavereiden mukana halutaan pysyä ja siksi omaa mopoa täytyy virittää. Tavallaan ryhmän nopeimmat asettavat sen tason, jolla liikutaan:

"Ei se [vauhti itsessään] niinku oo tärkee et, mut sit jos halua pysyy porukas mukana, tai siis sillee et ei jää porukas jälkee, ni on se sit niinku vähän parempi ku se et mä joudun soittelee niille puolen tunnin välein et mis te ootte." (tyttö 16)

Kaveripiireissä vauhdin määrittely näyttää sujuvan näin, mutta mopomiiteissä tilanne on toinen; silloin liikutaan mopojen ehdoilla, vaikka mukana on paljon isompia pyöriä ja autojakin.

Joidenkin mielestä virittämisessä ja vauhdissa on kuitenkin nimenomaan kysymys oman aseman parantamisesta. Arvostus ja vauhti ovat suoraan verrannollisia, *"koska jos on mopo, ni sitä ylempi mopoilija sä oot, mitä enemmän sun mopo kulkee"* (tyttö 17).

Haastattelija: *"Onks teil sit sillee et tekeeks joku just sellasen kovan tyyppin, just toi vauhti esimerkiks tai jotai?"*

Poika 1: *"Se on just se vauhti, se se on."*

Poika 2: *"Kyl se jos jollai muul menee kovempaa, nii on se sit sillee vähä, et kattoo vähä, et kattoo sit ku itellä menee vähä hiljempaa, nii saattaa se sit olla." (pojat 15)*

Virittäminen ja vauhti näyttäisivät liittyvän moniin erilaisiin asioihin, ne kietoutuivat nuorten kokemuksissa yhteen tiiviisti. Se oli toisaalta henkilökohtainen valinta ja osa omannäköistä mopoilua, toisaalta se sai myös paljon vaikutuksia vertaisryhmästä. Mopotutkimuksissa nuorilla ryhmäpaineen ja kaverien vaikutus on todettu merkittäväksi. Tämä näkyi mopojen virittämisenä, koska porukkaan kuulumisessa ja vauhdissa mukana pysyminen voi vaatia, että mopoilun välineistö on samaa luokkaa kuin muillakin (Hernetkoski ym. 2007, 58–59.) Ryhmäpaine ja ryhmän sisäinen arvoasteikko on moponuorten ryhmissä nuorisotyöntekijöiden mukaan vahvasti läsnä mopoilun arjessa. Oma statusta korostetaan mopoiiluun liittyvien merkitysten kautta: talvella ajaminen kertoo vaatavien olosuhteiden hallinnasta, merkkimopon

omistaminen on tärkeää, ajotaidoissa, nopeudessa ja mopon tuunauksessa kilpaillaan. Kasvojen menetys on todellinen riski. Ryhmäpaine on kasvanut kovemmaksi sitä mukaa, kun tyttöjen osuus mopoilijoiden joukossa on kasvanut; tytölle häviäminen edellä mainituissa asioissa on pahinta, mitä voi tapahtua. (Epävirallinen keskustelu Dimitrios Zafiriksen kanssa 4.2.2011, muistiinpanot.) Aineiston näkökulmasta ryhmäpaineen merkitys ei kuitenkaan muodostunut vahvan läpileikkaavaksi, enemmän merkitystä näytti olevan liikenteen aiheuttaman paineen alla mopoilulla.

Mopoilun heikoksi koettu status koko liikenneyhteisössä on saanut siis aikaan virittämistä. Virittämisiä tehdään myös tekniikan takia: kaikki virittämiseksi luokitellut toimenpiteet eivät vaikuta vauhtiin, vaan niitä tehdään koneiston "suojaamiseksi". Näin minulle kertoi yksi nuori mies:

"Se kuulostaa aika karulta, mutta ehkä semmonen, varmaan oisko 7/10 [arvio, kuinka paljon mopoista on viritettyjä]. Et siis todella laaja. Mut se on vähän, miten sen virittämisen nyt ottaa. Et niinku se, samanlainen mopo kun mulla oli niin sen saa ilman mitään erikoistyökaluja tai mitään lisää ottamatta niin kulkemaan sen 60–70. Ihan niinku siis ihan vaan ottamalla kuristukset pois, mikä lasketaan sekin jo viritykseks, vaikka se ei periaatteessa oo viritys vaan sä vaan palautat sen taas vaan takas arvoihin. Mut sit kun mennään sen yli, et aletaan ostaa putkee, vaihtaa isompaa sylinteriä sinne, kaasareita mikä maksaa niin niitä ei oo paljon, et ne on harvassa." (poika 19)

Hänen mukaansa virittäminen, jota tehdään mopon osia vaihtamalla tai parantamalla, on harvinaisempaa. Näistä taustatekijöistä huolimatta virittämiseen ja vauhtiin liittyi aineistossakin jonkin verran kokemuksia, joiden kerrontaan sisältyi paljon ylpeyttä. Tässä kolmen nuoren miehen kertomukset haastattelussa, jossa he olivat yhtä aikaa läsnä. Jokainen halusi tuoda esiin oman esimerkinsä siitä, kuinka nopeasti omalla mopolla pääsee:

Poika 1: *"Mul ois kans siel samois lukemis. [naurua]"*

Poika 2: *"Kyl mullaki meni kehäl sillo miitis tunnelist kaheksankyt mittari."*

Poika 3: *"Mä menin kehäl autoist ohi."* (pojat 15, 16 ja 16)

Best (2005, 36) on tutkinut autoilla "cruisailua" ja todennut, että tähän vapaa-ajan muotoon liittyvien merkityksellisten asioiden tiedostaminen ja cruisailun kontekstin ymmärtäminen tuottavat nuorille kulttuurista vaikutusvaltaa. Näin ollen tarinat poliiseista, mopoilun tapahtumapaikoista tai näyttävistä ajoista muodostavat tärkeän osan osallisuuden kokemuksesta. Tässäkin selvityksessä paitsi edellä olevan sitaatin kaltaiset sankaritarinat myös yksittäisten tapahtumien ympärille luodut tapauskertomukset muodostuivat puheissa yleisiksi. Niiden avulla ja niiden kautta on mahdollista tehdä näkyväksi mopoilun kontekstia sekä ryhmän sisällä että uusille jäsenille ja myös ulkopuoliselle haastattelijalle.

Mopon merkillä ja siten laadulla oli myös oma merkityksensä mopoilijoiden arvostelmissa: *"Kakstahti on kovempi ku nelitahti ja sitte KTM (...) tai joku tämmöne joka maksaa enemmän totta kai ni se on hienempi totta kai."* (poika 21) Halvat, Kiinassa valmistetut mopot olivat auttamatta listan häntäpäässä, kun taas esimerkiksi Euroopassa valmistetut mopot saivat erilailla kunnioitusta:

"Mut sillon kans merkitystä et onks sul Citymarketista ostettu mopo vai joku hieno mopo. (...) No ihan sillee, et onks se joku Piaggio vai Yamaha. Vai onks se sit joku Soliferi jostai Citymarketista." (tyttö 17)

"Ne [kalliimmat ja kovempaa kulkevat mopot] on tietenkin sit mopoilevien ihmisten keskuudessa nii vähän niinku korkeemmalla tasolla." (tyttö 20)

Mopon merkkiin liittyvät kannanotot olivat kuitenkin monimuotoisia eivätkä kovin ehdottomia. Esimerkiksi halvemman mopon kanssa arvostusta voidaan hakea ja saada vauhdin kautta:

"Mut sit taas sul on joku kiinaihme nii ja se menee iha sika kovaa jotai satast ni kaikki on varmaa sillee wou, ku et ku ne voi kuitenkin saada sillee viritetty aika kovaa kulkee ja sillai." (tyttö 16)

Toisaalta kalliimpiin merkkeihin lukeutuva Derbi on mopo, jolla saa arvostusta, mutta joka voi samalla tehdä omistajastaan nuorten mielestä liian kukkoilevan. Kulusta keskittietä on vaikea määrittellä, mutta nuoret itse tuntuivat olevan hyvin tietoisia moponuoren asemaan ja "cooliteen" liittyvistä asioista:

Poika 1: *"Monet kaverit joil just on Derbi, ni ne on just sellasii et se on paras ja kaikki muut mopot on paskoja, et mikään muu ei oo parempi."*

Poika 2: *"Joo nois Derbi-kuskeis ni niit pidetää yleensä semmosin tai ainaki me pidetää niit semmosin ylimielisin semmosin." (pojat 16)*

Vaikka mopoilijoiden keskuudessa kunnioitukselle rakentuikin usein erilaisia vaatimuksia, lopulta enemmän tärkeää tuntui olevan, kuinka paljon omaan tekemiseen ja valintoihin näiden yleisten vaateiden annettiin vaikuttaa.

Kaiken kaikkiaan statuksen tavoittelu ja siihen liittyvät kolme asiaa (merkki, vauhti, uskallus) nähtiin usein mopoikään kuuluvina. Ikä tuo mukanaan uudenlaista vastuuta ja tietoisuutta omista tekemisistä. Ikään liittyi myös kunnioitusta: pitkään mopopiireissä mukana olleet nuoret tunnetaan, tunnistetaan ja heitä kunnioitetaan. Kevytmoottoripyörään ja siitä isompiin moottoripyöriin kyseiset asiat eivät enää kuulu samassa mittakaavassa kuin nuoremmilla mopoilijoilla. Isojen pyörien näkökulmasta tilanne näyttäytyi itse asiassa usein päinvastaisessa valossa:

"No siis, mopoilijoitten piirissä ehkä joo [maine karttuu mopon merkin, vauhdin ja hullunrohkeuden kautta]. Mut sit me, joilla on vähän aivoja, ja on just joku piikki tai isompi pyörä, ni kattoo sillee et vittu sä oot tyhmä jätkä. Et miks virittää mopo et se menee yheksäkyt, voi odottaa sen vuoden ja hommaa piikin, et sais ihan laillisesti ajaa nii kovaa. Just et jossai mopomiiteis on jotain mopoi, jotka menee letkan ohi jotai seittemääkymppii, kun muut menee just sitä about viittäkymppii. Koska siel on niit tavallaan mopoi, mitä ei oo viritetty ja sit ku on niit viritetty et 'jee, me voidaan mennä ohi'. Sit ku on näit et letkas ei sais ohitella ja kaikkee. Ei voi ymmärtää." (tyttö 17)

Samantyyppinen asenne välittyi mopomiittien yhteydessä niiltä vähän vanhemmilta nuorilta, jotka olivat jollakin tavalla mukana miitissä vastuullisessa roolissa. Riskikäyttäytyminen ei missään tapauksessa kuulu liikenteeseen, vaikka mopoilussa liikenteessä tempuilu tunnistettiin mainetta kerryttäväksi asiaksi:

"Sellast kikkailuu niinku parkkipaikalla tai sitte kovat jätkät vetää liikenteessä niin keulii ja endoilee ja kaikkee tälläst näin, ni sillähää saa periaattees näilt nuoremmilta tota mainetta ja mammonaa ku tekee sitä tuol liikenteessä vetelee." (poika 19)

Mopomiiteissä vanhemmat, noin 20-vuotiaat entiset moponuoret kantoivat vastuuta tapahtuman sujumisesta. He näyttäytyivät, olivat esillä ja pitivät yllä järjestystä. Kunnioituksen saamisen myötä näillä nuorilla oli mopoilussa myös kontrollivaltaa: järjestystä ja turvallisuutta vaarantavaan käyttäytymiseen puuttuminen oli mahdollista. Se, millä tavalla kyseinen asema oli saavutettu, jäi arvailujen varaan; kenties heidänkin on pitänyt kerätä aikoinaan tietty määrä nimeä ja mainetta näyttäytymällä osaavina kuskeina, kenties tempuillemallakin:

Haastattelija: *"No mistä se nimi niinku millä sitä voi kerryttää? Mitkä on kovia juttua näissä ympyröissä?"*

Poika 1: *"No liikenteessä tempuile."*

Poika 2: *"Nii ja olemalla näkyvillä ja pitämäl semmost pientä järjestystä ja kuria täs hommas, et jos meinaa lähtee överiks ni menee sanomaa sitte ja tämmöne näin." (pojat 19 ja 20)*

Nämä nuoret irtautuivat kuitenkin aineiston keruuhetkellä liikenteessä tempuilesta ja kantoivat myös yleisesti huolta tästä mopoilun suunnasta:

"Mut silti nykyää se on menny kyl sellaseks et vanhemmat [mopoilijat] pitää sitä niin pelleilynä, et tollast tehää nii sit sit tulee nii paljo negatiivist, et sit yleensä niinku oikei kunnol tyylit rankastaa siitä et sit jätkää tyylit jos se tulee puhuukin ni sit se on heti sellasel mustal listal." (poika 20)

Mopomiittiyhteisöissä selkeä hierarkkinen järjestys näyttäisi siis ainakin olevan olemassa, vaikka samanlaista ei kaikissa yksittäisissä moporyhmissä tai kaveripiireissä näkyisikään tai tunnistettaisikaan. Loppujen lopuksi liikenneälyä ja tilannetajua omaavat "fiksut jätkät" nousevat näille arvostetuimmille portaille:

"Nii et noin ei tehä ja näin pois päin ja kyl fiksut jätkät yleensä sitte, jotka halua tätä toimintaa halua pitää yllä nii yleensä ne on sit ne jotka tulee tunnetuimmiks." (poika 20)

Mopoilijoiden ryhmissä sisäinen sosiaalinen kontrolli toimi vaihkeisesti, aina ei tarvita sanoja tai konkreettia puuttumista. Kokeneemmat ja vanhemmat mopoilijat siirtävät hyväksytyt ajotavan mallia nuoremmalle sukupolvelle:

"Mut toki siel aina on jotain sankareita jotka lähtee ohittaa, vastaan tulevien kaistal ohittaa. Mut niit on tosi harva. Mut sit jos lähtee ohittaa toiselt kaistalt, ni jos sielt tulee vaik joku piikkipoika siihen eteen et se ei pääse sielt, ni se menee kiltisti takas siihen letkaan." (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Joskus isoissa ryhmissä kuten miiteissä yksilöt menevät ryhmän taakse ja testaavat sen rajoja. Yhteisistä pelisäännöistä pidettiin kuitenkin kiinni eikä rikkeitä yleisesti hyväksytty. Mopoilun hyvää mainetta haluttiin ylläpitää ja vaalia:

"(...) Jotkut siel on niinku haha, et meit on näin paljo et me rikotaan et ei voi jäädä kii et siin on yhen miitin aikana sen Allrightin kauppa, myydää prätiki ni sielläh rikottii ikkuna samaa aikaa ja käyttii hakee joku putki, ni must se on niinku se yksi [liideri] joka niinku johtaa sitä, ni se itekki sano et tommone toiminta ei oo niinku mistää kotosin." (poika 16)

"Sit jokainen muistaa pitää sen maalaisjärjen mukana ni saa pidetty yleisesti kaksipyörästen maineen vähän parempana." (poika 20)

Sääntöjen vastaisesta ajamisesta muodostuneista tilanteista ja tapahtumista oli myös syntynyt tarinoita, jotka siirtyivät ryhmässä eteenpäin ja uusille jäsenille. Sisäinen järjestys säilyi:

"Joo sit se meinas saada turpaan siel sen takii ku siel ajettii jotai kolmeekymppii iha sillee hitaasti ja sit se lähti siit sen skootteril ohittelee siel kevaarit ja näi ja ni sit se melkei sai turpaan siel ku me pysähdyttii. Ni kyl nyt kaikki sillee tietää, et ei nyt läheta turhaa ohittelee ketää, et mennää siin, ajat siin kohtaa missä pitää niinku ajaa." (poika 16)

Vastaavaa sääntöjen tunnistamista ei havaittu yhtä suoranaisesti nuorten omissa kaveripiireissä, mutta oletettavasti samanlaisia suhteita on olemassa myös niissä:

Haastattelija: *"Okei. Tota, kerroit että teillä on tällanen porukka jonka kanssa mopoilet. Ni onks siinä teillä porukassa jotain, ei nyt ehkä sääntöjä, mut jotain minkä mukaan te ootte ja ajelette?"*

Tyttö: *"No ei. [naurua]"*

Haastattelija: *"Annetaaks siinä ryhmässä palautetta jos joku mokaa?"*

Tyttö: *"No, ei nyt varmaan sillee, mut sit voi vaa sanoo sillee et hei, kattoo miten ajelee. Tai jotain et, niinku vähän varovaisuutta." (tyttö 16)*

Ryhmässä kannettiin huolta yhteisesti myös toisten tekemisistä:

"Ja sitte pojissa se on, emmä tiää tuleeks se sitten sitä kautta kun ollaan niin paljon yhdessä, niin sit sieltä löydetään tavallaan ne virheet. Et ku ajetaan porukassa jossain et hei, mitä sä palloilet, että onks mitään järkee." (poika 19)

Mainetta, nimeä ja erottautumista voi tavoitella myös muuten kuin ajamalla kovaa. Moposta voi tehdä itsensä näköisen esimerkiksi maalaamalla, vaihtamalla tehdasvalmisteisia osia toisenlaisiksi tai varustamalla mopoa monipuolisemmin. Ulkonäön ja vauhdin parantamiseen tähtäävät toimenpiteet olivat yleisiä, mutta näissä yhteyksissä nuoret korostivat sitä, että mopoa laitetaan oman näköiseksi itseä varten ei ryhmän vaatimusten takia:

"Kyl mä niinku tykkään lähinnä siitä että se kulkee jonku verran ja näyttääki ihan hyvältä, mut emmä niinku sillee sen takii et niinku muut on sillee 'vau', vaan ihan niinku sen takia et se on kiva itel, et pääsee, tälle että. Ei oo niinku se päätavote et muut on niinku sillee et se ois hienoo." (poika 17)

Koska mopoilu kietoutui vahvasti sosiaalisten suhteiden ympärille ja enemmän tai vähemmän tiiviiden kaveriporukoiden tekemisen ytimeen, on siten ristiriitaista, jos ryhmä ei tuottaisi tiettyjä standardeja mopoiluun liittyen. Mopoilussakin seurataan trendejä ja niillä on vaikutuksensa nuorten tekemisiin. Mopo on yksi keino ilmentää omaa henkilökohtaista olemista ja se mahdollistaa itselle tärkeiden asioiden esille tuomisen.

Tällä ei tavoiteltu muiden kunnioitusta, mutta muodissa ajan tasalla pysyminen on todennäköisesti tärkeää mopoilussakin. Tuunaaminen, mopon laittaminen ja uudistaminen, olivat tärkeitä suhteessa muihin mopoilijoihin, koska sitä kautta voidaan ilmaista ympärille omasta läsnäolosta ilman, että kasvot ovat tunnistettavasti näkyvissä:

"Kai se on, että muutkin huomaa että tossa menee nyt se ja se." (poika 19)

Tyttö: *"Emmä tiä ku ei kenelläkään oo sillei samanlaista tai jotenkin kaikilla on tosi eri merkisii ja sillee tai no yhel meidän koulus on, mut se sit asuu taas ihan toisella puolella Helsinkiä nii ei sillä oo niin väliä. Ja sitku mun kaveril on, sillä on sininen ja mulla musta niin ei sillä oo niin väliä."*

Haastattelija: *"Aivan, no mut jos olis ihan samanlainen, niin haluaisitsä laittaa jotain?"*

Tyttö: *"Kyllä mä siihen jotain tarroja varmaan liimailisin ja vaihtaisin jotain peilejä, mut emmätiä ei muuta, sillai et tunnistaa."* (tyttö 15)

Erottautua voi myös panostamalla laadukkaaseen mopoon tai moottoripyörään. Kaikki nuoret eivät kiinnittäneet erottautumiseen huomiota kovin intensiivisesti, mutta omannäköisyydellä tuntui olevan merkitystä isolle osalle nuorista:

"No onhan porukas aina se, et kenellä on hienoin ja kellä on sitä, mut mä en oo oikeen jaksanu välittää siitä. Et kylhän mäkin oon saanu kuulla tost mun mopost et kuin paska se on. Et kuin ruma ja se ei liiku, mut en mä oo välittäny, et antaa olla. Kuhan mulla on joku millä mä voin liikkuu. Oli se ihan mikä tahansa. (...) Nii, et kyl sen huomaa et jotkut on sellasii et ne ottaa ne kritiikit taas vastaan tosi huonosti, et okei, pitää vaihtaa mopoo." (tyttö 16)

Haastattelija: *"Miks sitä tuunattii? Siis halusiksä siitä vähän semmosen erilaisen tai et se erottuu ja..."*

Tyttö: *"Joo ja sit ku siin oli, se oli vähä sellai ruma."* (tyttö 15)

Tuunaamisen kautta erottautumisen merkitys voi nousta suureksi, jos muuta vaihtoehtoa erottautua massasta ei ole. Eräs tyttö halusi mopoksi jonkun muun kuin skootterin, mutta perhe oli asiasta eri mieltä. Skootteri rakennettiin lähes täysin uudeksi kuitenkin teknisiä ominaisuuksia muuttamatta:

"Tää hommahan lähti nyt liikkeelle siitä et pikkusisko ilmotti sit että haluis ittellee mopon ja vängäs ettei skootteri kelpaa mutta päästii sitte yhteisymmärryksee et jos se on semmonen skootteri et toist samanlaist ei tuu sitte kellää vastaa ni kelpaa ni. Siitä se ajatus sit lähtiki, (...) oli pääasia se et tekniikka jää ihan täysin vakioks et ettei sisko pääse hengestään ni se on tota täysin, täysin tehdaskunnos tota tekniikaltaa mut ulospäin ni tota ei yhtää alkuperäst osaa jätetty että." (poika 20)

Omassa ikäryhmässä erottautuminen tai statuksen tavoittelu voi toisaalta yksinkertaisimmillaan olla sitä, että nuorella on ylipäätänsä mopo:

"Mut se on vaa vähä niinku pidät sä vähä etuoikeutettun et ne kenel on mopo ni niil on ne pystyy luomaan sit ehkä enemmän pääsee paikkoihin ja missä on enemmän ihmisii. En tiä." (poika 16)

Mopon myötä omaehtoinen, liikkuva nuoruus on mahdollista: *"Kyl se sillo ku ite sai mopon ni tunsii et on vähä eri tasol ku ne kenel ei oo mopoo."* (poika 17) Mopot ja moottoripyörät eivät siten ole vain moottoriajoneuvoja tai tuotteita, vaan niihin liittyy myös symbolisia merkityksiä ja ne toimivat identifikoitumisen välineinä. Mopo on sosiaalinen viesti ympäröivään maailmaan. (McDonald-Walker 2000, 13.)



Tuunauksen taidonnäyte.

Asiat, jotka moponuorten keskuudessa kiertyivät kunnian ympärille, näyttäytyvät lainsäädännön ja liikenneturvallisuuden näkökulmasta selkeinä uhkatekijöinä. Mopoilu Suomessa -tutkimuksen (Hernetkoski ym. 2007) mukaan mopojen huippunopeuksista kysyttäessä vain neljä mopoilijaa ($n = 52$) ilmoitti moponsa kulkevan enintään 45 km/h, mikä on siis mopon suurin sallittu rakenteellinen nopeus. Enemmistö vastaajista ilmoitti moponsa huippunopeudeksi vähintään 60 km/h. Poikien ilmoittamat mopojen huippunopeudet (ka 78 km/h) olivat tyttöjen ilmoittamia lukuja (ka 56 km/h) suurempia. Mopon virittäminen oli selvästi poikien juttu: pojista 85 %:lla oli viritetty mopo. Nopeuden lisääntyessä ajotehtävä kuitenkin vaikeutuu ja esimerkiksi erilaisiin yllättäviin tilanteisiin on vähemmän aikaa reagoida. Onnettomuuden sattuessa seurauksetkin ovat pahempia suurissa nopeuksissa. (Hernetkoski ym. 2007, 59.)

Huoleton suhtautuminen virittämiseen ja suuriin nopeuksiin rinnastune joiltakin osin miehiseen elämämaailmaan, kaahailukulttuuriin, jota erityisesti Heli Vaaranen (2004) on tutkinut Suomessa. Kaupungin julkiset tilat ja liikenne tarjoavat nuorille toiminnan kentän, jossa on mahdollista tehdä ja osallistua aikuiseen tapaan. Normien ja rajojen testaaminen on mahdollista tässä avoimessa ympäristössä ilman aikuisen valvovaa katsetta. (Emt. 15.) Vaaranenkin toteaa, että autojen ympärille muodostunut kaahailukulttuuri on ryhmätoimintaa, joka nuorilla perustuu sosiaalisuuteen ja sille asetettuihin tavoitteisiin. Näitä ovat esimerkiksi suosituimmuus ja sosiaalinen tunnustus (emt. 17).

Ryhmäorientoituneisuus on kiinteisiin ryhmiin kuuluvilla pojilla yleistä ja identiteetti rakentuu vahvasti tästä sitoutumisesta. Identiteetin rakennusaineiksi kelpaavat vain kulttuurisesti merkittävän ryhmän palaute ja vertaisarviointi. Tätä taustaa vasten sellaiset määritteet kuten rajuus, hulluus, uhkarohkeus ja uskallus saattavat Vaarasan (2004, 30) mukaan muodostua jopa pysyviksi miehisyyden mittareiksi. Riskien tunnistaminen on nähty mopoilijoiden kohdalla vähäiseksi. Se, ettei riskejä tunnisteta, lisää edelleen riskipitoista ajoa. (Hernetkoski ym. 2007, 60.)

Koulutukselliset ja liikennekasvatukselliset interventiot ovat keinoja parantaa riskien hallintaa, mutta näillä tavoilla ei välttämättä pystytä hallitsemaan mopoilijoiden ryhmäkäyttäytymiseen ja sosiaaliseen rakenteeseen liittyviä riskiajamisen muotoja.

McDonald-Walkerin (2000, 22) mukaan moottoripyöräilijät ovat kyllä tietoisia ajamiseen liittyvistä, henkilökohtaisestikin otetuista riskeistä, mutta niiden painoarvo määrittyy subjektiivisesti: jos itselle merkitykselliset sosiaaliset prioriteetit (mopoilun ollessa kyseessä esimerkiksi maineen kerryttäminen tempuilleamalla liikenteessä tai virittämällä) ylittävät ajamiseen liittyvät uhkatekijät, ajaminen tapahtuu enemmän sosiaalisten asioiden vaikuttamana.

4.3 Mopojen merkitys osana nuoren elämää

Mopoiilu harrastuksena näyttäytyy problemaattisena riippuen siitä, kenen käsityksistä on kysymys. Se määrittyy harrastukseksi mopoilun intensiteetin ja voimakkaan vapaa-ajan viettoon liittyvän kytköksen kautta. Toisaalta mopoilijat itse eivät välttämättä tunnista mopoja osana vapaa-aikaansa leimallisesti harrastuksena. Aaltosen (2010, 105) mukaan mopot ja mopoiilu kaikessa arkisuudessaan ja tavallisuudessaan poikkeavat siitä diskurssista, jolla harrastuksista nykyään laajasti puhutaan. Aaltonen viitanee harrastustoimintojen järjestäytyneeseen, ammattimaiseen ja ohjattuun malliin. Mopoiilu ei siten omaehtoisena toimintana niinkään linkity nuorten mielissä harrastukseksi, vaan sen merkitys korostuu paitsi tietyssä hetkessä tärkeänä osana elämää ja vapaa-aikaa myös välivaiheena työhön ja ammattiin.

Tässä selvityksessä oltiin kiinnostuneita siitä, määrittävätkö haastatellut nuoret mopoilun harrastukseksi. Selkeästi suuremmalle osalle mopo oli harrastus (taulukko 6).

Onko mopoiilu harrastus	Pojat	Tytöt	Yhteensä
Kyllä	30	10	40
Ei	4	0	4
Yhteensä	34	10	44

Mopoilun harrastusluonnetta pohdittiin kuitenkin paljon, eikä mustavalkoinen joko tai -ajattelu ollut nuorille itsestään selvä. Jotta mopoilu määritettäisiin harrastukseksi, sen piti vastaajien mielestä täyttää joitakin ehtoja. Näistä useimmiten esiin tullut korosti sitä aikaa, joka mopoiluun käytetään. Mikäli mopon päällä tai sen kanssa kuluu suurin osa vapaa-ajasta, mopoilu on harrastus: *”No kyl se on niinku oikeastaa, ku mä en oikee muuta harrasta ku noita, se on niinku se pääharrastus mulle. Sitä tulee eniten niinku tehtyä vapaa-ajalla.”* (poika 17) Vastaaja nosti esiin myös sen, että muutakaan varsinaista harrastusta ei ollut: *”Nojoo, periaattees [mopoilu on mun elämä], eikai siin mitään muuta, siitä on tullu harrastus koko jutusta. Et se on jääny päälle.”*

Samaan tapaan asiaa määrittä eräs tyttö:

Haastattelija: *”Tota, onks mopoilu, tai ei sulla enää oo mopoo. Mutta jos puhutaan siitä mopoilusta, ni ajattelitsä sitä harrastuksena? Tai pyöriä, ajatteleksä niit harrastuksena? Onks se sulle harrastus?”*

Tyttö: *”No, oha se sillee ku mennää iltasin ajelee vaa hupii jonnekki, ni onhan se sillee harrastus. Mut nyt ku on tullu siihen ikään et käy kesätoissa ja tälle, ni enemmän se on sitä tavallaan pakollista liikkumista varten.”*

Haastattelija: *”Että ei enää, et niinku ajattele, et sä harrastat pyöriä.”*

Tyttö: *”No siis jos jossai koulussa tyylit et tulee uus opettaja ja se kysyy et mitä harrastat, ni mä sanon sit et moottoripyörällä ajelua. Et kyl se sillee on harrastus mut sillee taas se on niinku semmonen väline millä mä liikun töihin ja kouluun ja tälle.”* (tyttö 17)

”On [harrastus], no ku periaattees mä oon tekemisissä sen kaa koko päivän. Ni siitä on tullu sellanen, periaattees niinku harrastus. Niinku ratsastus, ku mä käyn siellä joka päivä. Ja kyl mä niinku katon kaikkii mopoi et minkä merkinen ja tällänen.” (tyttö 16)

”Nii, no mä määrittelen sen mukaan, et jos mä käytän siihen mahdollisimman paljon aikaani, sen voi luokitella sen jälkeen harrastukseksi. Jos mä haluan käyttää aikaa siihen nii sillon se on harrastus.” (poika 16)

Harrastuneisuuteen liittyy jollakin tavalla myös yleinen kiinnostus paitsi omaan myös muiden mopoihin. Mopon laittaminen, korjaaminen ja ulkonäköön panostaminen tekivät moposta harrastuksen:

”Jollain tavalla tietenki on. Jos siihen niin ku, no tottakai mä en sano et näil vanhoil mummoil jotka ajelee kauppaan ees taas, se ei välttämättä oo harrastus, mut jos siihen jollain tapaa panostaa ja tietyl taval jaksaa nähä vaivaa sen niinku laittamiseen, korjaamiseen, ulkonäköön ja muutenkin nii on se siin vaihees mun mielest harrastus, mut ei se sit jos sitä käyttää kauppakassina nii oo mikään harrastus, sit se on kauppakassi.” (poika 17)

Tekniikkaan liittyvä kiinnostus ei kuitenkaan enää määritä moottoripyöräilijöitä (ja mopoilijoita) yhtä intensiivisesti kuin ennen. Mopoilu voi olla harrastus tai muuten tärkeä, vaikka kiinnostus ei liittyisi moottoreihin. Sen sijaan ylläpitämiseen ja tuunaamiseen liittyvät asiat ovat edelleen tärkeitä. (McDonald-Walker 2000, 17.)

Pelkkä mopoon käytetty aika tai sen rooli vapaa-ajan viettä ei kuitenkaan kaikkien mielestä täyttänyt harrastuksen ehtoja: *”No, riippuu mitä siitä tekee. Jos käy kisois ni joo.”* (poika 14) Tempuili oli joidenkin nuorten mielestä asia, joka sisältyi mopoiluun harrastuksena:

Haastattelija: "Et onks teiän mielest mopoilu harrastus?"

Poika 1: "On."

Haastattelija: "Joo. Tota mikä siit tekee niinku harrastuksen?"

Poika 2: "Niil voi kikkailla ja niil voi tehdä melkeenpä mitä vaan." (pojat 17)

Kun ikää oli tullut lisää, mopon tai moottoripyörän rooli muuttui. Muutos ei välttämättä tarkoittanut siihen liitettyjen tärkeiden asioiden tai merkitysten (vapaus, itsenäisyys, vapaa-aika, kaverit) muuttumista, mutta kaksipyöräisen kanssa vietetty aika ehkä oli pienentynyt tai kyseisen ajan sisällön painotukset olivat muuttuneet enemmän siirtymistä korostaviksi. Koska vapaa-ajan ajaminen oli käytännön syistä vähentynyt, moottoripyöräilyn mieltäminen harrastukseksi oli vaikeampaa. Toisaalta aineistossa asia nähtiin myös toisin. Kaksipyöräisten maailmassa isompiin pyöriin siirtyminen voi muuttaa moottoripyöräilyn enemmän harrastukseksi. Harrastusajatukseen voi liittyä se, onko mopo vain vaihe ennen autoa, vai onko moposta siirrytty kevytmoottoripyörään ja myöhemmin mahdollisesti moottoripyörään. Mopon hankkiminen liittyi monilla liikkumisen tarpeisiin, mutta niille, joilla mopo oli aloitustaso kaksipyöräisten uralla, harrastuneisuus oli kouriintuntuvampaa:

"No se on vähän, se ei oo kaikille se suurin syy, että siis vähän niinku taas siinä huomaa kovan eron, että kun moposta siirtyy ylöspäin niin sitten se alkaa mennä jo paljon enemmän harrastamiseksi. Aina askel kerrallaan, et seuraava vaihtoehto on piikki, joka on ylläpidoltaan paljon kalliimpi, ostohankinta ja kortit ja muut on kalliimpia." (poika 19)

Aineiston nuorilla mopoilun vapaa-aikaan liittyvä merkitys, samoin kuin sen mieltäminen harrastukseksi, olivat riippumattomia vastaajan iästä ja siitä, kuinka pitkällä mopouralla jo oltiin, tai edes tulevaisuuden moottoripyörähaaveista.

Harrastuneisuus tai mopoilun maailmaan vihkiytyminen ei kaikille ollut riippuvaista kavereista: iso osa nuorista uskoi, että he olisivat hankkineet mopon, vaikkei kavereilla mopoa olisikaan (taulukko 7).

"Kyllä mä [ajaisin, vaikka muilla ei mopoa olisikaan], koska tota mul on kuitenkin toi kevari eikä monellakaan oo sellasta. Kyl mä tolla oon ajellu ja ne tulee sit mopolla peräs. Kyllä mä uskon et mä muutenkin mopoilisin. Ei siinä mitään." (poika 17)

Olisitko hankkinut mopon, vaikka kavereilla ei mopoa olisikaan?	Pojat	Tytöt	Yhteensä
Kyllä	28	6	34
En	2	2	4
Yhteensä	30	8	38

Mopo tai moottoripyörä voidaan ajatella tärkeäksi asiaksi myös ilman kavereita: *"Kyl salee. Mopo on kaveri."* Mopon määrittely harrastukseksi voi olla myös jotain, mikä ei täysin vastaa mopoilun merkitystä itselle. Nämä pojat määrittelivät mopoilua kuin yhdestä suusta, toinen toistensa kommentteja täydentäen:

Haastattelija: *"Onks mopoilu teille harrastus, et te koette et se on teidän harrastus?"*

Poika 1: *"No joo."*

Poika 2: *"Periaatteessa."*

Poika 3: *"Emmä sitä kutsuis harrastukseks ."*

Poika 4: *"Ns. elintapa." (viiden pojan ryhmähaastattelu)*

Myös seuraavassa haastattelukatkelmassa haastattelijalle yritettiin kiteyttää mopoiluun liittyvien tärkeiden ulottuvuuksien koko kirjoa. Joillekin mopoilun määrittäminen harrastukseksi jättää jotakin olennaista mopoilun merkityksistä pois:

Haastattelija: *"Okei. No minkälainen mopoilun merkitys teille on? Mikä siin, onks sil suuri merkitys teille?"*

Poika 1: *"On se kyl aika suuri."*

Poika 2: *"On. Elämä ja kuolema toisin sanoen. "*

Haastattelija: *"No mikä siin on se juttu? Mikä siin on niinku se juttu?"*

Poika 2: *"Se on se ku saa vaa yksin mennä tuolla ja ei tarvi kuunnella ketää."*

Poika 1: *"Nii."*

Poika 2: *"Saa vaa revittää sil pyöräl. Se on, se on se tunne ku sä oot sen pyörän kaa kahesta."*

Haastattelija: *"Nii."*

Poika 1: *"Senku menee vaa."*

Poika 2: *"Nii. Sä saat ite päättää mihin sä meet ja mitä teet."*

Haastattelija: *"Joo-o."*

Poika 2: *"Se on se vapauden tunne." (pojat 17)*

Edellä haastatellut pojat kertoivat myös, että mopo tai isompi pyörä on tärkeä myös ilman kavereita.

Toisille taas mopoilusta teki harrastuksen nimenomaan kaverit:

"(...) se ois ollu lähinnä väline niinku auto on nyt mulle väline, emmä sitä harrasta, et sillonki mopo oli mulle väline, sillä et mä pääsin paikast a paikkaan b, mut emmä ois mitenkää harrastanu tai pörränny yksikseni tai muuten ympäriinsä ellei ois ollu sitä porukkaa." (tyttö 22)

Mopon merkitys muuttuisi, jos kavereilla ei olisi mopoa. Mopo on tärkeä ilman kavereitakin, liikkumisvälineenä, mutta muut siihen liitetyt merkitykset, kuten esimerkiksi sosiaalisuus ja kaverit, muuttavat mopoilun luonnetta melko paljonkin:

"Kyl mä niinku et no nykyä et jos mä, sit ku sen mopon saan ni emmä niinku sillee, et jos ei nyt kauheen monel oo mopoo, ni kyl mä sit ajelen, mut en ehkä nii paljoo sillee et ku muut muil ei just oo." (poika 16)

"Mä en osaa itseasias vastaa tohon [olisitko hankkinut mopoa, jos kavereillakaan ei olisi]. Sillee ehkä joo, et kaikki nää mopojutut juurtuu siitä, ku mä olin iskän kyydis pienenä. Mut sit taas toisaalta, et mitä mä olisin sil tehny, jos kellään muulla ei ois ollu. Et ku mä oon mopoillu,

ni mä oon saanu lisää kavereita, just noit mopoilevii kavereita. Ku sit taas on niitä, jotka ei mopoile, ja mä oon tuntenu ne pidempään.” (tyttö 17)

Mopon välineellinen merkitys vain liikkumisen ja siirtymisen mahdollistajana näkyi aineistossa vain marginaalisena kokemuksena. Vastaava painopisteen muutos on tapahtunut myös moottoripyöräilyssä: viihtymiseen liittyvät aspektit ovat tärkeämpiä (McDonald-Walker 2000, 18).

Mopoilua voitaneen pitää yhtenä elämäntapaisuuden muotona (vrt. Tolonen 2010), jolloin se ainakin osalla mopoilevista nuorista jäsentää elämistä tiiviimmin kuin vain välineellisesti itsenäisemmän liikkumisen ja riippumattomuuden mahdollistajana. Elämäntapa-ajattelun mukaan mopoilu rakentaa siltää myös koulutus- ja työasenteisiin. Mopojen ja moottorikulttuurin keskellä eläminen tuottaa pääomaa tyylin, esineiden, välineiden, kielen, kohtauspaikkojen, miittien, nopeuden, ajotapojen ja kavereiden kanssa olemisen muodossa. Tästä pääomasta ollaan ylpeitä, koska sen avulla on mahdollista lunastaa oma paikka paitsi hetkellisesti omassa ryhmässä myös teknisen osaamisen ja rakentamisen taidon muodossa tulevaisuudessa. (vrt. Vaaranen 2004, 38–39.) On toki muistettava, että mopoilevien nuorten ryhmä on heterogeeninen niin taustoiltaan kuin mopoiluun liitettyjen merkitystenkin osalta. Osalle mopo on todennäköisesti vain yksi liikkumisen muoto monien muiden joukossa (Hernetkoski ym. 2007, 45).

4.4 Käsityksiä tyttöjen mopoilusta

Mopoilevien tyttöjen määrä on lisääntynyt. Mopoa oikeuttavan ajokortin suorittaneiden tyttöjen osuus on ollut kasvussa koko 2000-luvun ajan, mutta mopoileviksi tytöiksi voidaan ajatella myös tytöt, jotka ovat mukana mopoyhteisöissä muussa kuin kuljettajan roolissa. Pääkaupunkiseudulla tehtävässä mopotyössä tyttöjen määrän lisääntyminen on havaittu selkeästi ja mopoilevat tytöt on pyritty huomioimaan työssä erityisesti (Pääkaupunkiseudun mopohanke. Toimintakertomus 2010). Tyttöjen kanssa toimiminen on mopotyössä koettu haasteeksi (Epävirallinen keskustelu Dimitrios Zafirixen ja Minna Vaittisen kanssa 4.2.2011, muistiinpanot).

Tyttöjen näkyvyys, erityisesti perinteisesti poikakulttuurina ajatellussa yhteisössä, on vaikea ilmiö suhtautua. Se herättää hämmennystä ja ehkä pelkoakin siitä, mihin maailma on menossa. Tytöt nähdään yhtäältä jonakin, joka korostaa vastuuttomuutta, kurittomuutta ja kapinointia, ja toisaalta tyttöjen uhriutumista ollaan huolissaan. (Aaltonen & Honkatukia 2002, 208.) Tytöt aktiivisina toimijoina mopokulttuurissa voitaneen nähdä myös positiivisessa valossa yksilöllisyyden korostamisen ja ”erilaisen naiseuden” toteuttamisen kannalta. Aaltosen ja Honkatukian (2002, 208) pohdinnat tuovat esille peilauspintaa myös tyttöjen roolin tarkastelulle mopokulttuurissa.

Tyttöjen osuus pääkaupunkiseudun mopoyhteisöistä on noin 20–25 % työntekijöiden arkikokemuksen mukaan. Tyttöjen mopoilulle on tyypillistä kaksin kulkeminen: mopon kyydissä kuljetetaan mukana ystävää, jolla ei välttämättä itsellään ole korttia. Ulkonäköön liittyvät asiat korostuvat mopoilllessakin, ja huolitellusta meikistä huolehditaan mopoilun lomassa. Ajovarusteita ei kypärän lisäksi juuri ole, vaan mopolla liikutaan vaatteissa, jotka eivät mopoilun kannalta ole kaikkein turvallisimpia tai käyttötarkoitukseltaan sopivimpia. Tytöt ovat ajokokemuksen ja -taidon näkökulmasta usein heikommassa asemassa kuin pojat. (Epävirallinen keskustelu Minna Vaittisen kanssa 4.2.2011, muistiinpanot.)

Huoli tyttöjen mopoilusta on suuri paissi edellä olevien arkikokemusten valossa myös liikenneturvallisuuksilastojen mukaan (Mopoilijoiden henkilövahingot liikenteessä 2011, 2).

Mopoyhteisöt ovat mielenkiintoisia sosiaaliselta rakenteeltaan ja kulttuuriltaan. Erityisyys syntyy muun muassa siitä, että mopo- ja moottorikulttuurit hahmotetaan usein poikkeuksetta maskuliiniseksi ympäristöiksi. Pääkaupunkiseudun mopohankkeen puitteissa toteutettu liikennekasvatukseen ja mopoiluun keskittynyt työ voidaan määrittellä sukupuolisensitiiviseksi nuorisotyöksi, joka painottuu erityisesti poikien kanssa tehtävään työhön (Helsingin kaupungin nuorisosiainkeskuksen toimintakertomus 2009, 17). Tytöt tässä poikavaltaisessa kulttuurissa tekevät sukupuolisensitiivisestä työstä moniulotteisemman. Tässä selvityksessä lähtökohtaisesti kiinnostuksen kohteena oli, muodostuuko mopoilukulttuurin sisälle nimenomaan tyttöjen rakentamina ”feminiinisiä saarekkeitä”, jotka poikkeavat vallitsevasta miehisestä mopomaailmasta.

Sukupuolisensitiivisyys määrittyi mopoilmiössä kyvyksi tunnistaa tyttöjen ja poikien erilaisuus sekä erot tarpeissa, tavoitteissa sekä viestinnässä (Punnonen 2006a, Anttosen 2007, 11, mukaan). Sukupuolisensitiivisestä näkökulmasta tyttöjen huomiointi poikakulttuurissa voi liittyä esimerkiksi kysymykseen siitä, millaista tyttöinä olemista pidetään suotavana, toivottuna ja mahdollisena (Anttonen 2007, 22).

Tässä selvityksessä tyttöjen mopoilu oli teema, jonka osalta kaikilta nuorilta tiedusteltiin mielipiteitä ja kokemuksia tyttöjen mopoilusta. Lisäksi ne 10 tyttöä, jotka kertoivat omasta mopoilustaan, tuottivat läpileikkaavasti tietoa tyttöjen mopoilusta. Tytöt ja mopo ei ole vuonna 2011 erityinen asia, vaan siitä on muodostunut tavanomainen osa nuoruutta: *”Tyttöjä on niin paljon. Niinku, nykyään se [mopoilu] on meidän molempien maailma.”* (tyttö 16) Mopoilijoiden tyttöjen maailma muodostui kuitenkin sellaiseksi, jossa maskuliinisuutta kohdattiin ikään kuin kahdella tasolla: paissi että mopot ja moottoripyörät voidaan luokitella kulttuuriltaan maskuliiniseksi, myös koko nuoruus on sosiaalisesti rakentuneena todellisuutena enemmän miehinen kuin feminiininen (Best 2005, 116).

Tietyn tyyppinen levottomuus, riskikäyttäytyminen ja rajojen kokeileminen liitetään nuoruuteen, mutta samalla nämä ominaisuudet leimaavat myös poikia. Tytöt aktiivisina mopoilijoina tai muuten nuorina, joilla on näitä kyseisiä piirteitä kohtaavat usein intensiivisempää valvontaa tai puuttumista, koska tällaista ei ole totuttu sisällyttämään ”normaaliin” tyttöyteen. (Best 2005, 116.) Näin ollen tyttöjen mopoilulta vaaditaan perusteluita tai määreitä, jotka linkittävät heidät tähän poikien mopomaailmaan. Tyttöyden vaaliminen ja tunnustetuksi tuleminen mopoyhteisössä vaativat jatkuvaa tasapainottelua maskuliinisen ja feminiinisen välillä.

Erään tytön suusta tyttömpoilijoihin liittyvä yleinen kuva näyttää tältä:

”Yleinen tasohan on se, että tytöt on urpoja ja ei osaa ajaa ja ei tiedä mitään, ja on just niil minihameilla ja piikkikorkokengillä mopolla ja mopon kyydissä. Ja tällast näin. Mut sitä pitää vähän ite mieltää, et mihin porukkaan menee. Et just jos on semmonen tyttötyttö, ni kannattaaks ees mopoiluun lähteä.” (tyttö 17)

Haastateltava pohti samalla myös niitä ominaisuuksia, joita mopoilussa tarvitaan ja joiden kautta hän erottautui mainitsemistaan ”urpoista” kaksipyöräisten maailmassa edukseen. Tytöt korostivat omissa mopoilussaan piirteitä, jotka voi ajatella hyväksytyiksi perusteiksi

mopoilun aloittamiselle ja perinteiseen poikien maailmaan sulautumiselle. Tällaisina piirteinä mainittiin poikatyyttöys, rämäpäisyys, halu olla yksi jätkistä:

"Siis et sai olla niinku yks yks kundeista. Tai mä oon aina tykänny olla niinku poikaporukoissa tosi paljo, ni kyl ne otti iha mut sillee yhtenä jätkänä et ei tarvinnu emmä mennä sinne esittää sillee, iik, miten tää mun mopo toimii tai muuta. Ei se ollu niinku se tarkoitus." (tyttö 22)

"Must se [mopoilu] on tosi kivaa et mä en oo mitenkään ihan hirveen tyttömäinen. Mä viihdyn tosi hyvin sellasessa poikamaisessa hommassa. Töitäkin on, niinku mä oon ulkoduunissa, tosi ruumiillista työtä (...) et ei se sillee, mä tykkään. Jotkut on vähän sillee, iik, meni meikit huonosti ku ottaa kypärää päästä ja hiukset on ihan lytyssä, mut emmä tiä, ei se oo jotenkin mun juttu tommonen." (tyttö 15)

Kaiken kaikkiaan tämän aineiston perusteella niin tytöt kuin pojatkin näyttäytyivät heterogeeniselta joukolta nuoria. Mopoilevia tyttöjä oli monenlaisia, ja monin paikoin tyttöjen ja poikien kokemukset olivat samankaltaisia, esimerkiksi juuri pukeutumiseen liittyen. Sekä tytöt että pojat pukeutuivat mopon kanssa sään ja tekemisen mukaan, kesällä kevyemmin:

"Se riippuu ihan niinku päivästä ja mitä mä oon tekemäs. Et jos mä niinku esim nytki, mul on vaan leggingsit ja tämmöset. Mut niinku jos sataa, ni kyl mulla on sadetakki ja verkkarit. Mut sit jos on tosi kuuma päivä kesäsin ni kyl mä oon vedelly shortseilki. Mut riippuu ihan sääst ja mihin on menos." (tyttö 16)

"Tietty nyt ku on vähä viilempi ni vähä enemmän pääl mut kesäl pärjää iha shortseis ja topis. Viime kesän mä ajoin vaa kokonaa tyylä vaa shortseis ja topis ja varvastossuis." (tyttö 16)

Tyttöjen haastatteluissa tuli esille muun muassa pukeutumisen suhteen selkeä erottautumisen tarve niistä mopoilevista tytöistä, jotka korostavat ulkonäköön liittyviä asioita myös mopoillessa. Se, että ei pukeudu mopon kannalta käytännöllisesti, aiheutti huvittuneisuutta ja pahennusta sekä tytöissä että pojissa:

"Mullon ollu ne kaks isoveljee, ni mä oon aina ollu vähän poikatyttö. Kyl mä tuun niitten kaa ihan hyvin toimeen ja oon samalla aaltopituudel, mut sit taas jos tulee niit tyttöil joil on piikkikorkokengät ja revityt farkut ja Vero Modan nahkatakkit. Sit ne tulee sinne jollai mopoil sillee, ja sit ku ne esittää, et ne tietäis kaiken. Sit niille nauretaa. Et just niinku jos laittaa jonku valkosen takin mopon kyytiin tai ku ajaa mopolla ja on jotain kuraa maassa ja sit sieltä tulee lokarin alta jotain paskaa siihen takkiin, sit ollaan sillee et 'voi ei, tää takki meni pilalle!' Ku vois ihan hyvin laittaa jonkun mustan takin tai jonkun vanhan takin minkä vois sit pestä." (tyttö 17)

"No onha ne, no ei ne sillee no just sellanen perus dissaus tietsä välillä, et niinku et tuolt ne pissikset tulee niitte mopojen kanssa, et kato nyt tota yhtäki ku sil on laukku tos olanpäällä ja tulee skobal, mut ei ei nyt sillee periaattees mitää ihmeellist sillee niinku et." (tyttö 15)

Erlaisia mopoilevia tyttöjä on varmasti paljon. Tähän moponuorten aineistoon ei kuulunut yhtään tällaista tyttöjen määrittämää "pissis- tai korkokenkämpoileijaa", vaikka niiden olemassaolo tuli esille niin tyttöjen, poikien kuin nuorisotyöntekijöidenkin puheissa. On mahdollista, että kysymyksessä ei kuitenkaan ole oma mopotyttöjen alalaji, vaan pissismpoileijat voivat olla tapoja luokitella ja nimitellä tiettyä tyttöryhmää (Paumo 2010, Tolosen 2010, 10, mukaan).

Näille nuorille mopo ei ollut näyttäytymisen väline ja haastatellut tytöt myös erottivat itsensä selkeästi tyttömpoilijoihin liitetystä mielikuvasta. Se, että kesällä ajetaan kevyesti pukeutuneena, johtui vain vuodenajasta ja käytännöllisyydestä, ei ulkonäkökeskeisyydestä.

Moponuurille yksilöiminen tai erottautuminen joukosta ei tuntunut olevan kovin merkityksellinen asia. Erottautumista tehtiin jonkin verran oman mopon tai moottoripyörän ulkonäköön liittyvän tuunauksen kautta, mutta sitä voitiin edistää myös varusteiden, kuten kypärän, avulla: *"Siin on kaikkii kukkii ja lohikäärmeitä, sellanen tosi värikäs ja tyttömäinen kypärä."* (tyttö 17) Tytöille tyttömäisyys oli tärkeää siitäkkin huolimatta, että tytöt korostivat omassa mopoilussaan myös piirteitä, joiden kautta haluttiin tulla hyväksytyksi poikien maailmassa. Piiloutuminen omalta sukupuolelta voi olla tärkeää juuri tämän takia: yhteisön enemmistöön halutaan sulautua, ei erottautua siitä:

"Yet if women are not drawn to bikes because they are mechanically minded, we need to explore what does attract them to motorcycles. Obviously, motorcycles themselves are seen as attractive or otherwise women would not ride in the first place. However, a further major factor identified by female riders is a sense of being genderless on a bike which is not normally experienced in society, this despite, as can be seen below, that biking is still a male preserve which can present women, initially, with some difficulties. The most overt reason why women can feel genderless is that, due to leathers, it is not necessarily easily discernible, that 'you can also disguise your gender.'" (McDonald-Walker 2000, 60.)

Aineiston nuoret viettivät vapaa-aikaansa laajamittaisesti sukupuolesta riippumatta mopon päällä. Mikäli vapaa-ajan viettäminen, sosiaalinen yhdessäolo kavereiden kanssa ja hengailu ovat nuorille niin merkityksellisiä asioita kuin kertomuksista voisi päätellä, on mopon päällä näyttäytyminen toisaalta yhtä lailla totta kuin näyttäytyminen kauppakeskuksessa tai kadun kulmilla. Oleilu tai notkuminen ei tytöilläkään muutu, vaikka se siirtyy pyörien päälle. Tästä näkökulmasta itsensä ilmentämisen pukeutumisella tai muilla tavoilla ei luulisi väistyvän mopon takia. On siten mielenkiintoista, että aineistoa varten haastatellut tytöt halusivat erottua tästä perustytömielikuvasta; ehkä he halusivat tulla kuulluksi enemmän mopoilijan kuin tytön roolissa ja siksi kuva tytöistä muodostui näin kahtiajakautuneeksi.

Esitetyn perusteella mopoilevat tytöt tulivat haastatteluissa esille aktiivisina, omaa mopoiluaan hallitsevina toimijoina. Lähteenmaan (2000, 36–37) mukaan tyttöjen ja poikien ryhmiin kuuluminen on toisistaan poikkeavaa. Pojille on tyypillisempää panostaa ryhmiin ajallisesti enemmän, liittyy ryhmitoimintaan omia oppimistavoitteita ja esitellä opittuja taitoja julkisuudessa. Tytöt sukkuloivat monissa eri ryhmissä ja ryhmiin sitoutuminen oli enemmän hengailua. Tyttöjen oppimisintressit suunnataan useimmin ohjattuihin harrastuksiin, koulunkäyntiin ja työhön. Tässä selvityksessä tytöt vaikuttivat olevan mopoilussa mukana lähes samalla intensiteetillä kuin pojat, ainakin mitä tulee mopoilun merkitykseen vapaa-ajassa ja liikkumisessa, eikä pelkkää hengailtavaa osallistumista ollut havaittavissa. Ehkä mopo välineellisesti kiinnittää tytöt yhteisöön tavalla, joka voimistaa heidän mahdollisuuksiaan olla mopoilussa mukana myös sitä aktiivisesti muokkaavina ja uudelleen määrittälevinä tahoina. Vaikka mopoilussa ei ainakaan vielä ollut havaittavissa selkeitä feminiinisiä saarekkeita, vaan päinvastoin tyttöjen intressinä oli toistaiseksi olla osallisina mopoilussa poikatyttöinä, on selvää, etteivät tytöt ole mopyhteisössä osallisina vain poikien kautta.

4.4.1 Pojat kertovat tytöistä

Poikien ajatuksissa mopoilevat tytöt näyttäytyivät varovaisina ajajina, jotka kiinnittävät huomiota mopon ulkonäön kauneuteen enemmän kuin pojat: *"Niillä on vähän semmoset kauniimmat, pinkit ja tyttömäiset. Ne ajaa liian varovasti mun mielestä."* (poika 16) Toisaalta mopotyttöjen joukko ymmärrettiin heterogeeniseksi, osa tytöistä ajaa ihan hyvin: *"Kai ne ihan hyvin ajaa kans. Kai ne ajaa varovaisemmin ku pojat."* (poika 16)

Tytöt ja skootterit kuuluivat poikien ajatuksissa yhteen tiiviisti; oikea tai poikamainen mopo yhdistettynä tyttömopoiluun liitettiin elementteihin oli erikoinen ja ihmetystä herättävä kokonaisuus: *"Ei siin mitää mut jos skootteril ajaa ja tälle se on ihan normaali mut kyl sit vähä ihmettelee jos tyttö tulee käsilaukku olal jollaki tollasel vaihteellisel mopol."* (poika 15) Eräs poika irtisanoutui erityisistä ajatusmalleista suhteessa tyttöihin: *"En mä sillee mitenkää erityisemmin suhtaudu jos on mopo tai ei tai skootteri."* (poika 15)

Tytöt ja pojat erotti poikien käsityksissä se, että pojilla on usein jonkinlaista ajokokemusta, ennen kuin mopolla lähdetään liikenteeseen. Tyttöjen harjaantumattomuus näkyy mopon käsittelykyvyssä ja harjoittelun tarpeessa. Tyttöihin liitettiin varovaisuuden lisäksi myös tiettyjä ominaisuuksia kuten kunnollisuus (esimerkiksi ei virittämisiä). Kunnollisuus ja tunnollisuus tyttöjen ominaisuuksina tulivat esille erään pojan aidossa ihmetyksessä:

"Mä vaan sitä ihmettelen et ku on näit poikii, ja sit on tää mopokorttikoe, ni kaikil pojil menee, harval menee se ekal kerral läpi. Mut sit kaikki tytöt pääsee sen ekal kerral läpi. Mut sit ne ei niinku osaa mun mieles ajaa." (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Mopo-osaaminen nähtiin pojilla ajotaidoiksi, tytöillä liikennesääntöjen omaksumiseksi. Hyvä osaaminen oli sitä, että nämä kaksi osa-aluetta yhdistyvät sujuvaksi ja joustavaksi ajamiseksi. Kokemuksen karttuminen liikenteessä opettaa niin tyttöjä kuin poikiakin, mutta tyttöjen kohdalla mopon käsittelytaidot tuntuivat jäävän poikien tasosta:

"(...) sä osaat liikennesäännöt mutta sä et niitä tiedä, miten ne oikeesti on. Ja sit jos kukaan ei sulle kerro mikä on oikein niin sitä ei välttämättä ihan heti niinku ymmärrä. niin siks se on joskus vähän semmosta, mutta kyl, emmä haluis mitenkään yleistää naisein, tyttöihin muutenkaan, mut kyl se vähän näyttää semmoselta niinku tavallaan huteralta." (poika 19)

Poikien omakohtaiset kokemukset mopoilevista tytöistä sävyttivät myös mielipiteitä. Jos omassa kaveripiirissä ei ole tyttöjä mukana muuten kuin kyydissä, tyttöjen mopoilua voidaan jo etukäteen pitää "ei-niin-hyvinä -asiana":

Poika 1: *"Ne on aina sillee, et lähetää ajelee, sit ne on sillee et mä tuun sun kyytiin. Ne haluu vaa kyytii tai sit. On niillä kyl omiiki mopoi, jotkut harvat."*

Haastattelija: *"Niin tytöillä ei oo omaa mopoo?"*

Poika 1: *"Se on sit jo vaarallista."*

Poika 2: *"Nii, onneks niitä ei oo liikaa liikenteessä."*

Haastattelija: *"Eiks naiset osaa ajaa?"*

Poika 2: *"Ei."* (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

Pojat toivat joissakin haastatteluissa esille, että tyttöjen mopoilu on enemmän siirtymistä painottavaa:

"Ei, ne menee, just mennään Tikkurilaan, ookoo, ja sit ne on siel Tikkurilas loppupäivän. Eli ne ei lähe sielt mihinkää." (viiden pojan ryhmähaastattelu)

"Kyl joillai on, mut ei ne yleensä jos mennää vähä pidemmälle ni ei ne tuu mukaa. Et jos vaik koulust ajaa himaan ni saattaa tulla samaa matkaa mut ei muuten." (poika 15)

"On se, emmä tiä vieläkään, emmä usko että se on tytöillä niin tavallaan harrastuspohja ku pojilla, mutta varmaan sen liikkumisen takii veikkaan et se [tyttöjen mopoilu] on yleistynyt. Ne on vähän tullut rohkeiksi ja päättänyt että nekin ajaa sit sillä ku muutkin ajaa kerran niin, et ne on tavallaan löytänyt tän mopoilun sitten taas." (poika 19)

Tyttöjen mopoiluun ei kuulu leikkittely, ja kaatumiset ovat yleisiä. Poikien mukaan tytöt ajavat useimmiten kaksin. Mopolla tapahtuva hengailu tai vapaa-ajan viettäminen kavereiden kanssa näyttäisi kuitenkin tytöillä olevan yhtä tavanomaista kuin pojillakin.

4.4.2 Tytöt vastaavat

Tämän selvityksen suunnittelun vaiheessa mopoileviin tyttöihin suhtautuminen vaikutti ponnistavan ihmetyksestä tyttöjen osallisuuden kasvusta näissä ryhmissä, ja sitä leimasi vahvalta vaikuttava huoli tyttöjen erilaisista puutteista mopoiluun liittyen. Mopoilijoiden (poikienkin) liikenneturvallisuus herättää yleisesti huolta kasvattajissa, viranomaisissa ja päättäjissä, mutta tyttöjen suojelullinen näkökulma vaikutti ja vaikuttaa edelleen vielä erityisemmältä. Tuoreet tilastot kertovat, että mopo-onnettomuuksissa loukkaantuneista 17 prosenttia on ollut matkustajana mopon kyydissä. Kyydissä olleiden tyttöjen loukkaantumiset ovat kasvussa. (Liikenneturva, Uutispöytä 22.3.2011.) Vaarallisimmaksi yhdistelmäksi julkisuudessa on määritelty naismatkustaja naisen kyydissä (Metsämäki 2011). Tyttömopoilijoiden heikkoa liikenneturvallisuustilannetta eivät kaikki tytöt allekirjoittaneet, eivät ainakaan omakohtaisesti:

"Mä oon ite tyttö kautta nainen, mutta jos liikenteessä on joku autoilija tyyliin joka ajaa liian hiljaa tai jotain ajaa väärin, niin sit jos siit ajaa ohi ja kattoo, aaa, se oli nainen. Et kyl mäkin tavallaan yleistän niitä, mut tavallaan toi on niinku totta. Mut omalta osalta toi ei oo niinku totta." (tyttö 17)

Myös tyttöjen ajatuksissa tyttöihin liitettiin ajatuksia, jotka nostivat esille tyttöjen heikompa mopolon käsittelytaitoa, ulkonäkökeskeisyyttä, varovaisuutta ja myös kunnollisuutta ja tunnollisuutta. Tyttöjä pidettiin rauhallisia:

"Kyl se nyt eroo sillee, et tytöt on paljo varovaisempii kaikis. Et käännöksiki ku pojat kaahaa ihan täysii, ni me aina jarrutellaan. Sit sillee, et tytöt kaatuu ehk vähän enemmän ku pojat. [naurua] Muuten et, en mä muuten paljoo eroo siit. Me ollaan paljo rauhallisempii ajelijoit." (tyttö 16)

Yleisissä käsityksissä tytöt eivät juurikaan viritä mopojaan, eivätkä osallistu moporyhmissä kilpailuasettelmiin muiden kanssa: *"Mä en ainakaa tunne yhtäkää tyttöä joka keulis tai tekis mitää temppeuja, et ne ajaa kauheen kiltisti."* (tyttö 15) Vastaavasti tyttöjen tarinoissa päinvastaiset ominaisuudet liitettiin helposti poikien mopoiluun. Temppeuilu, uhkarohkeus, viritäminen, rajuus kuuluvat pojille:

"Kylhä se sillee, et pojil on vähä rajumpaa tai tietsä sillee just et ne virittää, viiskyt kuutioinen mopo menee yli sataa ja niinku et kylhä se sillee eroo että ne on vähä niinku uhkarohkeit jos sanois näin." (tyttö 15)

Eräs tyttö toi esille, että tyttöjen rooli moporyhmissä on usein rauhoittava suhteessa poikiin:

"Emmä tiä, must tuntuu et se on sillee et tytön ei tartte nii näyttää et se menee lujaa ja tälle ja kun osaa vaan ajaa kunnolla ja käyttäytyy et melkein tytöt vähän rauhoittelee niit poikki ku ne tykkää nii viritellä niitä ja kaikkee." (tyttö 15)

Aikuiset eivät välttämättä suhtaudu tyttöjen mopoiluun samalla tavalla kuin poikien mopoiluun; kiltteys liitetään helposti tyttöihin:

"Vanhemmat ei ehkä ajattele tavallaan sitä tyttöjen mopoiluun niin vaarallisena ku poikien mopoiluun, koska pojat on vähän rämöpäitä. Ja sit ajatellaan et tytöt on kauheen varovaisii. Mut kyl niit tyttöjäki löytyy, jotka ajaa ihan päin helvettä." (tyttö 17)

Se, millaisilla mopoilla tytöt ajavat, tuntui olevan myös vahvasti mielikuvissa elävä asia. Tytöt ja skootterit (nelitahtimoottori, automaattivaihteisto) niputettiin helposti yhteen, joten kevytmoottoripyörällä tai kaksitahtimoottorilla varustetulla mopolla ajava tyttö sai arvostusta eri tavalla myös poikien keskuudessa:

"Mun yhel kaverilla, joka on tyttö, sil oli Husqvarna joka oli kakstahti, ni seki oli kans sillee tavallaa korkeella arvostusalueella, koska sil oli kakstahti . Koska seki, et on nelitahti, ni on tytöille vähän semmonen, et tytöt hommaa nelitahdit ja ajaa sillee rauhallisesti ja tälle. Sillee, et se riippuu ihan siitä et mikä pyörä sul on. Et tajuusä mitään niist mopoista tai niist piikeistä." (tyttö 17)

Kaksitahtimopolla myös tytön on mahdollista erottautua kaikista mopoilevista, erityisesti skootteritytöistä:

"Onhan välil sillee niinku no ihmiset ensinnäki kiinnittää huomioo siihe et mul on vaihteellinen mopo, koska yleensä tytöil on niinku skoba tai et se on yks asia mihin kiinnittää ja sit just tulee jotai kommenttia, et sä tapat ittes tol, et miten tytön voi päästää tommosen kyytiin et tälle, mut emmä ny sitä nyt nii ihmeel no on se ihan kiva sillee." (tyttö 15)

Tyttöjen mukaan poikien suhtautuminen on melko stereotyyppistä. Näistä voi erottautua paitsi edellä mainituilla seikoilla, myös viritämällä (taulukko 8).

Viritetty mopo?	Pojat	Tytöt	Yhteensä
Kyllä	24	5	29
Ei	7	4	11
Yhteensä	31	9	40

Kaikki tytöt eivät siis mukautuneet tyttömopoilun peruskuvaan:

”Kylhän ne on just aina sillee, et tytöt ei osaa ajaa. Tytöt on ihan paskoi, niinku, ostaa vaan ihan lälläriskobii. Mut kyl ne sit huomaa jos on niinku viritetty ja tällänen, sit ne on ihan et vau! Et nyt on ihme käyny ja tällee.” (tyttö 16)

Tyttöihin saatetaan poikien keskuudessa suhtautua leimaavasti ainakin mopon kanssa, mutta tyttö kevytmoottoripyörällä otetaan jo vakavammin:

”Ehkä vähän paremmin [pojat suhtautuvat], koska nyt mullon piikki. Mut sillon ku mul oli mopo, ni mut leimattiin niihin joilla oli rikutut farkut ja nahkatakki ja nää. Mut sit ku on vähän isompi pyörä, ni sit on ihan eri kuva.” (tyttö 17)

McDonald-Walkerin (2000, 61) mukaan sukupuolta ei moottoripyöräyhteisöissä kuitenkaan täydellisesti kielletä, vaikka yhteisöön sulautuminen vaatiikin tietynlaista ”jätkämäisyyttä” tai mopotyttöjen mukaan poikatyttöyttä ja rämäpäisyyttä. Mopo- ja moottoripyöräpukeutumisen maskuliinisissa vaatimuksissa feminiinisten piirteiden vaaliminen voi olla hankalaa. Erottautuminen oli tärkeää tytöillekin, mutta erottautuminen naisena voi olla tärkeämpääkin kuin erottautuminen mopoon tai moottoripyörään liittyvien ominaisuuksien kautta. Tytöt nostivat luonteenpiirteinä esille poikatyttöyttä, mutta poikien maailmassa monille (poika) tytöille oli tärkeää tulla nähdyksi myös naisena. Tyttömäisyyttä vaalittiin omassa tyyliässä, mutta samalla huolehdittiin siitä, että erottaudutaan mopolla kulkevista ”Vero Moda -tytöistä”:

”(...) et mullon just ne tyttömäiset, tyttömäinen kypärä, ei oo tullu viel yhtäkää vastaa sellast kypärää. Niin tota, ja sitte kun mä muutenki käytän värikkäitä vaatteita ja just jotain skeittimerkkisii ja snoukkamerkkisii vaatteita, et mä en oo semmonen et mä meen Vero Modaan ja ostan sieltä. Et mullon sellasii erilaisia vaatteita, mut sekin tyyli on tullu jostai, en ees tiää mistä. Mutta sit just se kypärä, sehän on mulle ku oma vauva, et mä suojelen sitä ihan hirveesti ja tällee näin. Ja sit ku mul on ne ajohousut jotka ei oo mustat, vaa ne on semmoset vaaleet, ni sillä tavallaan erottuu. Mut ei mul sillee et pyörää laittaisin mitää, et se erottuis.” (tyttö 17)

Kankaan (2002, 24–25) mukaan kännykkä- ja nettimaailmaan uppoutuneille tytöille oli tärkeää korostaa, että he poikkeavat teinien massasta. Tämä erottautuminen näkyi esimerkiksi kännykän ulkonäön ”tuunaamisessa”. Koristelu tai mopon tekeminen omannäköiseksi oli tavallista myös poikien keskuudessa.

Poikien suhtautuminen tyttöihin oli monimuotoista näissä kertomuksissa. Vaikka pojat arvostivat usein tyttöä, joka poikkesi tyttömopoilijan perustyylistä, saattoi liiallinen ”jätkämäisyys” myös ärsyttää poikia. Taustalla voi olla ajatus teknisen ja moottorien äärellä tekemisen kuulumisesta pojille; jollakin tavalla mopoista ja mopoilusta sekä niihin liittyvistä riskeistä kiinnostunut tyttö saattaa tyttömopoilijoiden perusmielikuvaa rikkoessaan rikkoa myös mopoilun miehistä imagoa:

”Kyl niinku no jotkut, tosi moni sanoo et vähä makeeta et sul on tollane pyörä ,et niinku äijämäistä et, tosi makeeta, et ei oo semmone neiti. Ja sit just kuulee sitä et, niinku vähä sillee sellastki kommentii, et yritäksä nyt olla niinku jätkäki nytte et jos sullon tommone meno. Et en, mä oon oma itteni.” (tyttö 17)

Haastateltu tyttö toi esille tyttöihin kohdistuvan perustelemisen vaatimuksen. Erottautuminen tytöistä ja näyttäytyminen enemmän yhtenä pojista vaatii taakseen varmistuksen siitä, että

kyse ei ole esittämisestä. Tytön olemuksen, koulutusvalintojen ja muun elämän pitäisi myös sopia siihen jatkamaiseen kuvaan, jolle mopo antaa tietyn merkityksensä:

"(...) mut kyl ne sit ku niinku ymmärtää et joo et se on iha normaali sit mulle. Ja ne kuitenkin sit ku ne alkaa kyselee just et missä opiskelee sit ku sanoo et raksalla. Kyl ne sit kattoo et okei, et iha hyvä, et sullon tollane eikä skootteria."

Työille mopo on usein välivaihe ennen henkilöautokortin saamista, joten mopon myötä päättyy usein myös tyttöjen ura moottoripyörien kanssa. Suoritettujen kuljettajantutkintojen määrät mopo- ja moottoripyörätutkinnoissa todentavat, että mopon suosio on tytöillä selkeästi suurempaa kuin moottoripyörien kohdalla. Vuonna 2008 suoritetuista mopokorttitutkinnoista 45 % oli naisten tutkintoja, kun taas moottoripyörien kohdalla naisten osuus kaikista moottoripyörätutkinnon tehneistä oli 16 % (Kuljettajantutkinnot 2000–2008):

"Paljon on niinku kavereita, jolla on just ollu mopo, mutta sitte ku on tultu siihen kevari ikään se on sitten jämähtäny siihen se harrastus, että sais (...) mun puolesta niinku jatkaa enemmän. Mullakaan nyt ei oo ehkä yksi kaveri jolla on kevari ja sit isompia pyöriä ei oo kyl kellään tyttökaverilla (...) Et sais olla enemmän vielä, mut on niitä kyl koko ajan, kasvussa on se." (tyttö 20)

Haastatteluin tavoitetuista tytöistä seitsemän kertoi tulevaisuuden moottoripyörahaaveista, kaksi tyttöä uskoi jättävänsä auton myötä mopot ja moottoripyörät kokonaan pois.

Ajotaidollisesti tyttöjen mopoilulla ei ole kaveriryhmissä vaateita samassa mittakaavassa kuin pojilla. On ikään kuin luonnollista, että tytöt ovat hitaampia ja tulevat perässä. Tyttöjenkin ajotaito parantuu kokemuksen myötä, ja pojatkin huomaavat sen:

"Kyllähän ne [pojat] nyt aina on sillee, et tytöt tulee perästä et tytöt on vähän hitaampii kun tytöt ei viritä ja tälle. Mut, emmä tiiä, kyllä ne sit huomaa, et kyllä sen huomaa jos osaa ajaa, et kyllä se sit tulee kokemuksen kautta. Et ei ne sillee. Tytöiltä ei odoteta niin paljon siinä mopoilussa et osais olla niin hyvä. Mut kyl se vaan kun ajaa paljon niin hiotuu jotenkin." (tyttö 15)

Eräälle tytölle henkilökohtainen kokemus, että pystyy kaksipyöräisten kanssa samaan kuin pojat ja että joissakin asioissa voi olla jopa parempi, oli tärkeä:

"Et sai niinkun vähän näyttää et hei mäkin pystyn tähän ja mä olen ehkä parempikin joissain asioissa ku te." (tyttö 22)

Tämänkaltainen kokemus miesten maailmassa pärjäämisessä voi naisille olla voimaannuttava (McDonald-Walker 2000, 57). Tieto- ja viestintäteknikasta kiinnostuneita tyttöjä käsitellyt tutkimus (Kangas 2002, 25) kuvaili tyttöjen esiinmarssia ennen niin leimallisesti nuorten poikien nörttikulttuurissa. Kankaan huomiot vastaavat monin tavoin tässä selvityksessä kohdattujen tyttöjen näkymistä mopoilussa. Mopoilevillekin tytöille oli tärkeää korostaa, etteivät he olleet mitään mopoilun massaa, vaan päinvastoin erottautumista tehtiin sekä suhteessa poikiin että tyttöihin. Osaavana ja taitavana on tyttöjenkin mahdollista päteä poikien alueilla. Tietotekniikkatyttöjen osalta Kangas (2002, 25) toteaa, että

"kiinnostus tietotekniikkaan lähtee itsestä, mutta saa voimaa varsinkin siitä arvostuksesta, joka tulee poikien suunnalta."

Mopoilu voi olla tytöille omanlaisensa kenttä kokeilla ja pohtia erilaisten identiteettien mahdollisuutta. Mopot, moottoripyöräily tai muut maskuliiniseksi ymmärretyt toiminnan areenat toimivat foorumeina, joissa voi toteuttaa ja rakentaa monipuolisempaa käsitystä itsestä naisena ja nuorena, kuin mihin tytöillä ja naisilla on aikaisemmin ollut edes mahdollisuuksia. Tästä huolimatta tytöt joutuvat tasapainottelemaan näissä maailmoissa suhteessa omaan sukupuoleensa:

“Perhaps this explains why young women so fiercely demand access to this space, delighting in the outrageous and decadent play of identities as they transgress the moral boundaries that exist elsewhere. Yet, young women who choose to cross the perimeters of this masculine space must carefully manage and negotiate their presence in it. For these girls, the negotiation hinges upon their ability to creatively push and pull, invert and invoke the cultural codes that define femininity and female sexuality. They attempt to maneuver around these limits, at times stretching them, other times upholding them. These young women negotiate around changing meanings of girlhood, rejecting the - good-girl code - while also invoking it as they rein themselves and other girls in. (Best 2005, 164.)”

Mopoilevilla tytöillä oli jossain määrin havaittavissa samantyyppistä sukupuolisensitiivistä neuvottelua osallisuudessaan mopoyhteisöön. Sukupuolen tunnusmerkkejä joskus häivytetään, joskus niitä halutaan painottaa. Mopotytöt eivät kuitenkaan irtisanoutuneet tai kyseenalaistaneet ”hyvää tyttöyttä”; he halusivat erottautua tyttömäisistä tytöistä tavalla, jossa tyttömäisyys oli vain sävyero. Oman tilan rakentaminen ja saaminen poikamaisissa kulttuureissa vie oman aikansa, mutta kysymys ei mopotyttöjen kohdalla välttämättä tarkoittanut, että heidän tavoitteenaan olisi muodostaa poikakulttuurin sisälle oma tyttömäinen saarekkeensa. Sen sijaan jonkinlaista aluevalloitusta tytöt tekevät kulttuuriin sinänsä omilla ideoillaan ja erityisyyksillään höystettynä ja poikamaisuutta mitenkään väheksymättä. (Kangas 2002, 38.)

4.5 Osaamisen monimuotoisuus

Mopoilun myötä 15 vuotta täyttäneet paitsi pääsivät osallisiksi liikkuvuuden mahdollisuuksista, myös saivat uusia oppimiskokemuksia:

”Suosittelen [mopon hankkimista] et on kuitenkin niin sanottu se viistoistvuotiaiden kohokohta et saa sen oman mopon et sillä pääsee paikasta toiseen ja nopeesti ja sitte siin just oppii esimerkiks sen, et jos rupee ite korjailee, ni sitä tulevaisuudes tietää jotain jos jonku toisen mopoo esimerkiks pitää, esimerkiks omille lapsille joskus tulevaisuudessa ni senki oppii siin sit.” (poika 15)

Uusien kokemusten saaminen ja uusien asioiden oppiminen oli mopoileville nuorille selvä asia. Ne taidot ja tiedot, joita nuoret kokivat saaneensa, liittyivät pääasiassa liikenneosaamiseen ja mopon tekniikan oppimiseen:

”Sellast niinku moottori ja tällästen nippelitietoo ja sitte just nää liikennesäännöt oppii hyvin.” (poika 15)

”Joo siis se on aina plussaa myöhemmi ku sä oot autol liikentees, et kyl mä nyt ymmärrän paljo paremmi tota liikenteen menoos tos ku on ajanu mopolla ja muutenki aina ku ollu fajjan kydydis aina.” (poika 16)

"Korjaaminen, se on kyl semmonen. Varsinki se hyöty siinä ku mä oon vielä tuolla kuljetusalalla nii siel joutuu korjailee kaiken näköstä vehjettä. Tullu toi koneisto tutuks sitä kautta." (poika 17)

"No ainaki tota ajokorttia on sit helpompi tehdä ku piti siel mopokorttii katella niit liikennesääntöjä ja merkkejä, kyl se varmaa auttaa." (poika 15)

"No onhan se ku se on nii paskana se mopo kokoajan nii sitä joutuu korjaamaan nii väkisinkihän oppii. Ja oppiihan siin niinku liikentees ajamista ja liikennekäyttäytymistä ja kaikkee et kylhän siit on hirveesti hyötyy sinänsä ja oppii muutenki käsittelemään tollast moottoril kulkevaa vempeltä, et sit ku sut laitetaan auton rattiin nii sä et oo sillee et mitä helvettiä mun nyt pitää tehdä, mikä liikennemerkki tuo tuossa on. Et sitä oppii ja tietää niinku jo valmiiks ja osaa. Ja onhan se hyödyllist sinänsä." (poika 17)

Nuorten kokemukset taitojen karttumisesta olivat tulevaisuusorientoituneita. Suoria kytköksiä koulutus- ja ammatillisiin valintoihin ei juurikaan tehty (vrt. Aaltonen 2010), mutta autokoulun helpottuminen ja liikenteen säännönmukaisuuksien oppiminen tulivat laajasti esille. Joku mainitsi myös mahdollisuuden siirtää näitä taitoja tuleville sukupolville.

Omaehtoinen liikkuminen edistää lapsen tai nuoren selviytymistaitojen muodostumista. Koskelan (2009, 137) mukaan urbaanilukutaito, sosiaaliset kyvyt, oma-aloitteisuus, itsenäisyys sekä tilan hahmottaminen ovat taitoja, joita nuorelle karttuu liikkumisen vapauden myötä. Mopoa voi tästä näkökulmasta katsoa myös kasvatuksellisenä instrumenttina, jonka myötä vanhemmat vähentävät kuljettamista ja nuorten omat liikkumisen taidot lisääntyvät.

Moponuorten haastatteluissa korostui, että liikkumistaitojen lisäksi nuoret olivat mopoilun viitekehyksessä tekemisissä monimuotoisen sosiaalisen maailman kanssa. Sosiaaliset taidot kehittynevät huomaamatta, sillä niitä ei kukaan nuorista maininnut suoraan. Yhdessä tekeminen ja jakaminen olivat kuitenkin asioita, jotka tulivat läpileikkaavina esille koko nuorten aineistossa:

"No kyl mä silleen osaan tehdä, mut emmä sillee rupee niinku jos mä en oo iha varma ni mä en rupee värkkäämää, etten sitte hajota kokonaa ni emmä sen takii hirveesti kavereiden mopoi korjaa. Et mä annan vaa niinku neuvot mitä kannattaa tehdä, mut kyl sit on niitaki kavereit, jotka osaa sen ihan varmasti ni mä annan sit niide hoitaa et ne sit tekee." (poika 15)

"Siis on mul just näit, et kyl mä osaan niinku auttaa ja näin, mut emmä nyt iha sillee niinku kunnol osaa, et kyl mä niiku jotai just tiedän että perusasiat ihan hyvi ja kaikki." (poika 16)

Toisten auttaminen, ohjaaminen ja neuvominen tulivat esille monissa kommentoissa. Mopoihin liittyvä osaaminen on tarkoitettu jaettavaksi; apua tarjotaan ja sitä saadaan.

Poika: *"Emmä tiää, autokorttii nähden vaik liikennemerkkejä ja mitä suunnillee minkäläist muu liikenne on ja emmä tiää. Emmä oo oikei ajatellu. "*

Haastattelija: *"Joo. No entäs tollast teknist osaamist, sä osaat varmaa osaatsä korjailla noit mopoi?"*

Poika: *"No kyl siin niinku omas mopossa ja kavereitten mopois on vikoja, ni on pyritty aina korjaa niinku yhdessä. "*

Haastattelija: *"Nii."*

Poika: *"Et siin tulee tietoo enemmä."*

Haastattelija: *"Nii ja tääl on kuitenkin näit paikkoi mis pystyy."*

Poika: *"Ja muut auttaa."* (poika 16)

Sosiaalisten elementtien merkitys tuli aineistossa esille moninaisina kokonaisuuksina. Vaikka vastaajat eivät suoranaisesti kertoneetkaan saaneensa mopoilun myötä sosiaalista osaamista, edellä esitetyn perusteella vuorovaikutuksen, sosiaalisen ja yhteisöllisen elämisen taitoja on näille nuorille karttunut.

4.6 Mopojen asema liikenteessä ja suhtautumisen ilmapiiri

Mopojen asema liikenteessä kuvattiin haastatteluissa melko heikoksi, vaikka tätä ei suoraan sanottukaan. Autoilijat mainittiin usein röyhkeiksi ja omaa, nopeamman oikeuttaan hyväksi käyttäviksi. Autoilijoiden kerrottiin muutamissa tapauksissa tehneen myös kiusaa:

"Autoilijat sais niinku ohittaa vähän varovammin, että. Ne yleensä tunkeutuu joka paikkaan. Sit niillä on vielä semmonen käsitys, et mopo ajaa liian hitaasti, sit ku niiden pitäs väistää, niin ne vaan tunkeutuu siihen tielle, ne vaan luulee et mä oon kauempana, mitä mä niinkun tuun ja sit ne vaan hyppää silleen eteen." (poika 16)

Haastattelija: *"Mites muut tuolla niinku liikenteessä liikkujat, autoilijat? Sä rekoista jo mainitsitkin."*

Poika 1: *"No jotkut ei oikeen tykkää ku mopot menee jotai neljääkybää siinä."*

Poika 2: *"Nii ja jotkut aattelee et höhö, tosson mopo, mä tuun autol, ihan sama."*

Poika 3: *"Sit just täs pari päivää sitte ajoin treeneihin mopolla, sitte auto tulee niinku neljänympin alueel must ohi, sitte jarruttaa siihen mun eteen ja painaa tätä... mikä se on... tuulilasinyykkijää. Mä kyl huomasin, et se tekee sillee ja lähin jarruttaa, et ei käyny mitää. Mut kuitenkin on käyny pari kertaa sillee et ne jarruttaa siihen eteen ja sitä tuulilasinestettä suihkuttaa sinne taakse."*

Haastattelija: *"Miks? Miks ne tekee sillee? Ärsyttääks niitä vaa?"*

Poika 3: *"No niit varmasti ärsyttää se et mopo menee neljääviittä siin."*

Poika 2: *"Ja mä ajoin Tuusulas kerran yhen Volvon perässä, ja yhtäkkiä se pisti jarrut ihan lukkoon ja mä jouduin pistää etujarrun lukkoon. Melkein lensin yli."* (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Mopot jäävät liikenteessä jalkoihin, ellei mopoa ole viritetty. Laajalla rintamalla nuoret olivat sitä mieltä, että vakionopeus on vanhentunut tekniikan kehittymisen myötä ja että esimerkiksi 60 km/h kulkeva mopo edistäisi paljon liikenteen sujuvuutta:

"No esim, jos niinku on autotiellä, ja sit mopo ajaa tosi hitaasti, ni sit siinä tulee tosi paljon vaaratilanteita ku ne lähtee ohittaa. Ja ne ei yhtään kunnioita. Ja sit siinä on se et mä saatan ajaa auton takana, ne saattaa ne kaikki tuulilasivedet vai mitä ne on, tulee suoraan naamaan." (tyttö 16)

Muiden tienkäyttäjien, jalankulkijoiden ja asukkaiden suhtautuminen vaihteli nuorten kertomuksissa. Rauhallisuus ja sääntöjen mukaan mopoilu ei nuorten mukaan aiheuta sen suurempia valituksia tai kokemuksia häiriöistä:

"No ei nyt oikeestaan, et tuol mis mä asun niin siellä ei pahemmin, kun siellä on kaikki moottoripyörät sun muut, niin niitä ei oikeen haittaa. Et siellä lähetään vähän vaikka niinku keskiyöllä ajelee mopolla, et kuuluu vähän ääntä. Ei se oo sillein niinku kovinkaan paljoo, kun me ajellaan sillee sääntöjen mukaa niin sanotusti et. Ei sillee parempi oo tullu mitää." (poika 17)

Eivätkä kaikki nuoret olleet koskaan kuulleet mitään negatiivista mopoilustaan: *"Ei oo tullu [valituksia]. En oo ikin kuullu."* (poika 15) Myös selvästi positiivisia kokemuksia nuorten mopoilu-uralle oli mahtunut:

Tyttö: *"Siis, no mullaha oli sillee, et ku mä alotin vast harjottelee tänä keväänä tollast vaihteellist mopoo, nii sit ku mä tota ni vahingos päästin kytkimen irti siin liikennevalois nii sit totta kai se sammu ja sit vaihtu vihreelle. Sit siin oli auto takana ja mä en päässy heti, tieätsä ku siin tulee hirvee (...) sit ei mennykkää putkee ja tälle, mut sit se [autoilija] vaa se oli vaa, et se on varmaa vähä helpompi ku mä työnnän sulle vauhtii ku se on helpompi lähtee vauhdista totta kai. (...) Sit se vaa työns ja joo et kaikil menee oma aika oppia ja tälle et se oli joku mies."*

Haastattelija: *"Voi vitsi. Ai vähä mukava. Joo."*

Tyttö: *"Mut ei oo tullu mitää negatiivist kommenttii."* (tyttö 15)

Se, mikä saattaa ärsyttää sivullisia, nimettiin useimmiten moposta lähteväksi ääneksi. Joskus ärsytys mopoilijoita kohtaan on näkynyt kiusantekona:

"Kyl jotkut mummot ja papat kyl aika usein laittaa noita keppejä eteen, et mä en ajais siitä, vaik siit ois ihan sallittu ajaa." (poika 16) Ihmisten sietokynnys koettiin vaihtelevaksi: *"Se sit riippuu ihan ihmisest, et ketkä suvaitsee sen mopoilun ja ketkä ei."* (tyttö 17) Ne, joilla mopoilun ja moottoripyöräilyn maailmat ovat tavalla tai toisella omakohtaisesti tuttuja, suhtautuvat siihen myönteisemmin kuin ne, jotka ovat mielipiteiden muokkaantumisessa ulkopuolisen tiedon varassa. Esimerkiksi median välittämän kuvan perusteella, mopoilijoita on helppo kategorisoida ja suhtautua heihin stereotypisesti. (McDonald-Walker 2000, 34–35.)

Joskus nuoret pysähtyivät myös miettimään, missä määrin nuoriin kohdistetut valitukset johtuivat yleistämisestä ja ylipäätensä siitä, että ollaan nuoria ja kokoonnuttu isommalla porukalla: *"No varmaa tää, et jos yks mopopoika on alkanu ärsyttää ni sit ne kela et kaikki on sellasii."* (viiden pojan ryhmähaastattelu)

"Nii ja sitte jos me ollaan kavereitten kaa isol porukal jossai asutuksen lähellä, ni sit yhen moposta kuuluu hirvee meteli ja me ollaan just lähössä, ni sit tulee hirveen nopeesti valitusta. Se on vaa se ääni. Tai sit muuten vaan ärsyttää ku me ollaan porukal siin niitten lähellä. Ni alkaa ärsyttää." (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Porukoituminen eli löyhästi tietyssä ajassa ja paikassa yhteen kiinnittyneiden nuorten ryhmät saatetaan tulkita negatiivisesti, koska varsinaista "järkevää tekemistä" nuorilla ei näyttäisi olevan, vaan oleminen keskittyy yhteenkerääntymiseen ja sosiaalisuuteen. Tutkimuksin on esitetty tulkintoja, että nuorten sosiaalinen ryhmässä hengailu yhdistettynä harrastamattomuuteen on yhteydessä riskikäyttäytymiseen. Sen sijaan yhteenliittyminen järjestetyssä harrastustoiminnassa ei suuntaa nuoria rikekotoihin samalla tavalla (Bynner 2007; Kraeger 2007; Salmi 2008 Korkiamäen & Ellosen 2010, 25 mukaan.) Esimerkiksi moponuorten kohdalla jää usein kuitenkin huomaamatta, että tällainen omaehtoinen toiminta voi olla aktiivista ja osallistavaa (yhdessä ajaminen, korjaaminen, tuunaaminen) vaikkei sitä määritettäisikään harrastukseksi samoin kuin jonkin tahon puitteissa organisoitu toiminta (ks. Korkiamäki & Ellonen 2010, 25).

Mopoilijoihin suhtautuminen kumpusi nuorten mukaan lähinnä yleisestä aikuisten asenteesta, ei välttämättä pelkästään mopoista. Nuoruus on keskeneräistä, osaamattomuutta:

"Aikuiset ajattelee sillee, et ku nuoret on vähän niinku pienii viel ni ne on niin kokemattomii, mut me voidaan olla kuitenkin paljon parempia ku moni muu autoilija" (tyttö 16)

Nuoret koetaankin aikuisten silmin jotenkin kummallisina, rönsyilevinä ehkä osin vaikeasti hahmottuvina ja hyppysissä pidettävänä (vrt. Koskela 2009, 281). Nuorista on tullut uhkakuva, jotka mahdollisina häiriköinä ovat jatkuvan valvonnan kohteena ja joiden hallitsemiseksi tarvitaan erilaisia toimenpiteitä. Tämä yleinen ajatusmalli tekee jokaisesta nuoresta epäilyyn. (Emt. 282–283.) Nuorten kokemukset eivät siten ole täysin tuulesta temmattuja. Nuorten ja tässä tapauksessa moponuorten olemisen hillitsemisessä ulkopuolisten turvautuminen poliisiin virka-apuun oli nuorille tuttua.

Sivullisten huomautukset välittyivät nuorten suuntaan joko suoraan tai poliisiin välityksellä. Nuoret olivat itse sitä mieltä, että mikäli jotakuta mopojen ääni häiritsee, on reilumpaa tulla sanomaan siitä suoraan:

"Mut mun mielest ois ollu ehkä parempi se ois menny paremmin selville ainaki mulle, mä en niist pojista tiedä, et jos joku äiti ois tullu sanoo, et hei et mun niinku skidi yrittää nukkua." (tyttö 22)

Jotkut nuoret olivat sitä mieltä, että valituksia ei ole pakko kuunnella ja että mopolla ajaminen on nuorten oikeus: *"No nehän [asukkaat] saa valittaa nii paljon ku lystää, ei niist tarvii välittää."* (poika 17) Toisinaan nuoret olivat pitäneet omista oikeuksistaan kiinni tiukastikin, varsinkin jos heille oli tullut tunne oikeuksien polkemisesta ja liikaa aikuisten ehdoilla etenemisestä:

"Joo, nii tosiaan korjattii tosiasia sitä mopoo siin, ni sitte siel yläkerras oli semmone nainen jol oli jotai lapsii siinä, ni se tuli joskus yheksän aikaa sanomaa meille et olkaas hiljaa siellä, et tääl on hiljaisuus nyt. Ni sanoin sille takas et kymmenelt on vast meidän taloyhtiös hiljaisuus, siinäähä soitat poliisit et ei mua haittaa yhtää." (poika 15)

Nuorista tuntui oudolta, että mopoihin suhtaudutaan joskus niin negatiivisesti, koska ongelmia, häiriöitä tai vaikeuksia ei tieten tahtoen haluttaisi muille, ei asukkaille eikä liikenteelle:

"Nii must siinäki on vähä outo sillee, että miten tohon pitäis suhtautuu. Kaikki tulee valittaa et miks sä oot täl tiel, mut jos ei oo muuta tietä, ni ei sille voi mitää." (poika 16)

Toiset kokivat tilanteen kuitenkin jo niin kärjistyneeksi, että jo pelkkä mopoilu tekee nuorista pahoja:

"Joo, niinku yleisesti. Et aina kun jossain näkee mopon niin näkee jo vihaisia ilmeitä siihen, et nyt tietää että jossain on tekemässä pahaä tai jotain tämmöstä, et se on niinku et se ennakkoluulot on jo niin kovat, et sen takia tavallaan ollaan siirrytty vähän syrjempään." (poika 19)

McDonald-Walker (2000, 24) on todennut vastaavan ilmiön liittyvän myös isompiin pyöriin:

moottoripyöräily on jo itsessään tapa tulla nähdäksi mukautumattomana.

Mopoiluun suhtauduttiin siis nuorten mielestä useimmiten varauksellisesti, mutta jotkut kertoivat myös neutraalista tai ei-negatiivisesta ilmapiiristä tai selkeän positiivisista kohtaamisista ulkopuolisten kanssa. Suhtautumisen negatiivisuus oli mopoilijoiden piirissä saanut aikaan ilmiön, jota tässä kutsun väistämisen kulttuuriksi. Väistäminen tuli mopoilun tapana esille erittäin selvästi. Alkujaan ajattelin, että mopomiitit ovat hyvä esimerkki tapahtumasta, jonka kautta nuorten on mahdollista tulla nähdäksi ja kuulluksi ja vaikuttaa omaan kaupunkiympäristöönsä itselle tärkeiden asioiden kautta, mutta nuorten aineiston perusteella tämä ei ollutkaan koko totuus. Nuoret pohtivat paljon ajotapojaan ja -reittejään ja pyrkivät sopeuttamaan ne niin, että mahdollisimman vähän tultaisiin toisaalta itse häiriityksi ja toisaalta oltaisiin häiriköitä. Mopoilijat väistivät asutuksia, ruuhkia ja muita paikkoja tai tilanteita, joissa ongelmia voisi esiintyä. Huomaavaisuutta muita kohtaan oli olemassa ainakin jossain määrin:

"Kyl sitä hidastaa jos näkee jonku. Esim ku mä oon ajannu semmosel yhel alueel paljo mopolla, sit siel on ollu joku nainen vauvan kaa, ni kyl mä aina hidastan ettei kuulu kovii ääniä. Jos se vauva vaik nukkuu tai jotai." (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Tämä näkyi osin mopomiiteissäkin. Nuoret olivat tietoisia niistä syistä, mitkä mopoilussa aiheuttavat pahennusta ja ärsytystä. Pääasiassa nämä aineistossa kokemuksiin kertoneet nuoret toivat esille, että mopoillessa pyritään huomioimaan muu liikenne, autoilijat, sivulliset ja myöskin asutus:

"Että niinku mekin suurimmaks osaks pyöritytäs lähellä, jos ollaan jossain yritetään olla jossain vähän isommalla paikalla et oltais vähän ees kaukana asutuksesta. Totta kai tiedetään että ihmiset nukkuu vähän aikasemmin kun toiset, että sillai ollaan aina vähän yritetty olla nätimmin, mutta oon siit joskus jotain joku sanonu ja tullu." (poika 19)

Joskus väistäminen oli tarkoittanut myös joidenkin liikennesääntöjen uhmaamista; oman turvallisuuden vuoksi oltiin valmiita tekemään valintoja, jotka eivät välttämättä olleet aivan oikein:

"Riippuu tilanteest. Et esim öisin mä ajan tiellä, mut sit jos on esim kauheet ruuhkat neljän aikaan, esim Itikses, täs on aina hirveet ruuhkat, ni sit mä kierrän niinku vaik tost ei saa ajaa, no periaattees motaril, isol tiel. Ja sit tos on toisella puolella pieni tie mis mopot saa ajaa, ni kyl mä mieluummin kierrän tuolt vähän kauempaa, sielt pääsee niinku paljon nopeemmin ku tietä pitkin. Mut sit ku ajaa täst isoo tietä pitkin, ni sit sillon mä ajan pyörätiel, koska sit siinä on niin kauheet jonot." (tyttö 16)

Vain yhdessä kommentissa tuotiin esille tästä poikkeava ajattelumalli: julkisen kaupunkitilan hyödyntäminen on kaikkien yhtäläinen oikeus, myös nuorten:

"Ni ja sit lehis luki niiku et ne valittaa et keskel yöt ajetaa, no eihä missää mun tai ajelus oo mitää niinku aikarajaa et kahentoist jälkee sais ajaa. Nii et ei kukaa tee siin mitää väärää et jos on monta ihmistä ajaa samaan aikaan. Yhtä hyvin, ei se nyt sattumalt, mut sattumalt tost vois ajaa vahingos seittemänsataa mopoo ohi, et kaikki lyöttyy samaan aikaan yhelle tielle et, ei se must kenenkää syy oo." (poika 16)

Huoli nuorten liikennesuhteista heijastelee Bestin (2005, 168) mukaan yleisemminkin nuoriin kohdistuvaa asenneilmapiiriä ja aikuisten käsitystä siitä, missä laajuudessa nuorten on sallittua olla osallisina julkisissa tiloissa tai julkisessa elämässä. Hänen mukaansa nuoret joutuvat taistelemaan tunnustetun ja näkyvän roolin puolesta, samalla kun päättäjät, viranomaiset ja aikuiset yleensä pyrkivät siirtämään nuoria julkisuuden reuna-alueille. Samalla tavalla Koskela (2009, 40) väittää, että tila korreloi sosiaalisen aseman kanssa. Julkista elämää hallinnoivat ne, joilla on valtaa, ja siten muut joutuvat kamppailemaan osallisuudestaan tähän tilaan (emt. 41).

Kamppailua voidaan käydä paitsi fyysisesti myös symbolisesti: graffitit, parkour tai skeittaus ovat tästä hyviä esimerkkejä. Mopomiitit ja kaupungissa laajasti näkyvä vapaa-ajan mopoilu voidaan kyllä tästä näkökulmasta nähdä myös kamppailun yhtenä muotona, tosin nuorten kertoman mukaan tätä kamppailua ei käydä kapinahengessä vaan pääsääntöisesti muita kunnioittaen. Nuoret ovat pyrkineet toimimaan esimerkiksi miittien osalta niillä menetelmillä, joita aikuiset arvostavat muun muassa neuvottelemalla yhteisistä pelisäännöistä viranomaisten kanssa. Mopoyhteisössä näkyvä väistämisen ilmiö kertonee siitä huolimatta jotakin nuorten kokemasta osattomuudesta. Nuoret joutuvat jatkuvasti elämään sen tosiasian kanssa, että heidät halutaan jostakin ulos: kaduilta, pihoilta, parkkipaikoilta, huoltoasemilta.

4.7 Mopoilu koetaan turvalliseksi

Liikenteen turvallisuusviraston (TraFi) tilastojen mukaan vuoden 2010 lopussa liikenteessä olevia mopoja oli Manner-Suomen alueella kaikkiaan 219 000. Tämän lisäksi kevyiksi nelipyöräisiä luokiteltuja ajoneuvoja oli 7 066 kappaletta. Rekisterissä olevia mopoja ja nelipyöräisiä oli vieläkin enemmän (258 241/7 968). (Liikenteessä olevat ajoneuvot 2010; Ajoneuvokanta 2010.) Mopojen määrä on noussut huomasti vuosituhannen alun sadastatuhannesta moposta yli kahteensataantuhanteen mopoksi luokiteltavaan ajoneuvoon. Vuonna 2008 mopokortteja (M-luokan ajokortti) suoritettiin hyväksytysti 30 886 kappaletta, joista naisten osuus oli 45 %. Kuljettajatutkimustilaston perusteella mopokorttien määrä on noussut 2000-luvun alun noin seitsemästä tuhannesta yli 30 000:een. Naisten osuus vuonna 2000 suoritetuista mopotutkinnoista oli noin 20 %. (Kuljettajatutkimukset 2000–2008.)

Vaikka tieliikenteen turvallisuus on monilta osin kehittynyt suotuisasti, nuorten turvallisuudessa ei tällä vuosituhannella ole tapahtunut merkittävää muutosta. Kaikista tieliikenteessä tapahtuneista vahingoista nuorten osuus on sen sijaan kasvanut. Nuorten tilanne on siten heikentynyt suhteessa muihin käyttäjäryhmiin. (Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus 2010, 9.)

Mopojen ja nuorten mopoilijoiden roimasta kasvusta huolimatta mopoilijoiden liikennekuolemien määrä on pysynyt lähes samalla tasolla viimeisen kymmenen vuoden aikana. Sen sijaan loukkaantumisten määrä on samana aikana noussut melkein 2,5-kertaiseksi. Mopoilijoita on kuollut vuosittain kymmenkunta, loukkaantuneita on ollut 950. Kuolleista miehiä on ollut 86 % ja loukkaantuneista 68 %. Mopoilijoina 54 % kuolleista ja 83 % loukkaantuneista oli iältään 15–24-vuotiaita. (Mopoilijoiden henkilövahingot liikenteessä 2011, 1.) 15–17-vuotiaiden tyttöjen osuus mopoilijoiden henkilövahingoissa on kasvanut jo lähelle poikien tasoa (emt. 2).

Kaiken kaikkiaan nuorten kuljettajien kuolemanriski liikenteessä on moninkertainen koko väestöön suhteutettuna. Kysymys ei aina ole riskihakaisuudesta, vaan esimerkiksi kesäaikaan

sijoittuvat piikit onnettomuustilastoissa johtuvat siitä, että nuoret lähtevät ylipäättänsä liikkeelle. Viikonloput ja kesälauantait ovat nuorten onnettomuuksien tyypillistä aikaa. Onnettomuusriski laskee ajokokemuksen kertymisen myötä. (Nuorten henkilövahingot liikenteessä 2010, 1.) Henkilövahinkojen näkökulmasta mopolla ja henkilöautolla liikkuminen ovat erityisen riskialttiita nuorten kohdalla. Onnettomuuksiin liittyy kova vauhti, alkoholin käyttö ja autolla liikuttaessa kiinnittämättömät turvavyöt. Nuoret myös yliarvioivat usein omaa suorituskykyään. (Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus 2010, 9.) Mopo-onnettomuuksien taustalla on usein liian suuri tilannenopeus. Mopojen viritäminen on yleistä (emt. 10).

Risteysalueet ovat onnettomuustilastojen perusteella haastavia mopoilijoille. (Mopoilijoiden henkilövahingot liikenteessä 2011, 1.) Risteysonnettomuuksien lisäksi samaan suuntaan kulkeneen toisen ajoneuvon eteen kääntyminen on yleinen onnettomuuden syy samoin kuin tieltä suistumiset ja esteeseen törmäämiset (VALT Moporaportti 2010, 1). Onnettomuustutkimuksissa mopoilijoiden riskeinä korostuu kokemattomuus. Muun muassa havainnoinnin ja ennakoinnin puutteet sekä huomion siirtyminen pois liikenteestä kavereiden vaikutuksesta ovat olleet onnettomuuksien taustalla. (Emt. 1.) Lisäksi riskitekijöinä on todettu mm. mopoilijan heikko havaittavuus muista moottoriajoneuvoista sekä risteysalueiden näkemäkatveet. Alkoholilla on vuosien 2006–2008 mopo-onnettomuustilastoinnin perusteella ollut osuutta noin 23:ssa % tapauksista. Mopotyypeistä skootterit olivat mukana noin puolessa onnettomuuksista, ja joka kolmas mopo oli viritetty. (Emt. 1.)

Mopoautoille tapahtui vuosina 2004–2008 yhteensä 175 liikennevahinkoa. Onnettomuuksissa kuolleita oli tuona ajankohtana kaksi, vammautuneita 41. Yli puolet onnettomuuksista on sattunut alle 18-vuotiaille kuljettajille. Mopoautoille tyypillisiä onnettomuuksia ovat olleet peräänajot, risteysonnettomuudet sekä peruuttamisvahingot. (Saarlo & Lampinen 2010, 2.) Mopoauton erityispiirteet liikenneturvallisuuden näkökulmasta ovat haastavia, sillä se rinnastuu liikenteessä autoon paitsi liikennesääntöjen myös käyttäjien mopoautille antamien merkitysten perusteella. Mopoauto näyttää autolta, mutta sen alhaisesta nopeudesta johtuva ero taajamien ulkopuolella muodostaa keskeisen turvallisuusongelman. Mopoautojen turvallisuutta voidaan kuitenkin pitää parempana kuin mopon. (Emt. 23.) Liikenneturvan (2011) tietojen mukaan mopo on vaarallisin ajoneuvo kilometriä kohti.

Hyksin lastenlinikalla tehdyn tutkimuksen mukaan mopojen suosion kasvu näkyy nuorten lisääntyneinä sairaalahoitoa vaatineina vammoina. Seurantajaksolla 2002–2007 mopo- tai skootterionnettomuuden vuoksi päivystyksissä hoidettiin yhteensä 222 potilasta. Tänä aikana mopokorttien määrä yli kaksinkertaistui, mutta mopo-onnettomuuksien vuoksi sairaalahoitoa tarvitsevien määrä yli viisinkertaistui. Tyttöjen mopoilun lisääntyminen näkyy myös hoitotilastoissa, sillä tyttöjen osuus potilaista nousi 7 prosentista 25 prosenttiin. Potilaista noin puolet oli loukkaantunut kolarissa, jossa toisena osapuolena oli ollut moottoriajoneuvo, useimmiten auto. Kaatumisten vuoksi hoitoa tarvitsi kolmannes. Yleisimpiä mopoturmien aiheuttamia vammoja olivat raajojen murtumat, pään vammat sekä sisäelinten vammat. Osa vammoista aiheuttaa todennäköisesti pysyvää haittaa. (Mopo karkaa käsistä, Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri 2011.)

Mopoja ja mopoja pidettiin useimmiten turvallisina. Turvallisuutta kuvattiin siten, että mopoilu on itsessään turvallista, turvattomaksi sen tekee vain ajaja. Yksi vastaaja toi turvallisuuden esiin päinvastoin: mopoilu ei itsessään ole turvallista, mutta siitä voi tehdä turvallista omilla valinnoilla:

"Siis riippuu ihan ajajasta, et eihän se oo turvallista mut siitä voi tehdä turvallista jos ite haluu. Just et ostaa ne ajovarusteet ja opettelee ajaa, ennenku lähtee minnekkään." (tyttö 17)

Turvallisuus ei nuorten mielestä ollut vakio, vaan mopoilun turvallisuusaste riippui poikkeuksetta ajajasta. Toisaalta turvallisuuden edistäminen nähtiin asiana, jota koko liikenneyhteisö voi edistää. Siten turvallisuuspuheessa oli nähtävissä vivahteita sen liittymisestä toisaalta individualistiseen kulttuuriin, toisaalta turvallisuuteen ja yhteiseen etuun. Turvallisuuden määritelmässä tai pohdinnoissa tuotiin esille, että turvallisuus on kiinni yksilöstä: osaamisesta, taitotasosta, liikenneälystä, valinnoista (esim. varusteiden suhteen).

"Eei, ei, ei tää vaarallist suoranaisesti oo, jos pitää järjen mukana ja pyörittää päätä liikentees, et osaa kattoo ettei itteensä auton alle ajaa, et se on se sellanen mikä pitää osaa. Tilanteet pitää osaa ennakoida se on se." (poika 20)

Liikenneosaamista on sekin, että osaa ottaa muutkin liikkujat huomioon:

"Se riippuu periaattees iha itestä et mite, ei mul oo ainakaa mitä oon ajanu, ni ei oo niinku vaaratilanteit, mut jos sä ajat niinku ite tossa tiel, toi joka on neljäkymppin tossa, kuuttakymppii, joku lapsi hyppää ni ei siin se niinku reaktioaika pienenee et se saattaa käydä jotai." (poika 16)

Muun liikenteen huomioimista ja oman turvallisuuteen huomion kiinnittämistä tehdään koko ajana: *"Kyl mä pyrin aina niinku suoral tiellä tai semmosel vähä niinku toi Kallvikintie ni pitää vähä välii muissa."* (poika 16) Mopoilun turvallisuuteen vaikuttava valinta on myös se, että suhteuttaa oman osaamisen muuhun liikenteeseen:

"No oikeilla varusteilla kyllä [mopoilu on turvallista]. Et se mikä, liikutaan yleensä kaupungissa, kaupunkialueella, vauhdit on okei, kovat 40–50 mut kyl kaupunkialueella ihmiset on paljon enemmän hereillä kun jossain maantiellä tai muuta tämmöstä ja sit vauhdit on pienempii ja sit täällä on tosi paljon vähemmän raskasta kalustoo. Ja sit jos sä haluat, sä pystyt kyllä valita semmosia reittejä, et sä et koskaan nää esimerkiks bussii, että on semmosta. Ja sit jos on välillä semmosia paikkoja, et huomaa et en mä halua lähteä liikenteen sekaan, niin siellä on se jalkakäytävä. Et se on, mikä on tavallaan turva et siellä sä sit oot sit taas isoin ajoneuvo. Siellä sit täytyy olla vähän varovaisempi muita kohtaa, mutta ei siellä sit ainakaan niin paljon satu." (poika 19)

Kuskin osaamiseen liittyi turvallisuuspuheessa myös virittämiseen liittyvä, ehkä vähän moralistinenkin pohdinta sen oikeutuksesta. Virittämiset, joita aineiston nuorten keskuudessa oli tehty paljon, perusteltiin usein liikenneturvallisuudella:

"Mä oon sitä mielt et vakiomopo joka kulkee kolmeekymppii on paljo enemmän liikenteelle vaarallinen ku sellane joka kulkee kuuttakymppii et hidastaa vaa liikennet ettei jää jalkoihi ite siin." (poika 15)

Muitakin perusteita virittämiseksi käytettiin, mm. vauhdin hurmaa, mutta tämän taustalla nähtiin yhteisen edun nimissä tapahtunut virittäminen: nopeammin kuin 45km/h kulkeva mopo edistää turvallisuutta ja vähentää vaaratilanteita liikenteessä.

Haastattelija: "Ottekste virittäny kukaan?"

Poika: "Niin tappiin kun on mahdollista."

Haastattelija: "Minkä takii?"

Poika: "Ettei jää jalkoihin." (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

Tämä perusteltiin sillä, että riskialttiit ohitustilanteet vähenevät, risteystilanteissa mopon kiihtyvyys on parempi eikä mopo jää enää jalkoihin. Keskellä ohimenevää liikennettä jääminen on pelottavaa:

"Ja muutenki suurin osa noist teist mis nyt ajellaan, ni siin on just joku kuudenkymppin rajoitus. Sitku sä ajat siinä sitä oikeet reuna tietä, sit on se vastaantuleva liikenne, sit ku se auto lähtee ohittaa, ni sit tulee ihan sikavaaratilanteit sille autolle, ku se ohittaa. Sit varsinki jos on tien oikee reuna, ku kaikki reunat on sellases hiekas, ni ku sä joudut siin hiekalla ajaa sil mopolla ni se ei oo kovin turvallista. Ja sit ne rekat, niis säikähtää ihan kunnol ku ne tulee ohi." (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Samankaltaisia perusteluita on todennettu myös muussa mopotutkimuksessa (Aho & Myllymäki 2010, 38).

Liikenteessä onnettomuuksia tai vaaratilanteita oli usein auton ja mopon välillä, mikä tuntui olevan monelle haastatellulle omakohtaisesti koettu asia, vaikka varsinaisia onnettomuuksia ei olisikaan nähty tai koettu.

"No se oli semmonen [onnettomuus], että mä ajelin siinä, köröttelin viittäkymppiä sitten, oli semmonen tie missä ei pääse ohi. Et oli siin välissä sellaset liikenteenjakaajat, missä oli just jotain puita ja kukkapuskia. Siin ei päässy auto ohi, sit päästiin kuudenkymppin alueelle ja se lähti ohi. Se veti sit kaheksäkymppiä ohi. Ja sit lähti auto lapasesta ja se vetäs puuhun, ja se jäi siihen se autoilija." (tyttö 17)

Monen nuoren mielestä mopojen hitaus on todellinen riski:

Haastattelija: "Niin, siitä seuraavaan aiheeseen. Onks teiän mielestä mopoilu turvallista? Ja jos ei, niin minkä takia?"

Poika 1: "Kyllä se salee on."

Poika 2: "Ei oo. Vauhti on liian hidas. Jää liikentees jalkoihin."

Poika 3: "Niin. Se on totta."

Poika 1: "Sitä pitäis nostaa."

Poika 2: "Mulki, öö, se mun kolari johtu siitä, et Bemari oli ajanu (...) sen koko tien (...) mun takana, ku seittämääkymppiä ajoin. Sillee kaasuhajassa koko matkan. Mut mä olin kuulemma ihan neljäviis sen mielestä koko matkan. Se lähti ohittaa tyyliin siin kohtaa mis ei saa ohittaa."

Poika 1: "Ja tolla oli vilkku päällä."

Poika 2: "Sit olin kääntymässä just ja se tuli siihen kylkeen." (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

"Nyt varmaa ku mopo menee kuitenkin sillee aika hiljaa et pitäs mennä oikeesti kovempaa ni ne ei hidastais sitä liikennettä." (tyttö 17)

"No se on sinänsä turvallista. Se on vähä miten se luokitellaan kosk noi monet autoilijat on nii savitattei, et ne ei nää varsinki talven jälkeen ne ei tajuu et mopoi on liikenteessä ni sillon ne ei niinku ne on ihan shokissa ku sielt tulee yks mopo nii sillon ne on vähä. Eikä ne muutenkaan

monesti välitä mut. Sillon se on epäturvallist, jos mopo kulkee vaan sen 45 mitä se sais kosk sillon niit vaaratilanteit tulee ku ihmiset ohittelee ja hermostuu. Mut loppujen lopuks ei se, jos ajaa niin ku, ajaa niin hyvin ku pystyy ja totanii seuraa liikennet nii ei kai siin nyt oikee. En oo ikinä ajanu kolarii, kaatunu oon omasta syystä mut kolaarii en oo ikinä joutunu ajamaan.” (poika 17)

Nuorten ajattelun taustalla tuntui olevan koettu ristiriita suhteessa siihen, että toisaalta nuorille 15 -vuotta täyttäneille tarjotaan mahdollisuus olla osana liikennettä omalla moottoriajoneuvolla, muttasamallaainsäädäntötekee mopoilustaväistämättä riskialtista, koska mopo ei ole liikenteessä tasavertainen. Vaikka nuortenkin ajattelu mopoilun turvallisuudesta korosti eittämättä nuoren omaa vastuuta ajamisestaan, tämä liikennesujuvuuteen liittyvä ajattelu oli erilaista kuin esimerkiksi liikenneturvallisuuspuheessa esitetään. Nuorten mielestä turvallisuutta ei voida edistää pelkästään mopoilijan osaamista parantamalla, jos koko liikenneyhteisö jätetään huomioimatta: *”Pitäis lyödä noille joillekin päättäjille mopo käteen ja ajakaa tolla joku viikko, joka kulkee kolmeviis.”* (kolmen pojan ryhmähaastattelu). Nuoret olivat tahollaan ottaneet osin liikenneyhteisön edun nimissä oikeuden omiin käsiinsä: mopon virittäminen perusteltiin yhteisellä hyvällä. Vauhdikkaasta moposta hyötyvät kaikki, eikä se muodostu ongelmaksi, jos muuten noudatetaan liikennesääntöjä:

”Riippuu vähä, miten ajaa, jos joku ajaa hiljaa jonku edes nii kai ne ny ei varmaa tykkää hyvää. Mut sit jos ajaa nopeusrajoituksien mukaa ni ei kai siinä sit mitää välii.” (poika 16)

Vaikka mopo olisikin viritetty, mopoilijalla itsellään pidätettiin vastuu turvallisuudesta:

”Kuskista lähinnä riippuu. Et jos tota, ku jotkut on sillee et ne haluu kovaa kulkee noi mopot, sitte virittää niitä, mut sit ne ajaa ku sekopäät niillä että. Mun mielest se on niinku huonoo että aatellaa sillee, että niinku se on viritetty niin sillä on pakko ajaa sitä kovaa vauhtia aina. Et sillä ajetaa ku sekopää. Ei se kyllä, jotkut on sillee et ne ajelee niillä ihan miten sattuu, et jotkut taas ajelee niinku kunnolla. Se riippuu niin paljon kuskista.” (poika 17)

Onnettomuuksia ei juurikaan oltu koettu. Kaatumiset ja pienet haverit olivat yleisiä (vrt. Aho & Myllymäki 2010, 40) (taulukko 9), mutta niitä ei mielletty varsinaisesti onnettomuuksiksi *”Ei oo mopoillessa tapahtunu mitään, pieniä kaatumisii mut ei mitään onnettomuuksii.”* (poika 17)

”Ei, mä oon ite kerran kaatunu mopolla mutta en ei oo mitään onnettomuuksia.” (tyttö 22)

	Pojat	Tytöt
Kaatuminen	12	5
Muu onnettomuus	5	1
Yhteensä	17	6

Muutamille nuorille kaatumiset olivat osa tietynlaista mopoilua, jossa vauhdilla on keskeinen rooli: *"Jos ei kaadu ni sit ajaa liian hiljaa."* (poika 15) Pääasiassa nuoret toivat esille kaatumiset neutraalisti sattuuhan sitä -tyyliin: *"Kyl mä oon kaatunu mut ei mitään sen pahempaa."* (tyttö 16) Kaatumista ei pidetty onnettomuutena. Vain yhdessä vastauksessa 50:stä tuotiin esille sattuneen onnettomuuden osalta, että tapahtumassa oli aineksia paljon pahempaankin:

"Ihan sattumaa, ajo perään ja siinä hetkeks aikaa vähän aikaa pimeni ja sitte herättiin ja jaahas, sitä oltiin pienessä kolarissa ja pyörä pois tieltä ja sit se tuli siihen viereen, et onks kaikki hyvin. Eipä siinä kellekään mitään sattunut, mutta onni oli mukana, se täytyy sanoa että siinä oli niinku isollekin asiallekin oli siinä kyllä mahdollisuus tapahtua, mut siinä vaiheessa täytyy kiittää taas, että mulla oli kunnon turvavälineet. Mä veikkaan, että vähän heikompi kypärä ois siitä lähtenyt sitten suoraan saman tien ja aiheuttanut mitä lie. Et se on aina, mitä puhutaan et on niin kallista ajovarusteet, mutta kyllä ne maksaa itsensä takaisin." (poika 19)

Lähes poikkeuksetta kaatumisten tai muiden pienten onnettomuuksien yhteydessä korostettiin sitä, että mitään ei sattunut kenellekään, vaikka naarmuja, kipeitä paikkoja ja rikki menneitä luitakin mainittiin:

"On, mun kaverit on kaatunu. Ja kyl varmaan moni muukin. (...) katteet menee paskaks ja jalka saattaa mennä vähän rikki pariks viikoks, ei muuta." (poika 14)

Kaatumisten voi ajatella kuuluvan kaksipyöräisten ominaisuuksiksi; kaikki kaatuvat joskus:

"Ei, kyl mä kerran jossai hiekalki oon sillee kaatunu ku tulin mutkaan liian kovaa ni kaaduttiin kyljelleen mopon kaa. Mut ei siin niinku mitää sattunu. Mopo pystyy ja matka jatkuu." (tyttö 17)

Mielenkiintoista aineistossa oli kuitenkin kaatumisiin liitetyt selittävät määrittelyt kaatumisten syistä. Näitä yhdisti usein olosuhteiden, omien ja ajoneuvon rajojen testaaminen ja siksi kaatuminen oli ollut tietoinen riski: *"No, talvella hölmöillessä ni kaadu in kerran pikkutiellä kun halusin vähän ajella."* (poika 16) Kaatumiset eivät siten tulleet nuorille yllätyksinä, joissakin tilanteissa niitä osataan jopa odottaa. Toisinaan kaatumisten liittyminen huonoihin ajo-olosuhteisiin tai muihin vastaaviin syihin teki kaatumisesta ymmärrettävän.

"Sillon ku mulla oli tota takajarrupalat vaihettu, piti ilmata se takajarrusysteemi, ni ei toiminu takajarru. Oli just satanu ja joutu käyttää etujarruu, yhes käännöksest, pikkuvauhdis kyl onneks. Tuli pari naarmuu vaan polveen." (poika 16)

Taustalla tuntui olevan ajatus, että pyörällä ei voi ajaa jos pelkää kaatumista ja että tapahtuneista kaatumisista saa arvokasta oppia liikenteestä ja huomioon otettavista tilanteista. Ajamaan oppiminen tapahtuu osin yrityksen ja erehdyksen kautta tapahtuvaa. Aloittelevalle ajajalle sattuu pieniä virheitä:

Poika: *"Mul kävi tos ku mä sain sen mopon ni mul kävi kaks kertaa semmonen aloittelijan virhe, et ei oikei muut oo tapahtunu."*

Haastattelija: *Mikä on aloittelijan virhe?"*

Poika: *Mä laitoin takajarrun pohjaa sit se lähti sutimaa pikkusen sit mä kaadu in sil. En oo enää kaatunu."* (poika 16)

"Ei se [äiti] oikee mitää noist [kaatumisista] ku ei mulle oo ikin käyny sit onneks mitään, ni sillai ku vähän kaatunu. Sit se on vaa et nyt sä opit tost, et sit ens kerral varot jo sitä asvaltitont." (tyttö 16)

Oikeat onnettomuudet olivat poikkeustapauksia:

"Kyl se mun mielest on sillee turvallinen. Mut täs kyl oli käyny yks, et yks kaveri oli ajanu tos viime vuoden puolella mopo-onnettomuuden, ja just oli leikkauksessa, kun meni päästä vähän osia paskaksi. Ja sai titaanilevyt siihen, ja nyt se ne takas siihen ja nyt sil on kaikki ookoo. (...) No, toi oli just yks poikkeustapaus. Et muuten en oo hirveesti kuullu noista." (poika 15)

Aineistossa kerrottiin erilaisia onnettomuustarinoita, mutta koetut kaatumiset ja loukkaantumiset eivät vastanneet oikean onnettomuuden määritelmää: *"Ei oo ainakaa kukaa niinku henkeään menettäny."* (tyttö 15)

Vaikka kaatumiset olivat yleisiä, mopoiluun varustautuminen oli aineiston nuorilla huoletonta. Kypärä oli itsestäänselvyys, mutta muita ajovarusteita ei juurikaan käytetty. Suurin osa nuorista kertoi ajavansa mopolla tavallisissa (koulu)vaatteissa tai muuten sään mukaan varustautuen. Kylmyyttä vastaan suojauduttiin hanskoilla ja tuulitakilla, kesällä ajettiin rantavaatteissa: *"Keväällä ja syksyllä jos on vähän viilee ilma, niin sitten hanskat. Ja kypärä on se yleisin, ei oo mitään muuta ihmeellistä."* (poika 16) Muut varusteet kuin kypärä eivät näyttäneet kuuluvan mopoiluun. Isommilla pyörillä kevytmootoripyörästä lähtien asianmukaiset ajovarusteet sen sijaan kuuluvat ajamiseen luonnollisena osana. Silloinkin sää vaikutti pukeutumiseen:

"Sitte ajovarusteet on ihan hyvät, niinku (...) ajosaappaat, ja tälläst, niinku ajotakit ja housut, että. Et jos niinku kaatuu niin ei tuu niin pahoja haavoja. (...) Mul on kyl kaikki, mut nyt on niin hyvä sää et ei voi pitää pääl ku tulee niin kuuma." (poika 17)

"Jollain talvitakilla syksyllä ja keväällä, sit kesällä niinku, joskus ehkä ihan jopa topilla tai t-paidalla. Mut sit ku tuli tää piikki, ni sit mentii Allrightii taas, et tosson kivat housut tarjoukses, semmoset vaaleet maastokuvioiset ku yleensä on mustii, ni sit mä ostin sellaset vaaleet, ne oli semmoset tosi tyttömäiset mun mielestä. Ja sitte mulla oli se nahkatakki, mut sitten mä ostin kuitenkin sielt BikeWorldist sellasen Rukan, semmosen kaikki Gore-Texit ja windstopperit ja kaikki maailman härpärkeet siinä. Et se on sitte seuraavalle kymmenelle, kahellekymmenelle vuodelle se takki." (tyttö 17)

Isompien moottoripyörien nopeudet muodostavat jo kaatumistilanteista niin riskialttiita, että varusteisiin oltiin valmiita panostamaan myös rahallisesti. Laatu maksaa:

"Sä saat varusteita viidestäkympistä tonniin, tonnikahteensataan. Et just nää niinku mopokypärät, kaikki ajattelee et ei sil oo väliä, et millanen se on. Sit ku ostaa jostai Hong Kongist jonku kiinalaisen mopokypärän, sä tiputat sen kerran ni se halkee. Mut sit ku ostat Arain tai Shoein, ni vaik sä heität sen kolmest metrimest maahan, ni tulee ehkä joku pieni naarmu. Et se on niinku se, et se mikä maksaa on se laatu. Et sä saat jotain ajohousuja tai ajotakkeja viidellä kympillä, tai sit sä ostat suoraan neljän sadan housut ja kuuden-kaheksansadan euron takin. Ni ku sä kaadut, ni ne pitää sut ehjänä." (tyttö 17)

"Esimerkiksi nyt mä oon kevarilla ja mull on nää [farkut ja tuulitakki], tuol on lämmin ajaa. En mä nyt mitenkään erikoisesti suojaudu." (poika 17)

Kaikille ajovarusteet eivät olleet yhteydessä turvallisuuden tunteeseen, sillä *”Sama mitä päällä on. Kesät yleensä sit kulkee kyl t-paidalla.”* (tyttö 17) Turvallisuus oli enemmän osaamista kuin varusteiden ympärille kietoutunutta.

Kypärän osalta aineistossa oltiin pääasiassa sitä mieltä, että kypärän kannattaa olla laadultaan hyvä. Joidenkin mukaan mopon kanssa kyllä riittää halvin mahdollinen, joka suojaa mopoilla ihan riittävästi: *”No yleensä vaan se perushalpa Bilteman kypärä, se suojaa silt kaikelta tarpeelliselta. Eikä poliisit voi siit sanoa mitää.”* (poika 16) Kypärän merkitystä ei erään vastaajan mukaan mopoiaässä ajatella tarpeeksi:

”Noniin, nyt päästään tähän! (...) Et olihan mulla sillon, kun mä hankin sen mopon, et mentiin vaan Allrightii, et tosson kivannäkönen kypärä, pistetään päähän. No, mä olin sillon vähän tyhmä ja nuori, enkä kuunnellu sitä myyjää, ku se sano, et kannattais olla kokoo pienempi. Sitte tota ku tuli tää piikki, ni sit ku mä lähin ajaa noit suurempii nopeuksii, ni sit rupes pelottaa et ei helvetti, tippuu kypärä päästä, ku se rupes heiluu. Ku se oli liian iso.” (tyttö 17)

4.8 Mopomiitit mopoilun tilana

Seuraavassa on ote mopomiitissä lauantaina 7.5.2011 pitämästäni havaintopäiväkirjasta:

”Tosi hieno päivä, aurinko paistaa kirkaalta taivaalta. Nuoria oli paikalla useita satoja... vaikea arvioida. Suurin osa oli paikalla kaksipyöräisellä tai sellaisen kyydissä, mopoautoja noin 10, henkilöautoja ehkä 20, 1 mönkijä. Tyttöjen määrää oli myös aika vaikea arvioida, olisiko neljännes? Oman havaintoni mukaan aloituksessa paljon myös 20-vuotiaita nuoria, joilla jo isot pyörät tai auto. Nuorempien ja vanhempien suhde ehkä puolet ja puolet. Hyvin karkeaa arviointia.

Nuoret kerääntyivät aloituksessa omiin kaveriryhmiin ja sama ilmiö näkyi matkan varrella eri pysähdyspaikoilla. Oletettavasti miittiin tullaan oman kaveriporukan kanssa ja pysähdykset ovat tämän ryhmän kiinnekohtia. Yhteyttä pidetään miitin aikana paljon myös puhelimitse, erityisesti jos letka hajonnut tai osa väestä vähän ”hukassa”. Tällöin yhteys otetaan usein myös ”liidereihiin”: jos itsellä ei ole liiderin numeroa, jollakin on, joka hänet tuntee ja porukka pääsee taas takaisin yhteen. Nuoret näyttivät jutustelevan, nauravan, seuraavan katsellaan mopoja, tutkivan parkissa olevia pyöriä, pojat seurasivat tyttöjen tekemisiä, joitakin leikkimielisiä paineja. Yhtään alkoholijuomaa ei näy. Myöhemmin illalla näen yhden nuoren kädessä siideripullon, mutta ainuttakaan humalaista ei joukossa ole. Yhtään nuorten välistä negatiivista kohtaamista ei näy, ei tappeluita, ei rikkomista, ei ilkivaltaa. Yhtään nuorten ja poliisin välistä yhteenottoa ei ole havaittavissa. Poliisi seuraa tilannetta sivusta mutta tiukasti läsnä. Aloituksessa poliisi jalkautui nuorten pariin kävelemään jutustelemaan. Tämä oli kuulemma ollut erityisesti nuorten oma toive, jotta välttyttäisiin käyttämisen kokemukselta. Keskusteluja nuorten ja poliisin kanssa kyllä syntyi, omien havaintojeni mukaan aloitteentekijöinä oli nimenomaan nuori. Parkissa oleva moottoripyöräpoliisi sai muutaman kaverin viereensä ihmettelemään, kuinka kovaa moottoripyörä oikein kulkee, toisaalta kuulin, että yksi poika oli käynyt kysymässä partioivalta poliisiparilta (autossa), että saako tietyissä paikoissa tehdä mopolla temppuja. Kysymyksenasettelu oli muotoiltu jokseenkin niin, että poika halusi tiedustella salliiko poliisipartio, jos lähellä kikkaillaan mopolla. Lupa-anomus keskellä hektistä miittiä, melko ilahduttavaa. Kuulemani mukaan poliisi oli vastannut ”En voi luvata”.

Poliisin työskentelyä voisi ehkä kuvailla sanoilla näkyvä, tarkoituksenmukainen, joustava. Oman kokemukseni mukaan poliisit olivat mukana melko mittavalla volyyymilla ainakin sen suhteen, että pysähdykset, reitit ja muut olivat hyvin miehitetty. Toisaalta poliisin toiminta oli valvonnan ja kontrollin osalta tarkoituksenmukaista ja joustavaa: ylilyönteihin puututtiin (joskaan kikkailua liikenteessä ei poliisin läsnäolon vuoksi edes esiinny), mutta joitakin muita asioita katsotaan sormien välistä: letka kulkee kahden rinnakkaisen mopon muodostelmassa, joskus mennään ohi oikealta, ryhmytykset tai muut vastaavat eivät välttämättä mene aivan kaikkien liikennesääntöjen mukaan. Samoin poliisin suhtautuminen ns. sivussa olevalla alueella tapahtuneeseen tempuille oli sallivaa, ainakin passiivisesti. Tattarisuolla kaupungin moottorihallilla ja ajoharjoitteluradalla tilanne oli mielenkiintoinen. Miitti kokoontui alueelle, joka on puomein suljettu ja jonne ei siten esim. poliisiautolla pääse. Kaikkien tiedossa, myös poliisin, on että oletettavasti tällä alueella tehdään tempuja ja niiden seuraaminen on selkeä ohjelmanumero. Poliisipartio oli seuraamassa tilannetta puomien ulkopuolella. Alueen käyttöehdot tuohon aikaan, tuohon tarkoitukseen kaupungin omistamassa tilassa eivät välttämättä sallisi miittien kaltaista olemista, mutta siihen ei puututa. Tila on kaukana asutuksesta, suljettu ja siten ajotaitojen testaamiseen sopiva. Kaupunki ja poliisi toimivat tässä suhteessa joustavasti, tila sallitaan tämänkaltaiselle nuorten toiminnalle. Tärkeä viesti nuorille, tavallaan luottamuksen osoitus, että homma pysyy kasassa. Matti käy jonkin verran ohjaamassa nuoria, jotka istuvat moottorihallin edessä olevan ajoharjoitteluradan katsomon väärällä puolella, mutta oikealla puolella suhteessa siihen, missä tapahtuu. Se on asia, josta valituksia on aikaisemmin tullut, nyt juttu pyritään tyrehdyttämään alkuunsa. Matti käy huikkaamassa nuorille, että kannattaisi tulla alas, kaikki nuoret toimivat heti kuin on pyydetty. Ja joka ikisen katsomon kohdalla sama juttu. Aika hienoa.”



Allrightin miitti.

Mopomiitit ovat yksi pääkaupunkiseudun mopohankkeen ja mopoilmiötä luotaavan tutkimuksen tila. Miitit ovat nuorten mopoilijoiden, kevytmoottoripyöräilijöiden ja nuorten moottoripyöräilijöiden tapaamisia. Suomen suurin mopomiitti on pääkaupunkiseudulla tapahtuva Allrightin miitti, joka on

”Motot.netin keskustelufoorumilta alkunsa saanut ja erittäin suosituksi kasvanut mopoilijoiden ja kevytmoottoripyöräilijöiden kokoontumisajo pääkaupunkiseudulla. (...) Miitissä kokoontutaan tapaamaan uusia ja vanhoja moottoripyörästä ja mopoista kiinnostuneita tuttuja. Allrightin miitit alkavat nimensä mukaisesti Allright-myyvälän pihasta Vantaalta. Allrightilla kokoontumisen jälkeen lähetetään yhteisajolle, jonka jälkeen kokoontutaan keskustelemaan ja kikkailemaan kaksipyöräisillä.” (Motot.net. Allrightin miitti 2011.)

Allright on mopo- ja moottoripyöräalan liike Vantaalla, jonka parkkipaikka toimii tapaamisten ensimmäisenä kokoontumispaikkana. Miiteissä nuoret ajavat yhdessä etukäteen suunniteltua reittiä pitkin, joka koostuu pääkaupunkiseudun teollisuusalueista, parkkipaikoista, huoltoasemista ja pikaruokapaikoista. Sosiaalisuus sekä mopojen ja ajotaitojen kanssa esittäytyminen ovat tärkeitä. (Pääkaupunkiseudun mopohanke. Toimintasuunnitelma 2011, 2–3.)

Mopomiitit ovat nuorten epävirallisesti järjestämiä tapahtumia, joissa tarkoituksena on kokoontua yhteen, ajaa mopoilla sekä mahdollistaa ajotaitojen esittely. Mopomiittien historia juontaa juurensa vuoteen 2006, jolloin pieni mopoporukka kokoontui yhteen temppuilemaan mopoilla.

”Vissiin 2006 alkanut, et silloin ne oli. Nehän oikeesti oli tuttuja siellä järjestäjä, tai siis eihän sitä kukaan järjestä, järjestäjäporukassa tuttuja. Ennen ne kokoontu kauppakeskus Jumbolla tossa kehällä, ja lähti siitä, et silloinhan totta kai mopoilijoiden volyyymi oli paljon pienempi, et silloin ne lähti siellä ja siiloin se oli enemmän painottuu tähän kikkailuun ja muuhun, et se oli tämmönen porukka. Mut sit se siitä levis ja sit ne rupes kokoontuu siellä Allrightin pihassa ja vuosi vuodelta tulee vaan enemmän porukkaa. Että kyl mä ens kesän avausmiitistäkin, niin kyllä se tulee hurja määrä porukkaa oleen.” (poika 19)

Tapahtuma organisoidaan piilossa ja sosiaalisen median välityksellä siten, että virallisia järjestäjiä sillä ei ole. Yksinkertaisimmillaan miittiä voisi kuvata mopoilevien kaverusten vapaa-ajan hengailuksi, jolle yhdessä on sovittu aika ja paikka: *”(...) se on vaan tätä perusajoo mikä on kaveriporukassa mut nyt siinä on vaan isompi kaveriporukka.” (poika 19)* Nuoret halusivat itsekin korostaa epävirallisuutta:

”No siis se on ihan sillä periaatteella että lähetetään kaikille kavereille sellanen niinku viesti ja sit sil perusteel lähetään niinku samaan paikkaan ajelee että tota. Ei sinänsä, no kokoontumisajokshen tätä voi kyl sanoo, mut ei sinänsä oo mikää virallinen tapahtuma, eihän tätä mikää firma tai mikään ryhmä tai järjestö niinku järjestä.” (poika 20)

50 vastaajasta 17 ei ollut koskaan käynyt miitissä, 33 oli sen sijaan ollut mukana vähintään yhden kerran. Tytöistä kuusi oli käynyt miiteissä, neljä ei ollut osallistunut haastatteluhetkeen mennessä. Osallistumattomuuden syyksi kerrottiin muun muassa se, että riski joutua poliisin pysäyttämäksi on miiteissä suurempi kuin muuten. Lisäksi näkyi miittien luonne kavereiden kohtaamispaikkana: *”Se riippuis itse asiassa kaverista, jos semmonen luotettava kaveri niin kyllä mä lähtisin. Mut siellä on varmaa paljo poliiseja et ne tarkistaa nyt kaikkea. Ei ois kivaa ihan.”* (poika 16)

Niille nuorille, jotka eivät olleet osallistuneet miitteihin poliisien pelossa, miitit näyttäytyivät negatiivisempina ja häiriökeskeisempinä kuin muilla (taulukko 10). Viritykset, karkuun lähtemiset, ilkivalta tuntuivat todellisilta:

”Youtubest ku kattoo nii siel on, se on esim yhen Allright-mopoliikkeen edes on aika usein se miitti. se on vähä se semmost et siel on kaikkil vähä rekkarit piilos ja sit ku tulee poliisi ne lähtee menee vaa jonneki äkkii. Koska siel menee ehkä vähä liian kovaa niitte mopot.” (poika 15)

”Ei mun mielestä oo sillai ideaa siinä, et sehän on menny ihan pilalle se koko juttu, ku poliisit on aina perässä (...).” (tyttö 15)

”No nehän ratsaa niit mopoi siel ja laittaa penkkiä ja sielt lähtee kilvet puolelta, nii ei se sit oo kivaa taluttaa kotiin ja sit taas laittaa kaikki vakioksi ja käydä katsastamassa ja maksaa 700 euroo kevytmoottoripyöräveroon, nii ei se nyt sit oo kauheen kivaa.” (poika 17)

Vaikutelma miitistä	Osallistuminen mopomiittiin		
	Kyllä	Ei	Yhteensä
Positiivinen	32	2	34
Negatiivinen	0	12	12
Yhteensä	32	14	46

Lukumäärällisesti erot olivat suuria, ja ristiintaulukoinnin yhteydessä tehdyn χ^2 -testin mukaan ero näyttäisi olevan merkitsevä, joskin pieni aineisto tuo mukanaan varauksellisuutta ($\chi^2=37.109$, $df=1$, $p=.000$). Käsitukset mopomiiteistä ovat voineet rakentua osaksi median perusteella tai esimerkiksi juuri vuoden 2009 miitissä tehdystä ratsiasta kuvatus videon kautta. Ilman omakohtaista kokemusta kuva on ehkä väritynyt negatiiviseksi, ja jos ei nuorelle itselleen niin vanhemmille (vrt. McDonald-Walker 2000):

Haastattelija: *”Meinaatko tota nyt mennä, varmaan ensimmäinen miitti on tässä ihan kohta, ootko ajatellut, että tänä kesänä käyt?”*

Tyttö: *”En, ellen mä mee sit just jonku kyydissä, mut emmä omalla mopolla ainakaan oo ajatellut ja äiti on aikailla sitä vastaan.”*

Haastattelija: *”Ai miks?”*

Tyttö: *”Emmä tiää, mä en tiää mistä se on ees kuullu mitään miiteistä, mut se oli heti sillee, heti kun mä sain, et tolla sä et sit kyl mihinkään miitteihin mee et.”* (tyttö 15)

Joillekin miitit olivat suunnitelmissa, mutta syystä tai toisesta niihin ei vain vielä oltu ehditty:

"Ku mä sain vast vähä aikaa sitten ton uuden mopon, ni ei oo oikee vielä miitit ees alkanu." (poika 16)

Miitit tulivat esille nuorten kavereipiirien kohtaamisen tilana, yksin sinne harvat olivat lähteneet, mutta silloinkin tuttuja löytyi nopeasti:

"Kyl mä yleensä kavereitten kaa meen sinne, että. Yksin oon kerran käyny, mut sillonki tapasin tuttuja siellä, et ei siellä oo yksin koskaan tarvinnu ajella. Se on sellanen, niinku, kiva tapahtuma kavereitten kaa mennä." (poika 17)

Kuten McDonald-Walker (2000, 51) toteaa, moottoripyöräilijöiden (ja mopoilijoiden) keskuudessa on olemassa yhteistä kavereihenkeä riippumatta ihmisten erilaisuudesta:

"Nii, ja sit kylhän tosi moni odottaa sitä ihan ekaa miittii, ihan vaan sen takii et miitissä on hyvä tunnelma yleensä. Tai sillee, et just sillee siel on et jotkut tuntemattomat tulee juttelee sulle, et vähän sullon hieno pyörä. Ja sillee tutustuu ihan niinku erilaisii, mut silti samanlaisii ihmisiin (...) Siis sillä ei oo mitään väliä et mist sä oot tai mitkä on sun taustat, kun sulla on se mopo. Ja sä oot tullu siihen mopomiittiin, ni sillon enemmän merkitystä." (tyttö 17)

Sosiaaliset merkitykset kietoutuivat mopojen tai isompien pyörien ympärille:

"No ajetaan yhdessä, tavataan kavereja tutustutaan uusiin ihmisiin kokeillaan ja katellaan muitten pyöriä ja siinä saa samalla niinku inspiraatiota siihen, et jos halua vaikka isompaa pyörää hankkia niin sit näkee jollain kaverilla sellasen ni voi hyvin mennä juttelemaan ja vaikka ehkä kokeilemaankin." (tyttö 20)

Miittien suosio perustui nuorten käsitysten mukaan nimenomaan samanhenkisyteen, yhteenkokoontumiseen, vapaa-ajan viettämiseen ja tietysti kaksipyöräisten keskeiseen asemaan:

"Kyl se on niinku sellanen, niinku et samanhenkisiä tyyppejä kokoontuu niinku yhteen. Siellä on niinku, isompiakin pyöriäkin löytyy, mut lähinnä niinku mopoja ja kevereita, se on niinku se yleisin. Kyl se on vaan se kiva se joukko, niinku tapaa niinku samantyyllisiä ihmisiä, jotka tykkää niinku mopoilla ja tälle." (poika 17)

Ison joukon yhteinen tunnelma on vaikuttava: *"Siisti filis, letka menee ja kattoo ei näy päätä, kattoo tonne ni ei näy päätä."* (viiden pojan ryhmähaastattelu) Kososen (2011) mukaan miitteihin osallistumisen motiiveissa vapaa-ajan ja kavereiden merkitys olivat nuorille erittäin tärkeää. Melko tärkeinä pidettiin mopolla ajamista, uusiin ihmisiin tutustumista ja sitä, että miitit ovat nuorten oma juttu. Kavereiden tapaaminen oli aina yhtä tärkeää, riippumatta siitä, kuinka monessa miitissä oli käynyt. Pojille omien ajotaitojen esittely oli selvästi tärkeämpää kuin tytöille.



Miittien rakentumisessa ja järjestäytymisessä sekä tietysti tiedottamisessa on sosiaalisella medialla erittäin tärkeä rooli. Alun perin miittiyhteisöt olivat IRC-Galleriassa, mutta nuorten mukaan yhteisön toiminta on yhä enemmän siirtynyt Allrightin miitin omille kotisivuille sekä Facebookiin. Paitsi että nuorten on helppo rakentaa yhteyksiä sosiaalisen median välityksellä, on miittien pysyvyys riippuvaista myös eri moposukupolvien keskinäisestä vuorovaikutuksesta: vanhemmat miittikävijät siirtävät tehokkaasti kokemuksina ja tarinoina miitin ideaa, sääntöjä ja tunnelmaa eteenpäin. Tieto levisi suusta suuhun:

"No kyl mä niinku ite sain tietoo netistä, siitä miiteistä, mä niinku otin selvää, ja jotku kaverit ties jo siitä, vanhemmat jotka on mopolla ajanu aikasemmin, että. Kyl se niinku tieto levisi tollee, että, et mä ite innostuin niistä ja oon käyny siel usein." (poika 17)

Mopomiittien johtohahmojen eli liidereiden merkitys nousi nuorten kokemuksissa suureksi. Heidät nähtiin mopoiluun tarvittavina aikuisina, viisaina sellaisina, joilla on auktoriteettia myös puuttua sääntöjen vastaiseen toimintaan:

Poika 1: *"No onhan siel ne liiderit aikuisia, kyl niitä tarvii."*

Poika 2: *"Mut ei muita."*

Poika 3: *"Ne on niin sanotusti vähän viisaampia, ne on ajanu enemmän ja ne tietää, tälle."* (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Miittien etenemistä ja keskeisiä tapahtumapaikkoja sekä myös sen organisaation luonnetta osattiin kuvata perusteellisesti ulkopuoliselle:

" (...)Siit Allrightilta lähetää vauhtisuoralle, sit siin on semmonen pieni alue mis voi keulii, ja sit mennään pakastamolle ja sielki voi keulii. Harvoin mennään pakastamolta Kodinykköselle, vaan mennään suoraan siit Mäkkiin. Mäkkärilt Tattikselle, mikä nyt Tattikselki on portit ja kaikki, et sinne ei enää pääse. Et siitki tuli niin paljo sitä meluu. Tattikselt mennään sit Tammiksen Teboilille ja Tammiksen Teboililt takasin Allrightille. Sit ei tietä mihin mennään ja sit päätetään vaa joku mesta." (tyttö 17)

Poika: *"No se niinku etenee sillei, et mennään sinne kokoomuspaikalle, tai sinne paikkaan mis kokoonnutaan, sit sieltä lähetään niinku eteenpäin liikkeelle, on sellasia etappeja et käyään niinku niissä. Ja sitten siellä niinku hetki ollaan ja jotkut siellä niinku esittelee pyöriänsä, keulii ja tälle niinku. Temppuilee. Ja sitten se jatkuu taas eteenpäin. Ja käyään sit syömässä tossa Mäkkäril, mikä tos nyt oli, sit jossain vaiheessa ihmiset alkaa hävii sieltä ja oikeestaa läpi yön ajelee tuolla niin kauan ku siellä on ihmisiä."*

Haastattelija: *"Okei. No, miten se kun te meette letkassa, miten se järjestys yleensä pysyy ja kuka yleensä liidää?"*

Poika: *"No siellon ne tietyt liiderit jotka niinku ohjaa sitä miittiä, että niitä on muutama kappale, ja niist on yleensä... Jos ei kaikki oo, nii yks aina paikalla. Kaikki sit seuraa pitkäs letkas sitä."* (poika 17)

Mopomiitit tuntuvat olevan pysyvä ilmiö siitäkin huolimatta, että mopoilun ikä on kaiken kaikkiaan hyvin lyhyt, yleensä 15-vuotiaasta 17-vuotiaaksi. Nuorten mielestä pysyvyyteen ei kuitenkaan liittynyt samankaltaista ihmetystä kuin tutkijalla. Miitteihin osallistutaan myös isoilla pyöriillä jopa autoilla, ja siten niiden volyymi on aloitusvuosista kaiken aikaa kasvanut. Yhä edelleen mukana on paljon niitä, jotka olivat mopoilla mukana ensimmäisissä miiteissäkin:

"Se niinku jatkuu silleen, et kuulee niinku nuorimmat jotka on niinku samas, kuullu miiteist monta kertaa ja oottaa et ne niinku ite pääsee sinne, että. Se niinku periytyy toleen, et niinku tutuille ja nuoremmille aina. Mut sit monet ei sit koskaan lopeta siellä käymistä, kolmekymppisiäkin tyyppejä käy siellä vielä. Se on niinku ihan sillee, että siellä paljon muitakin mopoja, moottoripyöriä ja kevereita. Et jotkut tulee autollaki sinne ajelemaan sekaan että. Kaikenlaist ihmistä siellä on." (poika 17)

Miittien pysyvyyden kokemuksissa korostettiin sitäkin, että mopomiiteistä on muodostunut uudelle moposukupolvelle jo perinne: näille nuorille ei omakohtaisesti ole ollut olemassa aikaa, jolloin mopoilu ja mopomiitit eivät olisi kuuluneet yhteen: *"Se on vaa niiku sellanen perinne vaa."* (poika 16) Kulttuurisen perimisen kautta uusia nuoria rekrytoituu näihin ilmiöihin ja nuorten ryhmiin samalla, kun vanhempia putoaa joukosta pois (Salasuo 2007, 73).

Mopomiittien suosio oli kouriintuntuvasti koettu asia, siitä oltiin jopa vähän ylpeitä; Allrightin miitti on Suomen suurin:

"Mitä ne oli laskenu sillo viime vuoden alotusmiitissä. Jos mä en nyt ihan väärin muista, ni oli ollu joku tuhatkaksataa. Jopa enemmänki niit mopoja, ku sit joissaki mennään kakspäänä. Ja tälle näin. Ja ku me mentiin sinne alotusmiittiin, ni me ajettiin siin kehällä, katottiin sinne Allrightin pihaan, se oli ihan täynnä. Me oltii itekki sillee suu auki, et o-ou, et pitäiskö tonne ees mennä. Mut kyl me sit mentiin. Sillon ku mä alotin käymään siel miiteissä, ni siel oli varmaan yks kolmasosa siitä mitä siel on nytte." (tyttö 17)

Toinen pääkaupunkiseudun mopoilijoiden ylpeyden aihe oli se, että Allrightin miiteissä yhteistyö viranomaisten ja muiden aikuisten kanssa on ollut toimivaa ja että yhteisten sääntöjen näkökulmasta ne ovat myöskin olleet myönteisiä tapahtumia: *"Ehkä Allrightin miiteissä on se vauhti viidenkympin kohilla. Mut sit siellä Lahessa se on riistäytyny käsistä, et siellä ajetaan jotai satasta."* (tyttö 17)

Miittien epävirallisuus, organisoimattomuus ja omaehtoisuus eivät mopokokoontumisissa näkyneet hallitsemattomuutena, epäjärjestyksenä tai käsistä riistäytymisenä. Nuorten mielestä kysymys oli siitä, että kirjoittamattomat säännöt ovat hyvin sisäistettyjä; uudet ihmiset sosiaalistuvat mopokulttuuriin nopeasti:

Poika: *"Ne on niin sanottuja kirjoittamattomia sääntöjä, vaikka ne onkin kirjoitettu."*
Haastattelija: *"No miten niihin sit kasvetaan tai siis, onks se vaan niinku, et ensimmäinen miitti ja sit saadaan kokemus siitä, etä miten homma pelittää?"*

Poika: *"Just niin, tai sit taas sä taas voit tuntee jonkun joka on edelliskaudella ollut, joku kaveri joka sit taas tavallaan opastaa siihen toimintaan mukaan."*

Haastattelija: *"Okei, elikkä periaatteessa niinku lähet noviisina kokeneemman miittikävijän mukaan ja..."*

Poika: *"Harvoin sinne kukaan tulee niinku yksin ja ekaa kertaa. Et se on yleensä aina joku tietty kaveriporukka just joka tulee sinne ja sit taas näkee siellä lisää kavereita."* (poika 19)

Vaikka miittisääntöjä on tehty näkyväksi ja sisäinen sosiaalinen kontrolli on miiteissä olemassa, välinpitämättömyyttä ei kuitenkaan täysin ole voitu kitkeä pois. Kososen (2011) mukaan osallistujille on tärkeää, että sääntöjä noudatetaan. Kokeneemman miittikävijän näkökulmasta piittaamattomuus olikin turhauttavaa. Vanhempien mopoilijoiden velvollisuus puuttua laiminlyönteihin vaikutti kuitenkin olevan miittien sisäisen toimivuuden kannalta ehdottoman tärkeää:

"Sehän siin on tarkoitus, et mentäs niinku parijonossa. Niinku letkassa. Mutku sit sielt tullaan oikeelt ohi ja vasemmalt ohi ja keskelt ohi ja halutaa päästä sinne kärkee. Sit niinku ei oikee mietitä miten ajetaan. Et kerran mä ajelin niinku siin letkassa, ja sit oikeelta ohi tuli Husse. Semmone Husqvarna, semmonen piikki. Sit sil oli tyttö siin kyydissä. Ja sit sen perässä tuli tyttö joka oli skootterilla. No sit me pysähdyttiin valoihin ja mä kysyin niiltä, et onks niil joku kiire. Ne vastas et ei. Mä sanoin et miks helvetis te sit ohittelette oikeelta. No ne jäi sit sinne taakse. Mut seki et ne ei tajunnu sitä, ennenku niille meni siit sanoo. Ja sit seki et ne ohittaa oikeelta ja sit jos ne ajautuu vaik sinne ojaan, tai jotain. Mul on pari kertaa ollu sillei et mä oon meinannu potkasta sitä pyörää mikä on ollu mun vieressä, ku se ajaa niin tyhmästi eikä tajuu niit sääntöjä mitkä siel on." (tyttö 17)

Liiderit ovat tässä suhteessa tärkeitä ihmisiä miitissä ja he johtavat miittiä yhteistyössä poliisin kanssa. Liiderit ovat mopokulttuurissa arvostettuja henkilöitä, joiden vuoksi koko miitti voi olla osallistumisen arvoinen. Kososen (2011) mopomiittejä tarkastelleessa opinnäytetyössä, Allrightin miitissä erittäin tärkeiden asioiden joukossa mainittiin kokeneet liiderit. Seuraavasta kommentista kuitenkin sai kuvan, että lähtökohtaisesti miiteissä on kysymys nuorten itse toteuttamasta vapaa-ajasta, poliisi toimii "takapiruna" ja on läsnä:

"Suurimmaks osaks että jos joku tekee jotain perseilyä ja liideri menee sille sanoo, nii harvoin ne tekee uudestaan sen ja jos tekee nii sit yleensä saa kuulla viel lisää siitä tai sit otetaan niinku poliisi paikalle ja siks onki hyvä et tuol on noit poliisei." (poika 20)

"Siel on erikseen ne jotka sen järjestää, ne niinku johdattaa sitä mopoletkaa, joka siel menee. Siin saattaa silloin tällöin kyl pyörii poliiseja kattoo, ettei siel mitään hirveet paskaa niinku tapahu." (poika 15)

Joidenkin nuorten mielestä iso joukko kuitenkin mahdollistaa miiteissä käyttäytymisen, jota ei muuten olisi mahdollista tehdä. Miitteihin liittyikin ristiriitaisuuksia: toiset eivät uskaltaneet osallistua tiukan valvonnan takia, toisten mielestä rajojen testaaminen ja riskien ottaminen mahdollistuu massan suojissa:

"Se on kuitenkin se just tarkoitus et päästään niinku pitää hauskaa porukalla, isolla porukalla et siin on se et siel on niin paljon porukkaa, et sitä poliisit ei todellakaa saa kaikkii kii ni siel uskaltaa sit leikkii niil enemmän." (tyttö 17)

Mopomiitit keräävät yhteen erilaisia nuoria. Miitissä jokainen saa tulla mukaan sellaisin tavoittein kuin haluaa, erityisiä vaatimuksia ei ole mopollekaan:

"No siis ihan niinku kaikenlaista, että. Jotkut on ihan niinku vaan muuten vaan, tulee niinku tunnelman takii sinne kattomaan, jotkut on taas et ne haluu itekin keulii siellä ja tällee, että. Monet on vaan niinku ihan sillee et ei tarvii, tulee vakiomopolla sinne ilman mitään niinku, tällasii tavoitteita, et ihan vaan tulee kattomaan niinku tapahtumaa." (poika 17)

Erlaisten tavoitteiden pohjalta miittiin rakentui melko selvästi esittäjä-yleisö-asetelmia. Miitit olivat nuorelle mopoilijalle erinomainen mahdollisuus tulla nähdyksi mopotaiturina, osajana, jota mopopiireissä kovasti arvostettiin, kuten jo edellä kävi ilmi. Niillä, jotka eivät halua tempuille, on miittien yhteydessä mahdollisuus päästä kuitenkin osalliseksi tästä yhteisestä kokemuksesta yleisön ominaisuudessa.

"Must tuntuu et joillekin se on [kauden kohokohta, näyttäytymisen paikka]. Mut sit taas mulle se on semmonen, et mä nään kavereita ja pidän hauskaa. Ja tällee. Mut sit joillekki se on semmonen et pistetään mopo niin hienoon kuntoon ja tempuillellaan siellä." (tyttö 17)

Miittiosallistujista pieni osa tempuilee itse, mutta tempuilun katselu on yksi osallistumisen kulmakivistä (Kosonen 2011).

Miitit luovat erityisen kontekstin julkisten tilojen, katujen, parkkipaikkojen ja piha-alueiden sekä viranomaisten valvonnan, kontrolloinnin ja turvallisuuden edistämisen tehtävien ympärille. Monenlaiset teot ovat hiljaa hyväksytyjä ja sallittuja mopomiittien yhteydessä, vaikka niitä ei muuten liikennevalvonnassa hyväksyttäisikään. Esimerkiksi pareittain ajaminen tai tietyillä alueilla tapahtuva keuliminen tapahtuvat poliisin silmien alla, mutta ilman puuttumista. Viranomaiset puuttuvat vain räikeisiin ylilyönteihin ja siten järjestyksenpidollisesti vähäpätöisiä rikkeitä katsotaan miiteissä sormien välistä. Poliisi saattaa myös puuttua muun liikenteen kulkuun, jotta nuorten miitti voisi edetä sovitusti:

"No siis, joskus miitti katkee mut yleensä kaikki tietää mihin ollaan menossa. Mut se koittaa mennä semmosii reitit mis ei oo hirveesti valoja. Viime miitis mis mä just olin, ni valot vaihtu punaselle, ni sit ne valot ei vaihtunu ikin. Ni poliisi tuli päästää meiat siit ni kyl me sit saatiin se miitti kii. (...)" (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

Myös miiteissä pyritään toimimaan väistämisen periaatteiden mukaan:

"Joo, kyl ne on suunniteltu sillee et mennään mahollisimman paljon sillee ettei häiritä." (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

Ote havaintopäiväkirjastani: *"Aivan mieletön kokemus. Jos en olisi lähtenyt mukaan, en olisi ikinä pystynyt ymmärtämään vastauksia kysymykseen, mikä siinä mopoilussa tai kaksipyöräisten maailmassa viehättää, kun nuori vastaa, että 'emmä oikein osaa sanoa, et siinä on joku, siinä on joku vauhti tai vapaus'. Ja se tuntui juuri siltä. Vauhti ja vapaus. Uskomattoman hieno kokemus. Tilanteet vaihtelivat aika hektisesti paikan päällä ja vaikka minulla oli muistiinpanovälineet mukana, ne eivät aina tulleet mieleeni. Tilanne vei niin mukanaan, että en aina muistanut olevani tutkijan roolissa, että minulla on kynä ja paperia mukana tai en muistanut, että mukanaani on kamera, jolla ottaa kuvia."*

5 POLIISI MOPOILUSSA MUKANA

5.1 Nuoret ja poliisi

Nuorten haastatteluissa oltiin kiinnostuneita nuorten kohtaamisista poliisin kanssa. Kaiken kaikkiaan poliisi vaikutti olevan melkein poikkeuksetta kaikille haastatelluille jollakin tasolla tuttu. Poliisi oli tavattu pääosin liikennevalvonnan yhteydessä puhallutusten ja ajolupien tarkastamisten muodossa:

”Ei muuta kun ne vaan pysäyttelee välil illal yleensä, ku ne vaan puhalluttaa ja tarkastaa ajokortin.” (poika 16)

”Kysyny vaan rekisteriotetta ja mopokorttia.” (poika 17)

Poliisi oli myös kehottanut nuoria siirtymään muualle tai rajoittanut ajamista jossakin tietyssä paikassa: *”Kyl välil poliisit on pysäyttänyt, et joo et koittakaa mennä vähä sivu sivummalle ajaa ku tääl keskustas tähä aikaa yöllä.”* (poika 16)

Kaikille mopoilijoille, mutta erityisesti mopomiitteihin osallistuneille nuorille, poliisi oli tuttu näky järjestyksen ylläpitämiseen, valvontaan ja kontrollointiin keskittyvänä toimijana (taulukko 11).

	Osallistuminen mopomiittiin		
Poliisi kohdattu	Kyllä	Ei	Yhteensä
Kyllä	27	9	36
Ei	3	8	11
Yhteensä	30	17	47

Miittiin osallistuneilla nuorilla oli ollut kohtaamisia poliisin kanssa tässä aineistossa jonkun verran enemmän kuin niillä, jotka eivät olleet käyneet miiteissä ($\chi^2 = 8.313$, $df = 1$, $p = .004$). Tulos kertoo, että poliisi on ollut miiteissä näkyvä toimija ja että vuorovaikutusta nuorten suuntaan on ollut runsaasti.

Nuorilla oli erilaisia käsityksiä poliisin toiminnan oikeudenmukaisuudesta ja kohtuullisuudesta – jotkut nuoret pitivät kohtaamisia positiivisina, toiset näkivät poliisin toiminnassa paljon parantamisen varaa. Kaikkiaan 47 nuorta otti kantaa tai kertoi poliisin kohtaamisesta. Heistä 11:llä ei ollut kokemuksia poliisista ja yhdeksän koki poliisin kaikin puolin neutraalisti. Positiivisesti sujuneita tilanteita oli seitsemällä nuorella, negatiivisesti poliisiin suhtautui seitsemän nuorta. Yksiselitteistä kantaa poliisiin ei osannut sanoa kahdeksan nuorta, heidän mielestään tilanteiden sujuminen vaihtelee eri poliisien kanssa.

Nuoret tiedostivat sen, että myös heidän omalla käyttäytymisellään ja sosiaalisilla taidoillaan on merkitystä näiden kohtaamisten sujumiselle. Joskus oli päästy pälkähästä puhumalla, vaikka liikennerikkomuksia tiedettiin tehdyin. Useilla nuorilla virittäminen ja siitä johtuva ylinopeus olivat suurimpia syitä pysäytyksille ja seuraamuksille. Näitä tarinoita oltiin valmiita kertomaan ulkopuoliselle kuulijalle avoimesti:

"Ööö, on poliisit pysäyttäny noin viis kertaa, neljä kertaa niist mä pääsin sillee, niiku taidoilla vaan pois. Osaa vaan puhuu ni ne vaan sit sano, et joo okei. Ni, sit se viides kerta oli sit ku sai tutkaan sen yheksäkyt, eiku kaheksäkytyheksän. Ei siinä voinu oikee mitää enää puhuu. Sakkoi on tullu noin kolme hunttii yhteensä." (poika 16)

Erityisesti virittäminen on poliisin mielenkiinnon kohteena. Nuoret totesivat tämän melko neutraaliin sävyyn, virittämisen lainvastaisuus tiedostettiin ja näistä rikkomuksista asetetut seuraamukset otettiin vastaan nikottelematta. Virittämisestä johtuen poliisia myös jonkun verran pelättiin:

"Vähä aina ku on viritellyl mopol, ni siin saan ain pelätä, et jos poliisi tulee vastaa ja vähä liian kovaa ni sit lähtee kilvet ja mahdollisesti korttiki et." (poika 15)

Poliisin pelko ehkäisi jossain määrin myös nuorten osallistumista yhteiseen tekemiseen, esimerkiksi mopomiitteihin. Huomion herättämistä ja paikkoja, joissa poliisien tiedettiin partioivan, vältettiin:

"Mut siellä [mopomiitissä] on varmaa paljo poliiseja et ne tarkistaa nyt kaikkea. Ei ois kivaa ihan." (poika 16)

"Ku mua pelottaa se, et on aina kymmenen prosentin mahdollisuus et poliisit pysäyttää siel. Ni sit ku mul on viel vika vuosi ku mä saan ajokortin, ni sit mä en sitä vuotta halua menettää sit." (tyttö 16)

Nuoret tuntuivat olevan hyvin tietoisia viritysten seuraamuksista. Poliisin (2011) mukaan

"Viritettyjen mopojen osalta rangaistuksena voidaan käyttää huomautusta, rikesakkoa tai päiväsakkorangaistusta. Seuraamus riippuu siitä, kuinka paljon mopon rakenteellista nopeutta on muutettu. Mopon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on 45 km/h. Käytännössä seuraamus on varsin usein päiväsakkorangaistus. Kun rakenteellista nopeutta on muutettu niin paljon, että mopoa ei ole enää syytä pitää mopona vaan kevytmoottoripyöränä, poliisi poistaa ajoneuvosta rekisterikilven ja rekisteriotteen ja määrää mopon valvontakatsastukseen. Kuljettaja määrätään myös väliaikaiseen ajokieltoon ja ajokortti otetaan poliisin haltuun. Tämän lisäksi ajoneuvohallintokeskus määrää usein poliisin ilmoituksen perusteella moottoripyöräveron. Myös korotettu vakuutusmaksu saattaa olla virittämisen seuraamuksena."

Jos virittäminen ja ylinopeus nähtiinkin oikeina syinä poliisin pysäytyksille, puuttuminen nuorten mielestä turhilta tuntuviin asioihin tuntuu kohtuuttomalta:

"Haastattelija: "Millasii ne kohtaamiset poliisin kanssa yleensä on?"

Poika 1: "Riippuu vähän poliisista."

Poika 2: "Jos ne on huonol tuulel ni ei oo yhtää kivaa sit."

Poika 3: "On ne välil hyvälki tuulel."

Haastattelija: *"Millasiin asioihin ne puuttuu, onks ne tarkkoja?"*

Poika 1: *"Virittämisee yleensä."*

Poika 2: *"Jotkut on rentoja mut sit jotkut on semmosii helvetin ärsyttävii."*

Poika 3: *"Jotkut poliisit tarttuu ihan pienimpääki yksityiskohtaan, esim et miks sun vilkkus on eri asennossa ku toi toinen. Mulla puuttu vilkkukupu, ja sillä ei oo mitään merkitystä. Ni sit se oli et pitäisköhä tästäki alkaa sakottaa. Ei mitään väliä."* (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Toinen syy sakoille oli nuorten kokemusten mukaan se, että liikennerikkeet tapahtuivat vahingossa, tietämättä. Rikkeitä tapahtui vahingossa paitsi liikennesääntöjen huomiotta jättämisestä että mopoon liittyvien laiminlyöntien muodossa:

"Mut mul on kerran kyllä sillon, ku mul oli se mopomönkijä ja mä olin just saanu kortin, mul oli viel se väliaikainen lappu. Sit mä olin semmosella puistoalueella, emmä tienny et siellä ei ois saanu ajaa, sit sielt tuli poliisi, moottoripyöräpoliisi ja se kysy, et mitäs sä tääl ajelet. Mä kysyin et mitä sitte? Sit se oli et ei täällä saa ajaa, ja mä olin et aha, ja mulla ei ollu ees rekisteriotetta mukana. Se soitti keskukseen siit mun rekisterikilvestä ja sit sielt sanottiin et se mönkijä pitää katsastaa. Sit mä sain siit sakot ku pyöräs ei ollu tarpeeks pintaa ja kaikkee. Sit mä soitin iskälle, et tiesiksää et nää mönkijät pitää katsastaa. Sit se oli, et en tiää. Sit siit lähti kilvet ja vietiin mönkijä katsastukseen ja sitte. Ei mul oo muuta ollu ku se, ja seki et mä ajojin jossain missä ei sais ajaa." (tyttö 17)

Myös poliisin vuorovaikutustaidoilla on merkitystä. Nuoret tuntuivat arvostavan ihmistä, joka kohtaa nuoren aidosti, kiinnostuneena moposta ja sen ominaisuuksista ja joka toimii keskustellen. Kohtaaminen nuoren kanssa rakentuu tuloksellisemmaksi, jos poliisi ei etukäteen tee oletuksia nuorten olemisen, tekemisen tai mopoilun lainvastaisuudesta:

"Se riippuu poliisista et, on jotain semmosia et ajaa, magee pyörä sul tai magee mopo. Sit on jotain semmosia et joo tää on viritetty, mä käyn kokeilee. Mä sanon et täst lähtee kilvet ja sult lähtee kortti." (tyttö 17)

"Mp-poliisit, ne tietää mopoist jotain ni ne on aika rentoi, sit nää nuoret yli-innokkaat, jotka yrittää pätee jotain ni ne ei yleensä mee hyvi." (poika 17)

Hajoittamisen, kieltämisen, kontrollin ja valvonnan politiikka ei nuorten mielestä vie asioita eteenpäin vaan päinvastoin vaikeuttaa suhtautumista poliisiin:

Haastattelija: *"Nyt mä oon jotenki huomannu, et normaalipoliisit, niit ei näytä kiinnostavan, mut nyt tuli mp-poliisit ni heti pysäytettiin."*

Poika 1: *"Skoottenipoliisit."*

Poika 2: *"Nii, se on ihan sikarasittavaa. Aina ku ne näkee ni ne pysäyttää kaikki ja kattoo virheitä ja viilaamaan."* (3 pojan ryhmähaastattelu)

Nuorille syntyi helposti kokemus, että he ovat nuoren ikänsä ja mopolla liikkumisensa vuoksi erityisinä silmätikkuina.

Haastattelija: *"Tuntuuks teist silt, et niinku et mopoilijoit tai niit niinku kevereit tai tälläsii niinku nuorii jotka ajaa kaksipyöräsil ni jotenki niinku kytättäis enemmänä?"*

Poika 1: *"Joo."*

Poika 2: *"No totta vitus"* (pojat 17)

Pysäytykset koettiin turhina ja niiden tarkoituksiksi oletettiin mahdollisimman ankarien seuraamusten langettaminen, siitähän huolimatta, että omien mopojen puutteista oltiin hyvin tietoisia: *”Jos ne näkis mun mopon, ni mä varmaan saisin näin pitkän sakkolapun siitä. Siin on kaikki kumit ihan loppu.”* (kolmen pojan ryhmähaastattelu) Eräs nuori tiivistä poliisin kohtaamisiin liittyvän tilannekohtaisuuden ja vaihtelevuuden seuraavasti:

”Se on vähän niinku jakautunut tavallaan kahteen osaan, et on niin sanotut hyvät ja pahat poliisit. Et toiset kattoo niinku siis, on väärin sanoo läpi sormien, vaan kattoo niinku sillee et tää on hyvä juttu ja sit toiset on saanut jostain semmosen hirveen vihan, niinku oikeen kunnan mopovihan, et aina kun näkee on pakko löytää jotain ja sit synätään et sieltä löytyy jotain mistä voi antaa sakkoo tai vinkuu tai ihan mitä vaan. Että se on niinku, se on ihan poliisin päivästä ja poliisista kiinni mitä se on.” (poika 19)

Joillakin poliiseilla on nuorten mukaan kyky toimia myös kasvattajan roolissa; epäkohdista huolimatta asioita viedään läpi yhdessä nuoren kanssa. Poliisin toiminnan ja pysäytysten kasvatuksellinen ote ei kuitenkaan välttämättä ole välittynyt nuorille selkeästi. Tiheällä seurannalla ja liikennevalvonnalla poliisin on mahdollista tehdä itsensä näkyväksi ja nostaa esille kiinnostus siihen, mitä ja millaisilla mopoilla nuoret tekevät, ovat ja kulkevat liikenteessä. Jo pelkällä näkymisellä on vaikutusta liikennekäyttäytymiseen. Nuorille heidän suuntaansa kohdistettu aktiivisuus näyttäytyi kuitenkin ehkä enemmän voimannäyttönä ja pelotteluna, erityisesti jos henkilökohtaiset kohtaamiset olivat sujuneet negatiivisessa ilmapiirissä.

Nuorten erityisenä voimannäyttönä voi pitää parin nuoren kertomuksia karkumatkoista. Poliisia oli väistetty tarkoituksella, koska liikkeellä oli oltu esimerkiksi ilman asianmukaista ajolupaa, rekisteröityä mopoa tai varusteita (kypärää). Karkuun lähteminen oli aineistossa marginaalinen ilmiö, mutta sinänsä mielenkiintoinen, koska tarinoita kerrottiin ylypeydellä:

”Periaattees ne on yleensä ollu vaan negatiivisia, et on huomattu et ne on ollu viritettyjä ja kilvet on otettu pois. Lähteny ihan perään sit, ja on lähteny karkuun niin paljo ku mopost lähtee, et.” (poika 15)

15 -vuoden rajapyykin ylittämisen jälkeen hölmöily oli joillakin nuorilla jäänyt, koska seuraukset olivat paljon vakavammat:

Poika: *”Kaks kertaa ne kilvet lähti ja sillo junnuna ajo karkuun kerran. Ku ne koitti pysäyttää mua.”*

Haastattelija: *”Ja pääsit?”*

Poika: *”Tietenki! Ajoin aina karkuun. Aina ku näky, ni kaasuu pohjaan vaa.”*

Haastattelija: *”Minkä takii?”*

Poika: *”Jos ei ollu korttii ja mopoo jossa on kilvet. Sit oli kaveri kyidis. Ilman kypärää ja.”*

Haastattelija: *”Kaikki oli vähän niinku pieessä.”*

Poika: *”Mut ei sitä enää kannata kovin paljoo hölmöillä, ku on viistoist ni tulee lykkyy ja kaikkee. Ni ei sitä kannata kilpii ajaa oikeen millään. Tai isompaa mopoo mihin sulla ei oo, niinku, kuljetuslupaa.”* (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

Kaikkia eivät tosin virittämiseen liittyvät sanktiot olleet estäneet. Eräs poika oli virittänyt moponsa yhä uudelleen. Hän perusteli tätä nuoruudella; ehkä kapinointi ja rajojen testaaminen on vain jotakin, joka kuuluu nuoruuteen. Virittämisellä voitiin protestoida jotakin vastaan: *"Kylhän tost on tullu seuraamuksia et on viritetty mopoo. Mulla lähti kahest ekast mopost kertaalleen kilvet ja ne menee aika nopeesti sit takas, molemmat viritinkin uudelleen. Ei sitä varmaan nuori koskaan opi näissä asioissa."* (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

Myös se, että poliisi oli etsinyt joitakin mopoilijoita, tuotiin esille: *"Kohtaamisii ei, mutta meitä on etsitty ja ajettu takaa kyl."* (tyttö 22) Tässä tapauksessa sivulliset olivat kokeneet moponuorten ajamisen häiritseväksi ja tehneet siksi poliisille ilmoituksen. Pyörien ja moottoareiden avustama hengailu on luonteeltaan niin liikkuvaa, että usein sivullisilla ei ole mahdollista yrittää vaikuttaa nuorten tekemiseen suoraan, vaan viesti on välitettävä poliisin avustuksella. Eräs nuori toi esille, että heitä ei varsinaisesti koettu uhkaksi, vaan ongelmia aiheutui nimenomaan mopon ja ajamisen aiheuttamasta melusta:

"Meit pidettiin kauheina niinkun ei uhkana mutta semmosena niinkun häiriötekijänä ku vedettiin ympäri Vantaata Tikkurilaa ja muuta, että oltiin kauhee häiriötekijä siinä, että kauhee melu ja emmä tiedä saasteet, mutta se että mentiin iso porukka ja myöhään illalla ni se naapurusto tai kukaan ei tykänny siitä sitte. (...) Kukaan ei ehtiny tulla sanoo meille koskaan koska me vaan ajettiin niinku siel mis asu ihmisiin, ni me vaan ajettiin siitä ohi. Et se et jos joku ois tullu sanoon ni se ois vaatinu siltä kauheen ennako niin kun tietoa siitä, missä me liikutaan ja me ei aina itekkää tiedetty aina missä me mennään." (tyttö 22)

Kolmessa haastattelussa tuotiin esille ajatus, että poliisi suhtautuisi eri tavalla mopoileviin poikiin ja tyttöihin. Nämä nuoret kertoivat omia näkemyksiään tyttöjen ja poikien mopoilun eroista ja samalla he toivat esille myös niihin liitettyjä yleisiltäkin tuntuja käsityksiä. Käsitykset esimerkiksi tyttöjen rauhallisuudesta ja lainkuuliaisuudesta olivat nuorten mukaan läsnä myös poliisin suhtautumisessa:

"Tällee näi, et. Ja must tuntuu just sen takii, et mua ei oo pysäytelty ku mun hiukset näkyy kypärän alta ja näkee et on niinku tyttö. Ja poliiseillaki on varmaa semmone, et tytöt ei tee niinku mitään. Kyllä mä sanon et mä oon ajanu ylinopeutta ja kaikkee tällästä, mut must tuntuu et poliisienki sillee, et mopoilijapojat tekee enemmän kaikkee, et ne virittää niit mopoja enemmän ja tekee kaikkii laittomuusii enemmän ku tytöt." (tyttö 17)

Nuorten kokemus oli, että esimerkiksi pysäytysten yhteydessä pojat ohjataan sivuun, mutta tytöt saavat jatkaa matkaa:

"No siis, mua ärsyttää, koska just tämä Kimmo [nimi muutettu] tässä pysäytetään aina, koska sen pyörä on oranssin värinen. Aina kun mä oon mukana ja Kimmo pysäytetään, ni ikinä mult ei kysytä mitään." (tyttö 17)

Vaikka tyttö pysäytettäisiinkin tai muuten saataisiin hyppysiin, tytön mopoa ei välttämättä tutkita kunnolla:

"Et niinku enemmän ne just sillon, ne sillon mopokolarissa tarkisti heti sen pojan mopon, et onko viritetty. Mun mopoo ne ei ees tajunnu kokeilla et onko viritetty vai ei." (tyttö 17)

Poliisin kohtaaminen ja sukupuoli olivat tässä aineistossa yhteydessä toisiinsa, nimenomaan

niin, että pojat olivat kohdanneet poliisin tyttöjä enemmän ($\chi^2 = 8.220$, $df = 1$, $p = .004$). Kohtaamisella tässä tarkoitettiin kasvokkaista tilannetta, jossa nuori oli pysäytetty, puhallutettu tai häntä oli muuten puhuteltu (taulukko 12).

Poliisi kohdattu	Pojat	Tytöt	Yhteensä
Kyllä	33	3	36
Ei	6	5	11
Yhteensä	39	8	47

On kuitenkin muistettava, että tämä havaittu yhteys ei vahvista nuorten kokemusta, jonka mukaan poliisi kohtelisi tyttöjä pysäytysten suhteen eri tavalla kuin poikia. Haastatteluun osallistuneiden tyttöjen ajotavat ja -tottumukset ovat todennäköisesti senkaltaiset, että poliisivalvonnan piiriin tytöt eivät alun alkaenkaan ole joutuneet samassa suhteessa kuin pojat.

Allrightin mopomiitissä keväällä 2009 tapahtunutta suurratsiaa (Vantaan moporatsian saalis: 33 sakkoa, HS 30.8.2009) muisteltiin ja se toimi esimerkkinä useissa haastatteluissa poliisin toimintaan liittyen. Näissä tarinoissa tuotiin toki esille, että kyseinen tilanne oli kärjistynyt ja sittemmin tilanne on huomattavasti parantunut. Nuoret ja poliisi ovat kysyneet molempia osapuolia tyydyttävään ja hyödyttävään yhteistyöhön mopomiittien osalta. Seuraavassa on muutamia tarinoita miittiratsiasta ja sen jälkeisestä tilanteesta:

”Siis me oltiin tos Tammiston Teboililla, ne poliisit huus meille et me viedään teiät putkaan jos te ette lähe täst menee. No sit me oltii sillee, et tää on vapaa maa ja laki ei kiellä sitä et me ollaan täs pihalla. Mut sit ne oli sillee, et sanokaa ykski väärä sana ni te lähette putkaa. Et se oli vähän semmone, et mitä helvettiä. Sit siitähän tuli ihan sikaiso haloo, ku ne poliisit tuli sinne ja tälle. Sit just kaikki ne miitin vetäjät ja nää meni juttelee niille poliiseille, et miten ne miitit ja poliisit sais yhteistyöhön. Et kyllähän ne oli sit seuraavas miitis sillee, et just jos me oltiin kääntymässä jonneki, ni ne tavallaan tukki ne tiet ettei autoilijat pääse. Et me päästään yhes letkas siin.” (tyttö 17)

”Poliisi suhtautuu yllättävän hyvin, et joskus on ollu enemmän sillee et ne niinku haluis kokonaa nää pois, mut nykyään ne on tajunnu sitä et ei nää ehkä sit lopukkaa et parempi tehdä vaa yhteistyötä. Nii sit sit ne on alkanu tekee tyylie yhteistyöt meidän kaa et tietysti ne ottaa kiinni sellasii jotka ei sovellu liikenteeseen nii totta kai ne ottaa niit kii ja vähä ojentaaki, et mun mielest se on iha hyvä sillee et ne on kummiski nii nuorii ihmisii jotka kyl tääl iha niinku tarviiki olla poliisit et et saanu huudella niinku pitkäst asti et pitääkää nyt edes ne kypäret päässä ku ajetaan. Ku ei oo kummiskaa niin varmaa se ajo ja ei oo järkeekää ni sit viel teloo ittensä. Se ei oo kummiskaa sillee ite syy vaa se ei oikeesti ku ei oo tietoo ei oo tietoo vaa nuorel ihmisel.” (poika 20)

Aikuisten ja poliisin läsnäolo ja yhteistyö nuorten kanssa tuottivat esimerkiksi miittien ympärille positiivista ilmapiiriä. Poliisi ojentaa, huomauttaa, puuttuu ylilyönteihin, muistuttaa tai vain näkyy ja tätä kautta lisää miiteissä ajoturvallisuutta. Jälkimmäisen puheenvuoron

perusteella tiedon puute on suurin syy erinäisille ongelmatilanteille, eivät nuoret itsessään. Nuorten omaehtoisesti tuottamat tapahtumat ovat luonteeltaan epävirallisia ja niiden rakentumisessa sosiaalisella medialla on suuri merkitys. Tapahtumilla ei ole varsinaisia järjestäjiä, eikä tapahtumille ole siten haettu lupia tai erityisesti huolehdittu esimerkiksi järjestyksenvalvonnasta; tapahtumat perustuvat kokoontumisen vapaudelle. Tämänyyppisiä tapahtumia on Suomessa useita, jotka myös ajoittain nousevat ajankohtaisen keskustelun ytimeen. Helsingin Sanomat on käsitellyt aiheita muun muassa tällaisten otsikointien alla:

”Kaljakellunta sai tuhansia ihmisiä veteen Vantaalla” (HS 30.7.2011)

”Turun kaupunki varautuu massiiviseen Botellón-piknikkiin” (HS 15.7.2011)

”Jopa viisisataa mopoa ja kevytmoottoripyörää kokoontunut Vantaalle” (HS 29.8.2009)

Turvallisuus on yksi keskeinen huolenaihe tapahtumien yhteydessä. Mopomiittien kaltaisia muita nuorten tapahtumia ovat muun muassa Kaljakellunta Vantaalla sekä viime kesänä Suomeen rantautunut Botellón-tapahtuma Turussa. Esimerkiksi Helsingin Sanomien pääkirjoituksessa (HS 20.7.2011) otettiin kantaa Botellón -tapahtuman luonteeseen. Kirjoituksessa pohdittiin sitä, kuinka sosiaalisen median mahdollistavat ilmiöt koettelevat lainsäädäntöä esimerkiksi järjestyks- ja kokoontumislakien näkökulmasta. Ongelmatilanteissa vastuut jäävät epäselviksi. Joka tapauksessa epäviralliset massatapahtumat näyttäisivät olevan jo nyt pysyvä ilmiö. (HS 20.7.2011.) Poliisi on huolissaan tämän tyyppisistä tapahtumista. Poliisi kuitenkin korostaa, että nuorten kokoontuminen ja sosiaalinen toiminta ei itsessään ole huolestuttavaa, vaan järjestämättöminä suurten massatapahtumien turvallisuudesta ei huolehdi kukaan ja siksi riskit ovat suuremmat. (Vanninen 2011.) Usein ajatellaan, että julkisissa tiloissa tapahtuvat häiriöt johtuvat kontrollin puutteesta, ja siksi esimerkiksi nuorten tapahtumiin valvontaa ja kontrollia haluttaisiin lisätä. Koskela (2009, 44) puhuu tilaisuusrakenteista korostaessaan sitä yhteiskunnallista ajattelumallia, jonka mukaan tietyt fyysiset ympäristöt antavat rikollisille tai häiriköille paremmat mahdollisuudet toimia. Nuorten piknikit ja mopomiitit näyttäytyvät tämänkaltaisina uhkina, jotka haluttaisiin saada suuremman kontrollin alaiseksi. Pelkkään ryhmän sisäiseen kontrolliin ja valvontaan ei luoteta.

Mopomiitit ovat jo suhteellisen vakiintuneita tapahtumia ympäri Suomea, joita poliisi seuraa ja joihin poliisi osallistuu. Miittien pysyvyys näyttäisi pohjautuvan sille, miten poliisi on suhtautunut ja halunnut olla mukana tukemassa yhteistyökumppanin roolissa näitä nuorten sosiaalisia tiloja, ja toisaalta sille, miten nuoret itse ovat olleet kykeneväisiä neuvottelukumppaniksi aikuisten ja viranomaisten kanssa. Myös kunnallisen nuorisotyön merkitys nuorten tukijana ja aktiivisuuden ja osallisuuden puolestapuhujana on ollut suuri. Moponuoret ovat tässä mielessä hoitaneet asiat hyvin: miitit ovat hallittuja, hyvin sujuvia ja myönteisiä tapahtumia, joissa miittiyhteisön sisäinen sosiaalinen kontrolli ja valvonta toimivat, eikä näitä asioita ole ollut tarpeellista ulkoistaa kokonaan erilliselle turvallisuusinstituutiolle tai aikuisille. Koskelan (2009, 18–19) mukaan erilaisiin kaupunki-ilmiöihin, kaupunkiympäristössä tapahtuviin tilanteisiin tai vaikkapa ihmisten sosiaaliin kokoontumisiin liittyen vastuu ja välittäminen vaativat aina myös uskallusta. Toisten tulkitseminen potentiaalisiksi vaaroiksi tai häiriöiksi johtaa välittämisen ilmapiiriin kutistumiseen. Vastuu ulkoistetaan viralliselle valvonnalle.

Kun tilanne miittien ympärillä vuonna 2009 muuttui kärjistyneeksi erilaisten lieveilmiöiden, häiriöiden ja muiden osalta, tilanne huipentui poliisin tekemään moporatsiaan (Vantaan moporatsian saalis: 33 sakkoa, HS 30.8.2009). Ratsian myötä moponuoret ja poliisi hakeutuivat neuvotteluihin, joissa keskusteltiin miittien luonteesta. Nuoret halusivat itse

kitkeä epätoivotun käyttäytymisen pois. Helsingin Sanomat uutisoi mopomiitteistä syksyllä 2009 ahkerasti, ja siksi miittien ympärillä käytyjen neuvottelujen kulusta saa otsikoista hyvän kuvan. Moporatsian jälkeen miittien jatkosta neuvoteltiin yhdessä poliisin kanssa (Mopomiittien järjestäjät ja poliisi neuvottelivat pelisäännöistä, HS 7.9.2009). Nuoret laativat mopomiittisivustoille ohjeet mopomiitissä käyttäytymisestä ja organisoivat miittien jälkeisen siivousringin huolehtimaan mahdollisista roskahaitoista (Allrightin Miitit 2011). Syksyn 2009 uutisoinnissa näkyi myönteinen suhtautuminen niihin muutoksiin, joita nuoret saivat mopomiiteissä aikaiseksi:

”Mopomiitti sujui rauhallisesti Vantaalla” (HS 12.9.2009)

Vaikka epäkohtia ja rikkeitä miitissä vielä tapahtuikin (Poliisi sakotti nuoria Vantaalla, HS 14.9.2009), korostettiin jutussa, että

”Muuten poliisi kehuu mopotapahtuman sujuneen rauhallisesti.”

Poliisi on miiteissä läsnä, mutta ei aktiivisesti puutu nuorten tekemiseen. Tästä huolimatta miittien alkuperäinen idea sosiaalisen median kautta organisoituna ja epävirallisena, järjestämättömänä tapahtumana on säilynyt. Nuoret itse pitivät poliisin osallistumista miitteihin hyvänä, mutta samaan hengenvetoon haluttiin korostaa, että kukaan, eivät myöskään nuoret itse, ole järjestäjän roolissa:

”Ni sit se on parempi et tää on näit poliisei tälläis tapahtumis jotka on nuorisolle oikeestaan seura tai eihän tää nyt mikää tapahtuma oo tai ainakaa suunniteltu et täähän on vaa tälläne, me vaa iha läpäl kaikki tultiin tänne kahville.” (poika 20)

Lisäksi pidettiin tärkeänä, että niiden tavallisten, hyvin käyttäytyvien nuorten tekemiseen ei ole mieltä puuttua:

”Jos ne kattelee siit vierestä ku me ajellaan, ni sit se on ihan hyvä, mut jos ne puuttuu joka toisen mopoilijan ajamiseen ni ei se sit enää oo hyvä.” (viiden pojan ryhmähaastattelu)

5.2 Poliisi ja nuoret

Poliisin näkökulmaa pääkaupunkiseudun mopoilusta edustavat tässä selvityksessä kahden Helsingissä työskentelevän ylikonstaapelin ajatukset ja kokemukset mopoilusta. Haastatelluista toinen työskentelee lähipoliisin valvontaryhmässä, toinen virtuaalisessa lähipoliisiryhmässä. Poliisin näkemykset mopoilusta olivat pääpiirteissään samankaltaiset kuin nuorilla ja nuorisotyöntekijöillä, mutta valvonnan ja kontrolloinnin elementtien myötä mopoiluun liittyvät lieveilmiöt tulivat haastatteluissa painokkaammin esille. Poliisille näkyi ennen kaikkea mopojen määrän huomattava lisääntyminen, samoin kuin sivullisten tekemät valitukset mopoilusta:

”Sillä tavalla villiä, että se on niinku täs parin kolmen vuoden aikana niin sanotusti sitaateissa räjähtäny käsiin, et ne on niinku lisääntyny ihan niin todella runsaasti ja tämän hetken tilanne on ainaki niinku hätäkeskuksessa Helsingissä ja varmaan muissaki hätäkeskuksissa niin eniten tulee kesällä valituksia mopoilusta eli siis melkeen, no monta niitä tunnissa sitte tuliski niitä mopovalituksia, niitä tulee aamuun asti että joku ajaa jossaki mopolla ja jossakin joku rällää ja ajetaa siellä missä ei pitäis ja.”

Vaikka poliisin työssä suhteessa mopoiluun näkyi paljon myös kasvattava ja ohjaava ote, poliisin mielestä oli selvää, että ohjaava ote perustuu lainsäädäntöön ja siellä asetettuihin sanktioihin:

"Eli että soo, soo älä aja. Vaan se on niinku pakko kirjottaa niinku joko rikesakko tai kirjallinen huomautus tai joku sellanen, et siitä jää joku dokumentti, et se on saanu siitä jonku rangaistuksen, että se ei nyt enää auta se sellane, että aja nyt kiltisti."

Nuorten kokemana turvattomuus osana tieliikennettä sai poliisilta ymmärrystä, mutta samalla piittaamattomuus liikennesäännöistä esimerkiksi valittujen ajoreittien kannalta oli ongelmallinen:

"Se, että onko lainsäädäntö jäljessä niinku mopoilussa tällä hetkellä, et pitäiskö mopoille sallia jotakin kevyenliikenteenväyläajoja ja muuttaa sääntöjä, että onhan se pääkaupunkiseudullaki, tommonen mopo tyrkätään tohon muitten autojen sekaan ni ohan se aika hirvee tilanne tietyllä tavalla, et se ei mitenkään herkuu oo siinä ajaa mopolla, et mielelläänhän sitä hypättäs jalkakäytävälle tai pyörätielle, missä ei oo sitte mopoilu sallittu (...) mutta, kun siinä ei saa ajaa tai nykysien sääntöjen mukaan, ellei siinä oo lisäkilpi sallittu mopoille, ni totta kai se ärsyttää niitä, jotka siinä sitte kävelee rattailla ja pyöräilee ja mitä tahansa ja sitte ku ne hypää sit siihe ajoradalle ni sitte töötätään niille että isoo rekkaa painaa ohi ja."

Se, missä määrin mopojen virittämiset näyttäytyivät poliisille nuorten oman turvallisuuden kohentamisena, ei käynyt ilmi poliisihaastatteluissa, mutta virittämiset olivat kuitenkin yleisiä: *"Keskimäärin joka viides [on viritetty]."* Tyttöjen virittäminen ei vaikuttanut olevan poliisille vieras asia, vaan päinvastoin melkein itsestäänselvyys:

"Siis vaatihan se [virittäminen] nyt tietysti jotain taitoo (...) mut se on niinku tyttöjen hommaa sanotaan näin. (...) Meil oli yksi tyttö, ku me sitte mitattiin se ja se sano että no että tää kulkee että on tälle nyt jotain tehty, mä sanoin no laita poikaystävä tai isä laittaa sit se oikeeseen kuntoon ku annettiin se kortti. Enkä, kyllä minä sen itse osaan, se sano. Se oli hyvin kiukkunen siitä, että et miks siihen joku pitäs niinku muu tulla vielä. Et se on niinku ylpee ku hän osas itse sen tehdä."

Tyttöjen mopoilu ei poliisin näkökulmasta eroa poikien mopoilusta: *"Ihan samal taval piittaamatonta [kuin pojillakin], että mennää tosta "nii,nii mutku mä vaa nyt tohon."* Myöskään normaalissa liikenteen valvonnassa tytöt eivät erotu joukosta ajotaitojensa suhteen mitenkään heikompina: *"Et [autolla] sen näkee niinku siitä epävarmasta ajamisesta nykimisestä tai tälläsestä, mut ei mopoilussa oo semmosta."* Se, että jotkut nuoret toivat esille poliisin erilaisen suhtautumisen tyttöihin ja poikiin, ei saanut vahvistusta poliisin kokemuksissa. Poliisin näkökulmasta liikenteenvalvonnassa on yleisestikin vaikea erottaa, millainen ihminen mopoa ajaa:

"Ne on niinku pakko pysäyttää koska sit vasta näkee sen, onko se seittemän vuotias vai seittemäntoista vai minkä ikänen (...) Kypärä päässä ne näyttää kaikki samalta sitte ja jotkut on todella pieniä vaikka ne oikeesti on viistoista."

Moponuorille näyttäytyvä yliahkerä valvonta ja pysäyttely voi osin johtua myös tämänkaltaisesta vaikeudesta arvioida mopoilua liikenteessä.

Virittämiset poislukien, nuorten mopot olivat poliisin mukaan erittäin hyväkuntoisia ja siistejä. Mopautoja näkyi poliisipartioille pääkaupunkiseudulla vain vähän. Joidenkin viranomaisten (poliisi ja nuorisotyö) näkemysten mukaan mopoilu voi rinnastua nuorille polkupyörään. Tästä aiheutuu ehkä huomaamattakin liikennesääntöjen laiminlyöntejä ja ulkopuolisille näkyvää piittaamattomuutta:

"Mopoilla varsinki ni tuntuu, että ku tosta pääsee tosta mä oon pyörällä menny aina ni mä meen mopollaki siitä." (poliisi)

"Et mopo on melkeen ku polkupyörä, no, se kypärä. Mä oon miettiny näit kuvioita, et rinnastetaanko et fillariakin voi ajaa missä vaan ku sul on kypärä päässä, niin mopoilusta tulee ihan sama ilmiö. Kun katsoo tätä kaupunkikuvaa kokonaisuutena. Sen näkee ihan joka päivä." (nuorisotyöntekijä)

Poliisin näkökulmasta mopoilussa ei näy liikenteessä kuitenkaan temppuilua tai pelleilyä: *"Et mun mielestä sitä ei oo semmosta, että sitä niinkun pelleiltäs sen mopon kanssa siellä."* Päähteiden käyttö ei näy poliisille laajamittaisena ongelmana.

Mopomiittien osalta poliisi toimii joustavasti omasta halustaan, ja nuorten halulle kokoontua ja kerääntyä yhteen samanhenkisten ihmisten kanssa löytyy ymmärrystä. Nuorten toiveisiin on vastattu jalkautumalla ja välttämällä "kyttämisen" ilmapiirin luomista:

"No sitte siel on moottoripyöräpoliisia ja poliisiautoja ihan virka-autoja niin nuoret ei tykkää, siitä asiasta semmosta oon kuullu siellä ja ne on sanonu, että ne poliisit istuu siel autossa vaa. Et ne niinku kyttää sieltä autosta, et sieltä pitäs tulla sieltä autosta ulos. Jalkautua sinne mopojen joukkoon, siis kävellä siellä, jutella niitten kanssa tai kattoo vaa et onpa sulla komee mopo tai mitä nyt oliski sitte."

Poliisi neuvottelee miittiläisten kanssa ja katsoo yleisen turvallisuuden nimissä joitakin asioita selkeästi sormien välistä:

"Muutaman kerran on annettu jopa semmoselle väylälle mennä, koska se on aika iso massa, mikä menee sitte, et siin on monta mopoo rinnakkainki tai ainaki pari on rinnakkain ja monta peräkkäin tietenki, ni se on parempi mennä sitte vaikka semmosta väylää, mis ei oo normaalisti sais mopolla ajaakkaa."

Poliisi on tukemassa mopomiittien kaltaista tapahtumaa ja tekemässä siitä yhdessä nuorten kanssa positiivista ja ennen kaikkea turvallista:

"Sillä taval, että me ollaan niinku kavereita me sillä taval poliisin kanssa ollaa kavereita tai he on poliisin kans kavereit, et meil oo tarkoitus niiku estää sitä, mut että ettei sielä saa tehdä iha mitä vaa, koska vanhemmatki olettaa että aha semmone mopomiitting sehä on hyvä juttu, siel on poliisi paikal ja kaikki on hyvää."

Poliisin resurssit ja tasapuolinen kohtelu vaikuttavat mopomiiteissä osaltaan siihen, millaiseksi puuttumisen kynnyks on määritetty:

"Et näis isoissa tapahtumissa täytyy ottaa joku linja. (...) Poliisilla niinku se tavoite on siinä, et se homma saadaan vedettyä läpi niin ettei siellä kukaan kärsi vahinkoo."

Haastatteluista kävi ilmi, että mopomitteihin liittyen virtuaalipoliisi oli ollut aktiivinen siinä murroskohdassa, kun median kiinnostus mopomitteihin näkyi negatiivisena kirjoitteluna. Poliisi sai yhteyttä IRC-Gallerian kautta miittiliidereihin ja sitä kautta yhteinen keskustelu saattoi alkaa:

”Niinku hyvässä hengessä ja sit esimerkiks mitä noit niinku mopomittejä ni niist on niinku aiheutuu ongelmia ja muuta ni me saatii IRC-gallerian kautta, niihin järjestäjiin yhteyksiä ja saatii ne niinku saman pöydän ääreen, Vantaan poliisilaitoksen kanssa niinku istumaan ja juttelemaan niist pelisäännöistä ja sen jälkee ne teki omille sivuillensa niinku ohjeet et miten mopomiitis tulee käyttäytyä.”

Tiivistä internet-mopoilua seuraavalle poliisille suurin osa aktiivisista mopoilijoista vaikutti intohimoisilta mopoharrastajilta:

”Et ne ketkä siel keskusteluis on mukana, ne on aika intohimosiaki niinku mopoiluharrastajia, että niinku elämä ei nyt pyöri pelkästää pyöri mopojen ympäril, mut on hyvin suuri osa.”

Nämä mopoharrastajat profiloituvat myös enimmäkseen pojiksi.

Poliisi peräänkuulutti vanhempien vastuuta omista lapsistaan ja myös mopoilevista nuorista:

”Jotenki se, liian helposti ostetaan se mopo tai mikä nyt sitten muukin esine ostetaan tietokone ja sitte sitte niinku kaikki jää siihe. (...) Ku on soitettu kotiin sit siitä ku se mopo kulkee sen kuuskymmentä tai mitä kulkeeki tai siin on jotain vikaa. Ni ne on ihan ihmeissään siellä isät ja äidit, että ihanko totta. Kyllä se lupas se meidän Jussi tai Pirkko, että minä ajan kiltisti. (...) Mutta ei se niin vaan pitäis olla. Se on hyvä, et mennään harrastuksiin ja kouluunki sillä ja ei tarte niinku vanhempien mahdollisesti kuljettaa ja, mutta enemmän silti valvontaa niinku vanhempien toimesta. Sitä mä toivosin.”

Koti, kasvatusta ja vanhemmuus määrittyvät usein vastuullisiksi nuorten käyttäytymiseen liittyen, erityisesti jos on puhe lasten tai nuorten ongelmakäyttäytymisestä (Koskela 2009, 151; Törrönen, Karlsson, Korander & Soine-Rajanummi 2004, 230). Yhteiskunnallisesti ollaan huolissaan tilanteesta, jossa nuorison huolehtijaksi määrittyy viranomainen.

Virtuaalisessa poliisityössä mopoilu näkyi lähinnä suurina kysymysmäärinä. Poliisilta halutaan vastauksia muun muassa virittämiseen liittyviin sanktioihin, samoin keväällä 2011 tuleva mopokorttiuudistus herätti paljon mielenkiintoa sen käytännön vaikutuksiin. Ennalta ehkäisevä mopotyö on nettimaailmassa tärkeää: nuoria lähestytään ohjaavalla, keskustelevalle ja neuvovalla otteella:

”Pyritään myös niinku tekee sitte näitten niinku ennalta estävästi ni sit kirjoituksiiki mopoilustakin, että et mieltikää nyt vielä että kannattaaks sitä virittää sitä mopoo tai sit se että jos se poliisi haluaa, että pysähdytte siihen jos teillä niinku siin mopos on joku valo ei toimi, ni ei kannata tosiaankaa niinku karkuun lähtee.”

Poliisin oma tausta kaksipyöräisten maailmasta sosiaalisen median välittämine kuvineen on ollut oiva alusta yhteyksien luomiselle. Poliisi työskentelee siten internetissä niiden samojen keinojen ja merkitysten välityksellä, jotka ovat nuorille itselleenkin tärkeitä (vrt. Lange & Ito 2009): *"Mul on irc-gallerias paljon kuvia niistä skoottereist ja muust ja sitä kautta se niinku se keskustelu viriää."*

Poliisi suhtautui uuden mopokorttiudistuksen vaikutuksiin myönteisesti.

"Suistumisonnettomuuksiin [syy] on puutteellinen käsittelytaito, liian luja vauhti, risteyskolareissa puutteellinen tieto liikennesäännöistä tai liian kova tilannenopeus, ni kylhä nää niinku puoltaa mun mielest kaikki siihen, että et niinku ei se ei se mikää huono juttu oo, että se niinku ajokorttiudistus tuli."

Uudistuksen toivottiin näkyvän kahdella tasolla, toisaalta liikennesääntötietämyksen siirtymisenä käytännön ajamiseen ja toisaalta (tyttöjen) mopon käsittelykykyjen parantumisena. Riskinä poliisin näkökulmasta on mahdollinen kortittomana ajamisen lisääntyminen: *"Et hinta on kova, ni vaikuttaaks se sit siihen, että jotkut sanoo et mä en sitte, ajan ilman korttia."*

Kaiken kaikkiaan poliisi toi esille haastatteluissa suht myönteisen kuvan mopoilusta ja mopoilevista nuorista:

"Sillä tavalla positiivinen on, et vaikka niitä on paljon, niin ei se meille sillä tavalla niinku mikää mörkö ole."

"Emmä sitä niinku minää iha älyttömänä ongelmana kyl nää."

Nuoret ovat kaikin puolin poliisin mielestä mukavia, fiksuja ihmisiä, eivätkä kohtaamiset ole olleet negatiivisia:

"Siis ne on ihan mukavia mun mielestä. Sillä tavalla et ne ne on ihan tavallisia nuoria, että jos jokaisella on lapsia sanotaan meidän ikäsillä ni ne on ihan tavallisia nuoria, ei ne oo siis sillä tavalla mitenkää hankalia (...) Ne on, ihan nöyrästi ottaa sen sakon vastaan ja sit ne kysyy soitatsä äidille, mä sanon et soitan. Ei ne sillä tavalla niinku mussuta ja urputa siitä asiasta ollenkaa, tosi fiksuja ne on sillä tavalla."

Haastatelluille poliiseille pääkaupunkiseudun mopohanke oli vieras asia, vaikka yhteistyötä nuorisotyön kanssa todettiin olleen: *"Siis mä en ainakaan nyt muista et mä oisin saanu minkäänlaista tietoa tollasesta."* Hankkeen puitteissa poliisin kanssa on toki tehty ja tehdään vastakin yhteistyötä poliisin kanssa, mutta kaikille poliiseille tieto hankkeesta ei kuitenkaan ole vielä mennyt. Se, mistä epätietoisuus mopohankkeesta johtuu, ei ole yksiselitteistä. On mahdollista, että yhteistyö on henkilöitynyt eikä tieto ole liikkunut laajemmin eteenpäin tai poliisin näkökulmasta nuorisotyön toimijat eivät ole profiloituneet mopohankkeen alle.

6 MOPOILU NUORTEN TILANA – VANHEMMILTA JA AIKUISILTA PÄÄSY KIELLETTY?

6.1 Vanhemmat mahdollistavat ja huolehtivat

Vanhempien rooli nuorten mopoilussa tuli esille lähinnä maksajana. Vanhemmat olivat usein ostaneet monelle nuorelle ainakin sen ensimmäisen mopon, ja lisäksi isät ja äidit antavat rahaa polttoaineeseen sekä kustantavat mopoon tarvittavia varaosia.

”Isä ainakin ostaa noi varaosat, jos jotain menee rikki, tai sit esim kun pitää vaihtaa moottoriöljyt, se on jotain viis kymmenen euroo, et ei oo mitään huippuja summia.”
(poika 16)

Joillakin nuorilla oli käytössä viikko- tai kuukausirahaan perustuva järjestelmä, jossa nuori saa itse päättää, mihin saamansa rahat käyttää. Nuorella itsellään oli rahan alkuperästä huolimatta sellainen tunne, että mopoilu maksetaan itse:

”Melkein ite saanu maksaa kaikki. (...) Tietty se raha minkä ne antaa, ollaan vähän sovittu sillee että mä saan käyttää ne miten mua huvittaa. Et mä oon nyt niinku, tohon ne menee aika usein.” (poika 17)

Myös kesätyöt ja siitä saadut tulot siirsivät kustannusvastuuta nuorelle itselleen. Mopoilevilla nuorilla mopo vei usein näistä rahoista suuren osan.

”No siis, ne niinku, ne aina osallistuu bensakuluihin. Mut sit ku menee kesätöihin ja tälle ni sit ne on sillee et saa niinku vähän itte alkaa maksaa, sit ku on omaa rahaa.” (tyttö 16)

Selvityksessä oltiin kiinnostuneita nuorten mopoilijoiden liikkumisen vapaudesta ja suhteessa vanhempiin erityisesti siitä, nouseeko mopo esille vapaamman liikkumisen mahdollistajana ja esimerkiksi myöhempien kotiintuloaikojen sallijana. Taustalla oli oletamus, että mopoilevaan nuoreen luotetaan ja siksi mopon kanssa vietetyn vapaa-ajan osalta nuoret saavat enemmän vapauksia ulkona olemisen suhteen. Osittain näin näyttäisi aineiston perusteella myös olevan: koska mopot ja päihteet eivät kuulu yhteen, kotiintuloajat on voitu asettaa väljemmiksi kuin muuten ehkä asetettaisi. Mopot ja miitit näyttäytyivät positiivisina vapaa-ajan näyttämöinä nimenomaan oletetun päihteettömyytensä takia:

Haastattelija: *”Miten teidän vanhemmat suhtautuu mopoiluun tai esimerkiks just miitteihin?”*

Poika 1: *”Joo no ei iskä oikeen tykänny, ku mä en tullu koko yön kotiin, mä tulin vast seittemältä aamul.”*

Haastattelija: *”Onks se sit niinku kuitenkin sallitumpaa se, et sä oot siel miitissä seittemään asti aamulla ku et sä tekisit jotain muuta?”*

Poika 1: *”Joo.”*

Poika 2: *”On.”*

Poika 3: *”Kyllä.”*

Poika 1: *”Suhtautuu paremmin siihen et on miitis ku jossai muual huitelemas.”*

(pojat 15, 15, 16)

"(...) Esim ku viime kesän mä ajoin ihan sikana mopol ni sit jos mä en olis yhtäkkiä menny mopolla ni ois ne varmaa ihmetelly vähä. Kyl mä sit ku oon mopolla nii kyl ne luottaa ja saan olla vähän pidempääkin varmaa." (tyttö 16)

"Kyl mä oon niinku huomannu et jos mä oon ollu mopol, niinku mopon kaa ajelee, ja mä oon sanonu et tuun vasta kahen aikaan yöll kotii, ni ei ne sano mitään. Mut sit jos mä oon niinku ilman mopoo jossai, ja tuun kahen aikaa kotii, ni ne seisoo siin ovel ja kattoo sillee, et missä sä olit. Et saattaa soitella perää. Mut sit jos on skobal ni ei ne ees soita. (...) ku skobal on periaatteessa et ei saa nauttii alkoholia, ni sit ne on just sillee et meiän tyttö ei nauti alkoholia. Ku on skootteril." (tyttö 16)

"Emmä hengannu ostareilla, et mä luulen että ne piti sitä ihan hyvänä että mä olin niis mopomiiteis ku se oli kuitesti sit semmonen mis ei emmä oo koskaan ollu mikää päihteidenkäyttäjä, mut se oli sit ainaki varmasti se et kukaan ei käytä mitään." (tyttö 22)

Vanhemmilla on nuorten mukaan usein huoli nuoresta liikenteessä. Vanhempien kokema huoli oli esillä 32 nuoren vastauksissa, ja heistä 20 totesi vanhempien huolehtivan heidän turvallisuudestaan liikenteessä. Yhdeksän nuorta oli sitä mieltä, ettei huolta esiinny. Muutama nuori kertoi, että vanhempien huoli oli vähentynyt nuoren osaamisen kehittyessä:

"Kyl ne alkuun oli vähän sillon ku mopokortin sain, itseasias täl hetkel viel niin helposti, siin ei vaadita minkäänlaist inssiä eikä tälläst, mä ton kortin oon ajanu niin kyl siin itekin huomaa et oppi vähän uutta. Ei ne nyt enää oo sillei ollu, ku kuitenkin niin mont vuott tullu ajettuu." (poika 17)

"Kyl ne aina ku lehdes luke, et tyttö kuoli ku rekka ajo päälle, ni kyl ne on aina ollu sillee et ajathan varovaisesti ja katot tälle. Et kyl siin on aina se pieni pelko, mut ne ei niinku sano sitä. Ku nyt tää on jo toinen kesä, ne luottaa jo paljon paremmin." (tyttö 16)

Tytöt eivät tilastollisesti eronneet pojista vanhempien huolen suhteen, mutta prosentuaalisesti tytöt kertoivat enemmän vanhempien kantamasta huolesta kuin pojat. Pojista reilu kolmannes oli sitä mieltä, etteivät vanhemmat kannata heistä huolta, tyttöjen vastaava osuus oli 10 %. Myöskään sillä, oliko nuorelle sattunut kaatumisia tai muita onnettomuuksiksi ajateltavia tilanteita mopoilla, ei näkynyt nuorten kokeman vanhempien huolen määrässä. Vanhemmat näkevät usein nimenomaan onnettomuuteen joutumiset mopoilun riskitekijänä samoin kuin nuoren kokemattomuuden, ajotaidon puutteen ja kyvyttömyyden hahmottaa liikennettä (Aho & Myllymäki 2010, 31).

Isät tulivat esille omatoimisen liikkumisen suhteen enemmän kannustajina ja harrastuksessa mukana olevina (vrt. Aho & Myllymäki 2010, 39):

Haastattelija: *"Tota, onks sun vanhemmat tota niinku, kiinnostuneita mopomeiningistä? Tai tosta sun mopoharrastuksesta?"*

Poika: *"Kyllä, tai ainakin isi."*

Haastattelija: *"Nii et, onks se messissä jossain tuunausmeiningeissä tai?"*

Poika: *"Joo, on se ollu siin messissä. Käy yleensä viemässä sen korjaukseen ja tälle se on siinä mukana." (poika 17)*

"Faijalle se on ihan sama, mut mutsi on yleensä se joka on siit vähän huolissaan." (poika 14)

Äidit tuntuivat nuorten puheissa kantavan huolta mopoilusta:

"Äiti välil sano, et voisit välil tulla vähän aikasemmin kotiin. Mut isä sano, et tosi hyvä et ajelette, koska sekin on nuoruudessaan ajellu." (tyttö 17)

"No äiti joskus aina jotai sanoo välil et aja varovasti tai jotai, ei isä jaksa puuttuu." (poika 15)

Joillakin nuorilla kotiintuloajat olivat riippumattomia moposta: *"Mulla on selvä kotiintuloaika, et se on yheksän."* (poika 16) Kaikilla ei varsinaisia kotiintuloaikoja ollut lainkaan ja vanhemmat luottivat nuoren omaan harkintakykyyn. Myös ikä vaikutti joillakin vapauteen:

"Kesällä ei niinkään, mut siis sillei, et ihan ku vapaaehtosesti opiskelen lukiossa, niin ihan järkevää jossain vaiheessa tulla kotiin." (poika 17)

"Mulla oli kotiintuloajat. Arkisin joskus kymmeneltä, okei et se on ihan ymmärrettävää, mut sit viikonloppusin oli sillee leppummin, et tuu millon tuut. Et nyt ku on tullu ikää lisää, ni ei ne enää sano mitään. Ja kun ne kuitenkin tietää, et mä en oo mikään maailman tyhmin ihminen. Et en mä mee polttaa mitää koulun roskiksii tai mitään." (tyttö 17)

Myös kännykkä oli mopoilevien nuorten vanhemmilla yksi tapa kontrolloida nuoren menemisiä ja tulemisia: *"Ei mul oikeestaa oo kotiintuloaikoi. Yleensä vaa iskä soittaa et joo, pitäis tulla koht kotiin."* (poika 16) Kännykät ovat joustavoittaneet ihmisten arkea ja mahdollistaneet aiempaa spontaanin liikuttamisen (Koskela 2009,150). Joiltakin osin kännykkä mahdollistaa lasten ja nuorten vapaamman liikuttamisen; liikkuminen tulee sallituksi myös sellaisissa paikoissa ja sellaisina ajankohtina, jotka muuten olisivat usein lapsen tavoittamattomissa. (Emt. 150.) Mopoilevan nuorenkin pitää olla tavoitettavissa puhelimitse.

"[äiti ohjeisti] Aja varovasti, soitteli aina sen jälkeen kun olin ajanut, "Vieläkö sä oot hengissä?" (poika 16)

Osoitetun huolen puolesta oli osin ristiriitaista, että monien isät ja äidit olivat tietoisia mopojen virittämistä; yhteensä 12 nuorta kertoi vanhempien tietävän tehdyistä virityksistä. Joillakin omat vanhemmat, lähinnä isät, olivat olleet mukana virittämisessä:

"Mut sit fajjan kaa mä viritin kyl. Kyl se [äiti] nyt tietää sen, etten mä millään vakiomopol tuol rupee ajaa, ku se on niin ärsyttävää." (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

"Mut iskä ni jotai me joskus puhuttii [virittämisen mahdollisuudesta] ni se oli vaa et katotaa sitä sit, ku mä olin et vois virittää. Se oli vaa katotaa sitä nyt mut älä sano äidille mitää. Ei me sit olla mitää tehty sille." (tyttö 16)

Haastattelija: *"Tieskö sun vanhemmat tästä et siit oli rajotukset poistettu tai rajottimet?"*

Tyttö: *"Joo ties."*

Haastattelija: *"Ja se oli niille ihan okei?"*

Tyttö: *"No ei ne siitä mitenkää pitäny, mutta ne vannotti että mä ajan öö kaikkien rajotusten mukaan sitte kuudenkympin alueella"* (tyttö 22)

Näistä esitetyistä sitaateista sai kuvan, että vaikka vanhemmat eivät nuorten mielestä suhtaudu kovin positiivisesti, niin eivät ehdottoman kielteisestikään. Nuoret ja mopoilu

-tutkimuksessa vanhempien todellinen, kielteinen suhtautuminen oli ristiriidassa nuorten olettaman mielipiteen kanssa (Aho & Myllymäki 2010, 34). Vanhemmat olivat sitä mieltä, että virittämistä tehdään vauhdin takia sekä siksi, että kaverit ovat painostaneet, tai sitten vanhemmat suhtautuvat virittämiseen myönteisesti (emt.). Nuorten huoli liikenneturvallisuudesta ja sen vaikutukset virittämiseen näkyivät myös Ahon ja Myllymäen tutkimuksessa (emt. 38). Vanhempien näkökulmaa ei tässä kartoitettu, joten arvailujen varaan jää, ovatko nuoret, jotka ovat keskustelleet virittamisestä vanhempiensa kanssa, perustelleet aikeitaan turvallisuuskulmilla. On mahdollista, että tämänkaltainen perustelu tekee virittamisestä sallitumman kuin se muuten olisi. Se, miten vanhemmat tosiasiallisesti suhtautuvat nyt haastatellun 50 nuoren mopoiluun, jäi tutkimatta, mutta oli suhtautuminen millainen tahansa, virittamisestä aiheutuvat sanktiot ovat joskus jääneet vanhempien vastuulle:

Haastattelija: *”Tietääks ne, että teidän mopot on viritettyjä?”*

Kaikki (viisi poikaa): *”Joo.”*

Poika: *”Tottakai, onhan ne saanu isot laskut siitä jo.”* (viiden pojan ryhmähaastattelu)

6.2 Pääkaupunkiseudun nuorisotyö osallisena mopoilussa

Mopoilun suosio ei ole tämän vuosituhannen ilmiö. Suomessa moottoriajoneuvokannan kasvu oli erittäin nopeaa sotien jälkeisenä aikana, erityisesti 1950-luvulla. Moottoripyöräkannan kasvu oli suurta 1950-luvun alusta aina 1960-luvun alkuun saakka (Ajoneuvokanta vuosina 1922–1965). Moottoriharrastuksen suosio näkyi tuolloin paitsi kaduilla myös liikenneonnettomuustilastoissa. Helsingin nuorisotyötoimikunnan toimesta alettiinkin järjestää ohjattua moottorikerhotoimintaa nuorille 1950-luvun puolessa välissä. Toiminnassa painottui liikennekoulutus ja tekninen koulutus. Liikenneopetus, ajo-opetus sekä huollon opetus olivat näillä kursseilla pääroolissa. Liikennekäyttäytymiseen ja ajoneuvon hallintaan ja huoltoon liittyvän toiminnan lisäksi toiminta piti sisällään kasvatuksellisia elementtejä käyttäytymiseen, itsestä huolehtimiseen ja käytöstapoihin liittyen. Nuoria myös kannustettiin aktiivisuuteen ja itseohjautuvuuteen. (Ilves 1998, 63–64; Liikennekasvatuksen historia 1957.) Vuonna 1957 toiminta saatiin alkuun tiloineen, välineistöineen, ohjaajineen ja ajoratoineen. Opetuksessa käytettävät moottoripyörät saatiin aluksi lainaksi moottoripyörien maahantuojiilta. Ensimmäiset kurssit järjestettiin kesällä 1957. Oppilaisiksi ilmottautui etupäässä vielä kortittomia, mutta moottoripyöristä kiinnostuneita poikia. (Liikennekasvatuksen historia 1957.)

Lisäksi selkeänä tavoitteena oli kannustaa kurssilaisia järjestötoimintaan (Liikennekasvatuksen historia 1957). Kurssien ja ajoradan käyttäjämäärät olivat suuria. 1960-luvun lopussa mopokursseilla kävi 700–800 ja ajoradalla vuonna 1970 jopa 5000 harrastajaa. Pelkän kesätoiminnan lisäksi alettiin suunnitella ympärivuotista toimintaa nuorille. Vuonna 1967 avattiin ensimmäiset moottorihallit Maunulaan ja Vuosaareen. Moottorihallien, kurssien ja muun toiminnan kohderyhmänä olivat 13–21 -vuotiaat nuoret (Liikennekasvatuksen historia 1957.) Moottoripyörätoiminnan tärkein tavoite oli liikennekäyttäytymisen, liikennetietouden ja teknisen taidon kasvattaminen nuorten keskuudessa. Alun kritiikki toimintaa kohtaan laantui, kun poliisi piti toimintaa hyvänä ja välttämättömänä. Myös lehdistössä tuotiin esille toiminnan positiivisia vaikutuksia. (Emt.)

Moottorihallit ja -pajat sekä kerhotoiminta mahdollistivat ympärivuotisen toiminnan nuorille. Kaiken kaikkiaan nuorisotoimiston moottoripyörätoiminnalle oli selkeä sosiaalinen tilaus ja sellaisenaan sillä oli myös selkeä sosiaalisesti vahvistava rooli. Ilveksen (1998, 65–66) mukaan toiminta mahdollisti köyhempienkin nuorten moottoriharrastuksen ja moottorihallitoiminnassa otettiin jo varhaisessa vaiheessa huomioon poikien mukana kulkevat tytöt.

Pääkaupunkiseudulla (Helsinki, Vantaa, Espoo) mopotyötä tehdään edelleen. Nykyisellään kaupunkien nuorisotoimien yhteishankkeena käynnistetty mopohanke koordinoi työtä mopoilijoiden parissa. Hanke alkoi keväällä 2009. Hankkeen tavoitteena on olla läsnä nuorten toimintaympäristöissä sekä tukea nuorten omaehtoista harrastus- ja vapaa-ajantoimintaa. Käytännössä tavoitteeseen pyritään etsivän työn menetelmin sekä tekemällä katutyötä mopoilevien nuorten keskuudessa. Liikenneturvallisuuden ja asennekasvatuksen elementit ovat työssä tärkeässä roolissa, ja niitä pyritään tekemään yhdessä nuorten kanssa. Hankkeen avulla nuoria on ohjattu organisoitumaan ja kannustettu aktiivisuuteen mopoiluasioiden edistämiseksi. (Pääkaupunkiseudun mopohanke. Toimintakertomus 2010, 1.)

Lisäksi mopohanke tarjoaa välineitä mopojen kunnostukseen ja mopoiluun liittyvään koulutukseen. Toiminnallisen liikennekasvatuksen materiaalien suunnittelu sekä liikkuvan moottorihallin (mobiilimottis) luominen ovat osa hankkeen toimintasuunnitelmaa. (Pääkaupunkiseudun mopohanke. Toimintakertomus 2010, 1.) Hankkeen kautta kaduille on jalkautunut ohjaajia, jotka liikkuvat moottoripyörillä nuorten parissa. Katutyön tarkoituksena on kartoittaa mopoilijoiden liikkumista sekä ohjata heitä Helsingin, Espoon ja Vantaan mopohallien toiminnan piiriin. Katutyössä nuorten kanssa käydään aktiivista vuoropuhelua liikenneturvallisuudesta sekä pyritään vaikuttamaan liikenneasenteisiin. Erityisen huomion kohteeksi on otettu mopoilevat tytöt.

Pääkaupunkiseudulla on yhteensä neljä moottori- ja mopohallitoimintaa tarjoavaa toimipaikkaa. Hallit toteuttavat avointa nuorisotalotoimintaa, jossa painottuu mopoilun tekninen maailma. Näissä tiloissa nuorilla on mahdollisuus huoltaa ja korjata mopoja tai hyödyntää tilojen oleskelutiloja. Halleilla työskentelevät nuoriso-ohjaajat antavat opastusta ja apua tekemisessä, mutta tarjoavat myös kokonaisvaltaisempaa kasvun tukea ja aikuisen läsnäoloa. Halleissa tapahtuva mopotyö rakentaa mopoilijoihin pysyviä suhteita, joiden pohjalta on hyvä tehdä erilaista liikennekasvatustyötä. Aikuisen opastuksella tapahtuvan mopon korjaamisen ajatellaan myös vaikuttavan nuorten mopoilijoiden liikenneturvallisuuteen. (Pääkaupunkiseudun mopohanke. Toimintasuunnitelma 2011, 4–5.) Mobiilimottistoiminnan eli liikkuvan moottorihallitoiminnan tarkoituksena on laajentaa mopohallien tarjoamia palveluita sellaisille asuinalueille, joilla ei ole omaa hallia. Mobiilimottis järjestetään yhdessä nuorisotalojen kanssa.

Käsillä oleva selvitys on yksi osa pääkaupunkiseudun mopohanketta.

6.2.1 Nuorten kokemuksia ja ajatuksia mopotyöstä

Selvitykseen tavoitetuille nuorille mopo- ja moottorihallitoiminnot olivat pääosin tuttuja. Heistä 35 tiesi halleista ja 34 oli myös käynyt sellaisilla, 12 nuorta puolestaan ei tuntenut halleja tai niiden toimintamuotoja. Näiden 12:n joukossa oli tosin muutama nuori, jotka toisessa yhteydessä mainitsivat, että he olivat esimerkiksi osallistuneet Tattarisuolla järjestetyille mopokursseille. Kaiken kaikkiaan suurimmalle osalle mopotyön kokonaisuus tai sen yhteys pääkaupunkiseudun nuorisotyöhön oli melko vieras. Jos mopotyö tunnettiin, se henkilöityi usein tutun mopohallin ohjaajiin.

Mopohankkeen katutyössä on ollut mahdollista kohdata myös sellaisia nuoria, joita ei halleissa ja nuorisotiloilla muuten tavattaisi. Mopomiitit muodostavat tässä yhteydessä laajan areenan nuorisotyölle ja siksi mopotyöntekijät ovatkin miiteissä vahvasti läsnä. Nuorten haastatteluaineiston perusteella oli suhteellisen selvää, että mopomiitteihin osallistuneille myös nuorisotyön mopopalvelut hallien muodossa olivat tutumpia kuin niille, jotka eivät olleet koskaan osallistuneet mopomiitteihin. Ero oli tässä pienessä havaintojoukossa ($n = 50$) myös tilastollisesti merkitsevä ($\chi^2 = 22.518$, $df = 1$, $p = .000$). Tulos tukee hyvin arkikokemusta, mutta pienestä koosta johtuen tulokseen on syytä suhtautua pienellä varauksella. Joka tapauksessa pääkaupunkiseudun mopotyötä on mahdollista tehdä tutuksi ja sitä tunnustetaan ainakin joitakin osin paljon miittien välityksellä (taulukko 13).

	Osallistuminen mopomiittiin		
Ovatko mopo- ja moottorihallit tuttuja?	Kyllä	Ei	Yhteensä
Kyllä	30	5	35
Ei	2	12	14
Yhteensä	32	17	49

Moottorihalleilla nuoret kävivät huoltamassa mopojaan, ja toimenpiteinä mainittiin esimerkiksi jarrukahvan ja kaasuvaijerin vaihdot, öljyn vaihto sekä muut pienet mopon kuntoa ylläpitävät korjaukset. Hallin palveluita käytettiin eniten keväällä ennen ajokauden alkua sekä taas syksyllä ja talvella ajokauden päätteeksi. Kesällä hallilla ei tarvitse käydä, ellei tule mitään erityistä tarvetta:

Haastattelija: *"Nyt kun me ollaan täällä Tattarisuolla, niin kuinka usein sä käyt täällä? Kuinka mones kerta täällä?"*

Poika: *"No, toi mopo oli kyl aika huonossa kunnossa, esim toi jarrukahva oli rikottu tuol parkkipaikalla, et se piti vaihtaa ja kaikkee tämmöstä. Just ku alko tää ajokaus ja. Öö, sit ens viikolla kun mä tilasin postin kautta kaasuvaijerin, niin se pitää taas vaihtaa täällä, niin mää on ens viikollakin täällä."*

Haastattelija: *"Ooksää niinku vakkariasiakas vai ooksä käyny viime vuonnakin täällä myös?"*

Poika: *"Joo, viime vuonnakin mää oon käyny myös, sitä moottoriöljyn vaihtoo ja tämmöstä pikkuhuoltoo."*

Haastattelija: *"Käytsä tääl niinku viikottain vai käytsä vaan sillon ku tarvii?"*

Poika: *"No tänä vuonna mä tulin ekaa kertaa just eilen ja tää on toinen."*

Haastattelija: *"Et sä käyt vaan keväällä ja syksyllä? Et kesällä ollenkaan tarvii?"*

Poika: *"Jos ei oo mitään tarvetta."* (poika 16)

Moottorihalleille tultiin tuttujen ihmisten ja kavereiden houkuttelemina ja sen vuoksi, että palvelu löytyi omalta lähialueelta:

"Itseasias mä en oo käyny nyt pitkään aikaan muual, ku tää on niinku lähimpänä ja tääl on mun myös tutut ihmiset, et kiva käydä tääl. Täällä mä oon lähinnä käyny." (poika 17)

Nuorisotyön palvelujen perässä liikutaan samoin motiivein kuin muutenkin eli nuorten omat sosiaaliset verkostot vaikuttavat paljon siihen, minkä alueen palveluja käytetään. Yksittäisten tapahtumien vuoksi ollaan valmiita liikkumaan kauemminkin. (Salasuo 2007, 70.) Mopomiitit olivat moponuurille juuri tämänkaltaisen tapahtuma, joka ei tunne aluerajoja.

Myös tarvittavien työkalujen saatavuus voi houkuttaa:

"No, en mä käy oikeen missään moottorihalleis, paitsi tääl joskus, käyn tosi harvoin vaan. Joskus jos on jotain vikaa, ni sit kaverin kaa tuun tänne. Ku tääl on kaikkii työkalui." (poika 16)

Kaikki nuoret eivät käytä moottorihallien palveluita, koska pienet huollot linkittyivät tiiviiksi osaksi kavereiden kanssa vietettyä aikaa. Mopoja saatettiin kokoontua laittelemaan sopiviin tiloihin, jotka olivat kaveriporukan saatavilla. Nuorten keskuudessa syntyi siten ikään kuin "pop up"-pajoja tarpeen mukaan:

"En [ole koskaan käynyt moottorihalleilla]. Mut kavereiden kaa meillä on aina omia pikku pajoja siellä sun täällä, jonkun pihalla joku pieni varasto, mis on kaikki työkalut, ni sit siellä just laitetaan. Ja tälle." (tyttö 17)

Oma kotipaja ei kuitenkaan aina ole ollut todellinen vaihtoehto, jos jotakin olennaista puuttui: *"Kyl mä himassakin voin, mut tääl on kavereita."* (viiden pojan ryhmähaastattelu)

Muutamille nuorille moottorihallitoimintaan tutustuminen oli aukaissut kokonaan uusia ovia ja mahdollisuuksia mopoiluun liittyen:

"Joo siis mä en niinku aiemmin edes tienny että on tommosia mopohalleja ja sitten ku mä sain tietää niin yllättyin olin, siis se on positiivista että sitäki halutaan tukea että on mahdollisuus oppia ja korjata jossain ja tavata kavereita niinku mopoilun merkeissä." (tyttö 20)

Mopo- ja moottorihalleilla voi nuoren näkökulmasta olla paljon lisäarvoa omien koti- ja pop up -pajojen rinnalla. Halleilla yhdistyivät monimuotoisesti sekä nuoren vertaisryhmien ja kaveriporukoiden sisäinen oleminen että aikuisen saatavuus ja asiantuntijuus. Yhden nuoren mielestä hallilla oli kaikki mahdolliset palvelut käytettävissä, ja nuoren oli mahdollista säädellä itse, missä määrin niitä käyttää. Kysymys ei siten ollut vain työkaluista tai aikuisen neuvoista tai pelkistä kavereista. Mopo- ja moottorihalli oli enemmän kuin osiensa summa:

"Mutta suurimmaks osaks kaikki tehtiin täällä. Koska täällä oli niinku [ohjaaja] oli täällä, sillä oli enemmän niinku kokemusta tähän aiheeseen. Okei tekniikka on tuttu kaikille muillekin, mutta on se silti, jos on mopoillut 20 vuotta sitten niin ei voi enää tietää nykypäivän tekniikasta mitään että silleen se, tavallaan tietotaito tuli täältä. Vaikka muualla olis ihan vastaavat työkalut, sikäli mikäli siinä vaiheessa ehkä paremmatkin, mutta täällä oli se tietotaito minkä takii se sit tavallaan niinku veti tänne koko ajan. Ja sitten se niinku mukava ympäristö täällä ropaa, koska jos siellä teki, niin se oli sit aina tavallaan kahestaan jonkun aikuisen kanssa, mut täällä oli sit muita nuorii yhtäläillä laittamassa. Et sit tavallaan silleen pysty pyytään apua myös niinku tavallaan nuorilta tai kavereilta silleen että, ei tarvinnut yksin tehdä mitään." (poika 19)

Hallilla työskentelevien nuorisotyöntekijöiden roolina on olla apuna ja tukena huollossa: he neuvovat, ohjaavat ja näyttävät, miten asioita tehdään. Aikuiset toimivat nuorten kanssa juuri niin kuin pitääkin, ovat mukavia ja palveluolttiita:

Haastattelija: *"Onks ne enemmän sellasia aikuisia ihmisiä vai onks ne silleen kavereimeiningillä?"*

Poika: *"Ne on just siin keskellä mun mielestä."*

Haastattelija: *"Keskellä, okei. Onks se niinku hyvä asia?"*

Poika: *"Se on hyvä asia, et ei oo niinku liian sellanen lapsellinen. Muuten kaikki alkais riehua eikä kuuntelis ketään sillei."* (poika 16)

Muita kuin moottorihallipalveluita mainittiin nuorten kokemuksissa vain harvoin. Muutama nuori toi esille esimerkiksi Tattarisuolla toteutetut ratapäivät tai pääkaupunkiseudun mopohankkeen puitteissa suunnitellun ja käytäntöön laitetun Mobiilimottis-palvelun.

Nuorilta tiedusteltiin, millaisia palveluita mopoilun ympärille vielä tarvittaisiin. Moottorihalleilta tavatut nuoret kiittivät hallien olemassaoloa, ja usein niiden lukumäärä todettiin riittäväksi. Hallitoiminnan lisäksi ei oikein osattu kertoa tai pukea sanoiksi, miten nuorisotyö ja kaupunki voisivat olla mukana tukemassa nuorten mopoilua:

"Tohon on hankala sanoo, tähän on ihan niinku hyvä tää tällanen halli nimenomaan, et tällanen tuki niinku. Eikai täs muuta semmosta kummempaa. Ei voi oikeen muuten sponsata." (poika 17)

Toki haastatteluissa jotkut nuoret toivat esille asioita, jotka heidän mielestään toimisivat mopoilun lisätukena. Ajouratojen tai -paikkojen järjestäminen oli muutamalle nuorelle toivelistan kärjessä:

"Enemmän paikkoja ja esim suljettuja alueita ja tälläst. Et voi niinku rauhassa ajaa." (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

"Tänne vois niinku rakentaa tai jos tuol on jotain metsää, mitä ei käytetä tai joku pieni alue sen vois niinku rajata joksku ja sit sinne voi mennä keulii vaik siin poliisi ois vieres et se ei sanois mitää" (poika 16)

Mopoilun edistämisessä tuotiin esille sekini, että tytöille voisi olla omia aikoja ja paikkoja kokoontua mopojen äärelle ilman poikien vaikutusta. Erään tytön mielestä tällainen tyttötyö irrottaisi mopoilun ainakin hetkeksi pois mopoilun poikapainotteisesta todellisuudesta:

Tyttö: *"No ehkä just jotain, et tytöt vois kokoontuu jonnekkini, mis ei ois just niit poikii jotka on sillee, et 'mun mopo kulkee yheksäkymppi!'"*

Haastattelija: *"Nii, nii. Et tytöt tarviis ehkä jonkun oman hetken tai tilan."*

Tyttö: *"Nii, tai ehkä semmosen oman jutun, missä tietää, et siellon vaan tyttöjä. Ettei tarvii just niinku olla niin tiptop, ku siel ois poikii. Et siellä vois olla oma ittensä, et vois kysellä tyhmiä mopoista."* (tyttö 17)

On mahdollista, että mopoilun volyymin painottuminen omaehtoiseksi vapaa-ajan toiminnaksi loitontaa mopoilua aikuisten ulottumattomiin. Kaduilla tai miiteissä mopotyötä tehneiden nuorisotyöntekijöiden kohtaamiset olivat joillekin nuorille olleet epäluuloisuuden värittämiä. Aikuiset nuorten mopoareenoilla olivat tuntuneet alkuun tunkeilulta:

"No sillon ku mä en tienny et ketä nää on, ni mä olin vähän sillee et mitä noi tääl tekee? Mut sit ku mä tiesin ketä ne on, ni sit ku on joskus joku Tattiksen ratapäivä, ja ne jakelee flajjereita siel miitissä. Et ne saa sitä omaa toimintaa näkyviin. Ku ne on siellä." (tyttö 17)

Aikuisten rooli nuorten mopoilun tukemisessa nähtiin monin eri tavoin. Joidenkin nuorten mielestä nuorisotyöllä ja aikuisilla ylipäätään on tärkeä rooli olla mukana nuorten elämässä, toisten mielestä aikuisia ei mopoiluun kaivata. Nuorisotyöntekijät nähtiin nimenomaan aikuisina, jotka ovat olemassa nuoria varten ja ovat nuorten puolella, apuna, tukena ja lisäämässä turvallisuutta:

"No kyl siel on hyvä pari olla. Esimerkiksi viime vuonna yks keuli, sit sil jalka vissii palo putkeen et sil näky akillesjänne. Ja se meni poikki, se akillesjänne. Ja sit just ku [nuorisotyöntekijä] meni siihen ennenku ambulanssi tuli, ni [nuorisotyöntekijä] meni siihen auttaa sitä. Et just seki, et jos tapahtuu jotain, ni siel on sit jotain vanhempaa porukkaa. Et esim jos tapahtuu joku kolari, tai jotai, ni uskooks poliisit enemmän jotain kahta mopotyttöä tai mopoipoikaa, ennemmin ku aikuisia jotka on sen nähny?" (tyttö 17)

Nuorisotyöntekijöiden mandaatti rakentui puheissa nuorten kohtaamisen taidoille, nuorten aidolle kuuntelulle ja yhdessä nuorten kanssa olemiselle: *"Ei ne siel mitään sääntöjä huutele, vaan ne on tavallaan niinku kaikki muutki siellä."* (tyttö 17) Mopomiittien osalta esimerkiksi liidereiksi kutsuttuja, jo kaksipyöräisten kanssa pidempään touhunneita ja siten myös iältään vanhempia nuoria pidettiin juuri sellaisina aikuisina, joita vapaa-aikaan tarvitaan:

"Ne liiderit on niinku aikuisia kaikki, että on se ihan hyvä että siellä on joku tollee. Kaikki ei välttämättä tiä sitä, kaikkia niinku sääntöjä siellä miiteissä. Ku opettaa tai sanoo niille, et joo näin pitää toimii. On se ihan hyvä et on aikuisia." (poika 17)

Jonkinlainen vertaisuuden vaatimus näyttäisi sävyttävän niitä mielipiteitä, joissa tuotiin esille aikuisten mukanaoloa mopoilussa. Mukana saa olla ja tulla, jos toiminta täyttää ne ehdot, jotka nuoret itse ovat mopoilun käytännöille asettaneet. Omaehtoinen sosiaalinen ilmapiiri ei saa vaarantua aikuisten takia:

Poika 1: *"No ei siit haittaakaa oo jos on niit nuoriso-ohjaajii, mut..."*

Poika 2: *"Ku eihän ne voi sanoo periaattees mitää, ku nehä vaa meidän etuja ajaa."* (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

"Nuorisotyöntekijät, ku poliisit sano ettei Tattikselle sais mennä mut nuorisotyöntekijät ajo sitä asiaa, et sitä sai käyttää ja sitä ei poistettu sieltä." (kolmen pojan ryhmähaastattelu)

Haastattelija: *"Tota, mitäs, mitä mieltä sä oot siitä, et tarvitaaks mopoiluun yleisesti aikuisia?"*

Poika: *"Ei."*

Haastattelija: *"Okei, et se on vaan nuorten juttu ja thats it, vai?"*

Poika: *"Nii." (poika 14)*

"No siis jos ne on sillee rennosti ja sillee niinku ne nuoretkin, mut ei sit jos ne tulee hirveesti sinne huutamaan ja ku eihän just sellastahan tavallaan lähetään pakoon niihin miitteihin ja tällasta niin ei sit sellanen oo kivaa." (tyttö 15)

Eräs nuori mies näki aikuisten roolin tärkeänä kasvatuksen näkökulmasta. Koska nuorten mopoilu tapahtuu pääsääntöisesti julkisessa kaupunkitilassa, sen valvonnan ja kontrollin vastuu lankeaa usein liikennevalvonnasta muutenkin vastaavalle poliisille. Poliisi ei kuitenkaan voi toimia mopoilijoille sellaisena kasvattajatahona, jonka välityksellä olisi nuoren mielestä mahdollista saavuttaa pysyviä tuloksia. Nuorisotyö on avain ja keino liikenne- ja liikenneasennekasvatuksen osa-alueilla:

"On, koska siihen kasvattamiseen on ihan väärä porukka ne poliisit. Se on mun mielipide ja siis sillee, mitä tossa sitten tää [nuorisotyöntekijän] hieno idea mobiilimottis, niin se on mun mielestä maailman paras ajatus, mitä kukaan on koskaan keksnyt. Et sillei saadaa nää samat toiminnot tavallaan kaikille, sillä saadaa herätetty sen kiinnostuksen jonka jälkeen ne tajuu nää paikat [kaupungin mopotoiminnot]" (poika 19)

Aikuinen voi toisaalta olla joku muu kuin nuorisotyöntekijä, päättäjä tai viranomainen, joksi nuoret usein aikuisen vastauksissaan määrittivät. Eräs tyttö nosti esille oman lähiaikuisen merkityksen ja kuvasi konkreettisesti ja yksityiskohtaisesti sitä, miten isä tai äiti voivat olla mukana nuoren mopoilussa:

"Kyl se mun mielestä on ihan hyvä, et jos vanhemmat vähä niinku puuttuis siihen silleen et ne antaa vinkkejä vähä rajottaa sitä millee ajaa. Mut just et fajaki opetti mua jonki aikaa ennen ku se päästi mut sillee kunnol ajaa. Et se sano et eka ajellaa lyhyit matkoj ja sit lähetää pitkille matkoille. Sit joka talvi se aina sen jälkeen sano, et lähetää eka rauhallisesti liikkeelle, ettei lähetä heti minnekkää kilometrien päähän ajelee et ajetaa täs lähitöl just ettei tuu mitään kolari tai muuta. On se mun mielest ihan hyvä, koska itellä tulee heti se et haluu päästä pitkälle ajelelulle ni se on ihan hyvä, et siel on joku rajottamassa sitä et ei lähe sinne, koska talven jälkeen on tietty taidot vähä silleen tai se niinku tottumus sillee jääny. Et siit on pitkä aikaväli siit viimesest ajamisesta." (tyttö 17)

Lähiaikuiseltakin vaadittiin tiettyjä ominaisuuksia, jotta hän voi olla osallisena nuoren mopoilun maailmassa:

"Et riippuu jos ne on ite moottori ihmisiin ne ymmärtää, ne voi auttaa vaik korjaamaan ja tälle näin, mut emmä kyl haluis et mun äiti vetäis tuol pinkil vespal mun peräs. Sillee kiva kiva, mukava lähtee iltapäiväajelulle nii ei sillee." (poika 17)

Se, mihin aikuisia nuorten mielestä tarvittaisiin, on lainsäädännön haastamiseksi sekä ajokorttiudistuksen että mopon nopeuden osalta:

”Kyl tota tukea voi tulla vähän lisää, mut enemmänki eduskunnan puolelta eikä nuoriso-ohjaajilta. Et se mopo lain mukaan saisi kulkea vähän kovempaa.” (poika 16)

”No ei mul mitään, mut mun mielest se kortin hintanosto on ihan perseestä. Kukaan ei tuu ostaa sitä enää ku se on niin kallis.” (poika 14)

Nuorisotutkimuksessa puhutaan Salasuon (2007, 40) mukaan usein neljänneistä tilasta, jolla viitataan nuorten erilaisiin toimintaympäristöihin ja sosiaalisuuden muotoihin, joihin aikuisilla ei ole pääsyä. Tällainen neljäs tila näyttäytyy rajojen vetämisen paikkana, jonka avulla nuoret voivat itse hallita ja määritellä kuka on tervetullut, kuka jää ulkopuolelle. Tavallaan mopoilu on mahdollista määritellä tämänkaltaiseksi neljänneksi tilaksi. Mopoilun tila on kuitenkin erittäin näkyvä osa kaupunkia, eikä siihen voi varsinaisesti paeta. Toisaalta väistämisen kulttuuri, jossa väistämällä pyritään välttämään kohtaamisia sivullisten (usein aikuisten) ja viranomaisten kanssa, sekä mopoiluun mukaan tulevien vertaisuuden vaatimus voivat jossakin määrin viestiä halusta rajata mopoilua aikuisten katseiden ulottumattomiin. Tässä tilassa tekeminen ja oleminen määritellään itse.

6.2.2 Mopotyöntekijöiden näkemyksiä mopoilusta, miiteistä ja nuorista

Edellä kartoitettiin mahdollisimman laaja-alaisesti nuorten näkemyksiä omasta mopoilustaan. Tässä kappaleessa on tarkoituksena pohtia, miltä mopoilu näyttää mopotyötä tekevien työntekijöiden näkökulmasta. Aineistoa varten on haastateltu neljää nuorisotyöntekijää Helsingistä, Vantaalta ja Espoosta. He kaikki ovat mukana mopotyössä pääkaupunkiseudun mopohankkeen kautta.

Yleiskuvaksi muodostui vahvan positiivinen lataus nuorten mopoiluun. Mopoilu harrastuksena näyttäytyi moniulotteisena ilmiönä, joka liittyi työntekijöiden kokemuksissa hyvin samankaltaisiin asioihin kuin nuorillakin. Liikkumisen mahdollistuminen, reviiirin laajentuminen sekä sosiaaliset elementit kavereiden ja vapaa-ajan viettämisen näkökulmasta olivat kaikkia mopoilijoita koskevia merkityksiä. Lisäksi nuorisotyöntekijöiden puheissa tuotiin pienempänä ryhmänä esille ne nuoret, joille mopot ovat elämä. Nämä nuoret nähtiin usein niiksi nuoriksi, jotka käyttävät mopo- ja moottorihallien palveluita säännöllisesti.

Mopoilu nähtiin turvallisesti liikkumisen ja harrastamisen muodoksi. Samoin kuin nuoret, mopotyöntekijätkin määrittelivät turvallisuuden riippuvaiseksi ajajan taidoista ja asenteesta:

”Mut et, mopoilussa siis, jos on niinkun, jos ajaa tyhmästi niin ajaa tyhmästi, sit se on vaarallista. Se on ihan selvä juttu.”

Nuorisotyön rooliksi nähtiin nimenomaan asenteisiin vaikuttaminen:

”Niin, kun me puhutaan aina, et sitä liikennekasvatusta, semmosta, sitä noi lapset kaikkialta muualta, ne käy autokoulut ja sun muut. Mut sitä asenne, liikenneasennekasvatusta, se on sanatupla tai tripla mitä mä pyrin käyttää paljon, et se asenne siellä on mikä tos ratkasee. Pääsääntöisesti ne osaa liikennesääntöjä ja muuta, mut niitä ei vaan kiinnosta. Se on se tyhmä juttu siinä. Et se asenne ratkasee niin paljon.”

Virittämisen todettiin yleisesti olevan moponuorten keskuudessa yleistä. Se, mikä erotti nuorisotyöntekijät nuorista, oli virittämisten taustalla olevat perustelut. Työntekijöiden mukaan virittämisen syynä oli ensisijaisesti sosiaalinen, kavereiden taholta tuleva paine. Kun mopoilu on vahvasti ryhmässä tekemistä ja olemista, sosiaalisen toiminnan idea katoaa, jos ryhmä ei pysy kasassa:

"Niin kyllä se, se on varmaan tosi tyhmää jäädä aina kymmenellä metrillä, viis metriä jälkeen. Niin ei se, siitä yhteisestä ajelusta ei tuu oikeen mitään tai muusta mopoilusta sitten, mä luulen et se on se isoin juttu siinä."

Ryhmässä pysymisen tärkeys näkyi nuortenkin vastauksissa, mutta nuoret toivat esille myös muita merkityksiä, joista ehkä yllättävimmäksi nousi liikenneturvallisuuden edistäminen.

Moponuorten ryhmissä esiintyvää statusasettelua on näkyvissä myös nuorten parissa töitä tekevien aikuisten mielestä. Jonkun verran vastaajat kuitenkin erosivat näkemyksissään siitä, mihin statuksen nähtiin liittyvän. Joissakin näkemyksissä hierarkiset asetelmat kietoutuivat selkeämmin itse mopon kuin mopoilun suuntaan. Mopon merkki ja laatu sekä esimerkiksi tuunauksen kautta tehdyt ulkonäköasiat vaikuttavat nuoren arvoon ryhmässä:

"(..) Mopojen hienoudesta tavallaan. Kenellä on Itävallassa tehty crossipyörä, ja kellä on Kiinassa tehty skootteri."

Sen sijaan mopoiluun ja ajamiseen liittyvät arvoasetelmat ovat vähäisempiä, koska työntekijöiden mukaan vain harva nuori osaa esimerkiksi keulua tai tehdä muita temppuja. Siten temppuailun ympärille ei voi muodostua vastaavaa kilpailullista asetelmaa kuin mopon ympärille. Toisaalta toisten mielestä myös ajotaidollinen osaaminen mopon ominaisuuksien lisäksi näkyy selkeästi ryhmädynamiikassa:

Mopo-ominaisuudet ja kuskiominaisuudet ja osaaminen, se vaikuttaa ihan hirveesti siihen ryhmästatukseen (...) Mun mielestä on olemassa ihan vahva semmonen hierarkia ja alakulttuuri, ainakin piirteitä, että miten se tulee toimimaan eli semmonen kaveri, joka rikkoo kaikki mahdolliset säännöt ja liikennesäännöt, jotenki se on kovempi ku monet muut ja toiset kunnioittaa ja se kikkailu ja temppuilu se on myös hirveen tärkeitä."

Kyseinen työntekijä oli sitä mieltä, että kikkailun merkitys on viime vuosina kasvanut mopokulttuuriin tiiviimmin kuuluvaksi asiaksi. Temppuailulla ja muulla vastaavalla kokeilemisella on toisaalta myös positiivisia vaikutuksia:

"Pojilla on tarve niinku harjotella sitä ajamista ja pelleillä ja näyttää kavereille miten se mopo lähtee, keulimiset ja tämmösiä. Mut tosiasiaan on se, että ne ketkä sitä omaa vehettänsä eniten niinku rääkkää ja testailee, niin ne on parhaita kuskeja. Et se on vaan fakta."

Mopotyön tavoitteeksi asetettu ajoharjoittelupaikkojen saaminen pääkaupunkiseudulle on siten ensiarvoisen tärkeää.

Moporyhmien tiiviiden ja avoimuuden vaihtelu oli työntekijöiden mielestä samankaltaista kuin nuortenkin kokemuksissa. Toisaalta kaveriporukat muodostuvat tiiviiksi, omiksi, mutta ryhmien rajat eivät ole ehdottomia eikä eri ryhmien välillä esiinny vastakkainasettelua:

"Et on tietyt porukat, nää kokoontuu tuolla. Esimerkiks tikkurilalaiset on tuolla, korsolaiset siellä ja ylästöläläiset täällä. Mutta sit ku tulee miitti, niin ne on kaikki yhdessä. (...) Ne on siis ihan kavereita. Ja puhelimet soi, ja se on kyllä sellanen ruljanssi. 'Missä te ootte, missä te ootte? No me tullaan sinne, oottakaa siellä', ja taas mennään (...)."

Ryhmien sosiaalisuus on luonteeltaan lojaalia, kaveria ei jätetä:

"Joo, pidetään huolta. Ja sielläkin kun oli hajonneena tien poskessa, niin harva on yksin. Kun sä katot tost nopeesti, mäkin katoin et okei, sillä on kaveri siellä, ne pärjää eikä tarvii pysähtyy."

Päihteet ja mopoilu ovat marginaalinen ja osin piilossa olevan ilmiö. Nuorisotyöntekijöiden mukaan sitä tiettävästi tapahtuu, mutta lähinnä reunamilla esimerkiksi lähiöissä, joissa ei olla niin suoraviivaisesti poliisin kontrollin alla. Muuten mopoilu näyttäisi miittejä myöten olevan päihteetön juttu:

"Mut sit niihin kotibileisiin ja kaikkiin muuhunkin meno on yhtä helppoo. Mut et välttämättä ne ei dokaa. Mä tossa olin, yllätys vappuna, et kuinka paljon mopoja oli liikenteessä. Et toiset dokas, mut ne oli mukana siin porukas. Sit ne lähti kattoo toisii kavereita. Et siellä oli ihan tämmösi, et hei mä en dokaa, huomaat sää, mä oon mopolla. Et ne oli sit niinku sellasii, et miten enemmän saadaan vähennettyä sitä päihteiden käyttöä."

Mopoilun tapahtumapaikat ovat pääkaupunkiseudulla olleet melko pysyviä jo pidempään. Mopoilun erilaisiksi tiloiksi hahmottuvat huoltoasemat, pikaruokapaikat, tietyt reitit, piha-alueet ja puistot:

"Ne [kokoontumispaikat] on ainakin noi isommat niinku, ne on ja pysyy. Ensinnäkin kun ne firmat pysyy siinä paikalla, eli Ala-Tikkurilan Mäkki ja Rusan Shelli, sä oot varmaan kuulla ennenkin näitä. Tuolla välissä atm:t ja tämmöset ja niin. On tietyt puistot, missä se porukka vaihtuu ja puistot pysyy. On niille jotka tykkää ajaa vähän puolittain mettässä, ja niille tuolla omat polkunsu pyörii. Et kyl ne tota, kyl ne aika vakioita ne paikat. Mut sit saattaa joku pieni ryhmä tulla ja keksii et tuo puisto on siisti muuten, ja siellä sit pyöritään. Mut kyl nää isommat paikat, niin kyl ne aika vakioita on."

Mopomiitit ovat mopoilijoiden keskuudessa yhä edelleen suosittuja. Niiden uutuusarvo tapahtumana on tosin työntekijöiden mukaan jonkin verran hiipunut, esimerkiksi netissä käyty keskustelu miittien ympärillä on laantunut hurjasti. Miittiasioita seurataan kyllä tiiviisti, mutta keskustelun kautta ei nuorilla ole enää samanlaista intressiä olla rakentamassa miittikulttuuria. On mahdollista, että tämänhetkinen moposukupolvi saa kuin saakin miitin perinteenä vanhemmalta sukupolvelta, eikä toistaiseksi sen kyseenalaistamiseen tai uudistamiseen keskustelujen käymisen muodossa ole ollut varsinaisesti tarvetta. Vaikka kysymys on jonkinlaisesta mopoilun perinteestä, uusien sukupolvien sisäänajo vie aina oman aikansa:

"Just todettiin viime viikonloppuna tuol mopomiitissä, et just kun me saatiin tää homma semmoseks että joka asiasta ei tarvii käydä sanomassa, kun totta kai me puututaan siellä tiettyihin asioihin. Niin ettei tarvii joka kerta käydä sanomassa, että nyt pitää taas samat jutut. Ihan uudet naamat, niin samat jutut pitää taas selittää."

Internet ja erilaiset sosiaalisen media palvelut ovat tärkeässä roolissa moponuurille, sillä niiden avulla muun muassa seurataan mopoilun trendejä, osallistutaan harrastesivujen keskusteluihin, seurataan ja rakennetaan miittitapahtumia sekä jaetaan erilaista kuva- ja videomateriaalia mopoiluun liittyen.

"Et se on se Supermoto-pyörä, crossipyörä katurenkailla, niin se on ollu jonkun aikaa. Ja oranssi väriä. Ne tulee täältä Itävallast justuinsa."



Sosiaalisesta mediasta on muodostunut oma informaalin olemisen ja tekemisen tilansa, joka on nuorille merkityksellinen. Sen merkitys nivoutuu usein osaksi sitä sosiaalista elämää, jota eletään internetin ja medioiden ulkopuolellakin (Moinian 2006, 64) ja nettimaailmaa voidaan pitää myös yhtenä mopoilun areenana:

"Joo, ihan varmasti, että jos on joku hieno video ja hieno temppuilupätkä jossain netissä, niin onhan se hienoo kaikkien mielestä. Ja sitten siinä taas tulee, varsinkin jos siitä videosta ei selviä kuka se on, niin kyllähän ne aika paljon puhuu sitten että se on niinku vähän semmonen salamyhkänen juttu, että kuka siellä on vetäny."

Nuorille itselleen dokumentointi on myös yksi tapa tulla nähdyksi nimellisenä mopoilijana paitsi hetkellisesti tietystä mopoilun tilassa, myös pysyvämmiin valokuvien ja videoiden kautta:

"Kuka on kuvannu videon, mistä se on otettu, ketä siinä näkyy, niinkun näit tämmösii juttui. Kuinka hyvät musat sä oot laittanu siihen, niinkun näitä. Ja näistä keskustellaan siellä jonkun verran ja niitä on paljon. Ja tota, kaikki kysyy et ottiks joku must kuvii, ja niinku näitä, voisinks mä laittaa niitä jonnekin näkyviin. Niinkun semmosta haetaan selkeesti koko aika. Paljon esmes mopomiiteissä näkyy kameroita ja jotkut tyypit liikkuu siellä koko ajan kameroiden kans, ei ne liiku mihkää ilman niitä. On, jos sä saat, jos sä pystyt kerran keulimaan kunnolla, niin sä voit olla ihan varma että siitä on valokuva tai video olemassa jossain tai jotain muuta, niinku tämmöstä. Ja kyllä niitä tykätään levittää sillon jos on onnistuttu."

Verkosta on muodostunut lapsille ja nuorille paikka, jossa on mahdollista olla omaehtoisessa sosiaalisessa vuorovaikutuksessa kavereiden kanssa ilman aikuisten läsnäoloa (vrt. koulu ja koti). Onlinesosiaalisuus on myös riippumatonta nuoren mahdollisuuksista liikkua. (Horst,

Herr-Stephenson & Robinson 2009, 38.) Nuorten hengailussa ja vapaa-ajanvietossa erilaisilla medioilla on yleensä oma roolinsa siitä huolimatta, onko kyseessä kasvokkainen tapahtuma vai ei. Tapaamiset suunnitellaan ja organisoidaan usein puhelimitse tai netin välityksellä, vaikka nuoren olisikin mahdollista liikkua itsenäisesti mopolla tai muulla tavoin (emt. 39):

”Ja mut, kyl siellä nuorten välises keskuudessakin käydään keskusteluja, mut ne ei sit niin suoraan liity mopoihin, ne liittyy ehkä enemmänkin siihen vapaa-ajanviettoon ja siihen liikkumiseen ja niihin paikkoihin, mihin mennään tänään. Ne liikkuu, ne liittyy siihen puoleen ehkä enempi.”

”Facebookki varsinkin, kyllähän siellä niinkun tiedotetaan, nuoret keskenään. Ja IRC-Galleria, keskenään siellä sopivat, missä näkevät. Erilaisia yhteisöjä, erilaisia mopoyhteisöjä mihin sitten liitytään. Ja sitä kautta sitten keskustellaan ja jaetaan juttuja, ja sovitaan tapaamispaikkoja. Et se on tosi suuressa roolissa kyllä, tietysti kavereita myös sitä kautta uusia.”

Valokuvia ja videoita ei juurikaan tuoteta satunnaisessa ”luomisen puuskassa” vaan niiden merkitys kietoutuu nuorten elämässä heille itselleen merkityksellisten tapahtumien, ihmisten ja suhteiden ympärille. Internet ja sosiaalinen media mahdollistavat näiden dokumenttien jakamisen, kommentoimisen ja osallistumisen omalle viiter ryhmälle. (Lange & Ito 2009, 252–253.) Jakamiseen liittyvät motiivit kietoutuvat paitsi omien tuotannollisten kykyjen myös sisällöllisesti laajemman yleisön ja siten tunnustuksen saamisen ympärille:

”Although audiences are not always seen as the best sources of critical feedback, most creators do seek visibility for their works, even if it is with relatively small groups of friends, families, or peers. The desire for sharing, visibility, and reputation is a powerful driver for creative production in the online world. While fellow creators provide the feedback that improves the craft, audiences provide the recognition and validation of the work that is highly motivational.” (Emt. 280.)

Mopoileville nuorille internet rakentaa tilaa, jossa voi jatkaa mopoilun äärellä syntyneiden kokemusten jakamista ja siten laventaa kaduilla tapahtuvan mopoilun todellisuutta. Tähän mopoilun foorumiin osallistuminen mahdollisesti määrittelee ja syventää myös moponuorten samanhenkisyyden kokemusta ja lisää yhteisöllisyyttä:

” (...) Ihan kuin toi kuvat.fi, mihin ne laita linkin ja sen jälkeen ne jakaa sitä ja toiset pääsee kattomaan. Ne käyttää aika kovasti sitä videotintti ja kuvaaminen, mitä ennen edes ollut niin tärkeä, mutta nykyään oikeesti mopokokoontumisen jälkeen kaikki laittaa kyselyjä kuvista ja videoista, että missä ne on, onko joku kuvannu ja yleensä kaikesta löytyy kuvaajat, ne kuvaa ihan kaiken.”

Myös poliisi on kiinnostunut tästä sosiaalisesta yhteisöllisyydestä ja seuraa sekä osin myös osallistuu mopoilukulttuuriin tässä tilassa. Poliisin näkökulmasta ei ole yhdentekevää, millaisia kuvatallenteita internetin välityksellä jaetaan:

” (...) Hieno, hieno video ja oot tosi taitava, mutta sit siinä on tietysti sekin puoli aina, että nii mekin ollaan tehty muutamii semmosii niinku kaahaus videoita ja tommosii niinku hölmöilyjuttuja, jos vaan ollaan päästy sit tekijöitten jäljille, ni me ollaan tehty niist rikosilmoitukset ja he ovat saaneet niinku seurauksen siitä. Että se on aika vaikee kieltää ku on video näyttää, että tota sälli kuuluu siellä mopolla tai muute hölmöilee liikenteessä.” (poliisi)

Vaikka nettiyhteisöt muodostuvat usein nuorten omaehtoisuuden tyyssijjoiksi, nuorilta saattaa jäädä huomioimatta se seikka, että sekään tila ei ole viranomaissäätelyn ulkopuolella. Miittijärjestelyitä poliisin kuitenkin tiedetään seuraavan: *”Niille on oma nettisivu. AllRightin miitit kun laittaa Googleen, niin sieltä löytyy. Älkää kertoko poliiseille. Tai kyl ne varmaan tietää.”* (kolmen pojan ryhmähaastattelu) Viranomaiset (poliisi ja myös nuorisotyö) ovat kiinnostuneita mopoilusta sen kaikilla areenoilla.

Uuden ajokorttilain todelliset vaikutukset puhututtivat mopotyöntekijöitä. Uudistuksen suoraviivaiseen positiiviseen vaikutukseen ei oikein uskottu. Sen sijaan todettiin, että siihen liittyy monenlaisia riskejä. Yksi keskeinen, todellinenkin riski on työntekijöiden mielestä ilman korttia ajamisen lisääntyminen. Koska mopokortin hinnannousu oli huima, työntekijät pelkäsivät että kustannussyistä korttia ei enää suoriteta. Tämä riski tuotiin esille myös poliisin haastatteluissa. Toinen tähän liittyvä riski on se, että nuoret hankkivat tulevaisuudessa suoraan kevytmootoripyöräkortin. Heidän mukaansa mopolla harjoittelun poisjäänti vaikuttaisi suoraan negatiivisesti A1-kortin suorittaneiden ajoturvallisuuteen:

”Ja toinen on sitten se, että tulee käymään silleen että siirrytään suoraan sitten piikkikuskeiks, eli 125-kuutioisen kuskeiks. Niin aikasemmin mopo on ollu se missä ollaan harjoteltu sitä ajamista, ja sitten on siirrytty sinne. Eli nyt saattaa tulla näitä jotka on kokemattomia kuskeja, niille annetaan heti ajaa semmosella vehkeellä joka kulkee pitkälle toistasataa. Niin, siinä voi olla semmonen. Mutta ei tiää vielä, siinä voi olla riski.”

Nuorisotyöntekijät olivat kuitenkin hyvillään uudistuksen käsittelyopetuksen lisäyksestä, mutta koulutuksen järjestämisvaateet ovat heidän mielestään liian tiukat ja näkyvät suoraan mopokortin kohtuuttomaksikin koetussa hinnan nousussa.

Mopokorttikoulutusta voivat antaa autokoulut tai muut luvan saaneet kouluttajat. Muut luvan saaneet kouluttajat toimivat niin sanotulla kevennetyllä autokoululuvalla, mutta tässäkin tapauksessa opetustoiminnan johtajalla on oltava liikenneopettajan pätevyys. Varsinaista mopon ajo-opetusta voi kuitenkin antaa henkilö samoin vaatimuksin kuin opetuslupaopettaja. Mopokortin voi suorittaa myös opetusluvalla, jonka perusteena on vähintään 21 vuoden ikä sekä kolmen vuoden ajo-oikeus opetettavalla ajoneuvolla. (Liikenteen turvallisuusvirasto 2011; Ajokorttilaki 386/2011, 40§; HE 212/2010.) Mopokortin hinnaksi muodostuu koulutusmuodon mukaan noin 150–450 euroa (HE 212/2010), aiemman 90 euron sijaan.

Työntekijöiden mukaan tyttöjen toimijuuden asteessa oli nähtävissä tietty muutos. Kun tytöt mopoilivat ennen poikien kyydissä ja hengailivat moporyhmissä vähän sivustaseuraajina, nykyään he ovat itse oman mopoilunsa määrittäjiä: *”Kiinnostava miten se muuttuu, että ennen se tavallaan liittyi siihen seurusteluun pojan kanssa se ajelu, mutta ei enää sitä.”* Monet nuoretkin kertoivat, että mopoilu tapahtuu usein sellaisissa kaveriryhmissä, joihin kuuluu sekä poikia että tyttöjä. Työntekijöiden mukaan tytöt vaativat poikia tekemiseen; ryhmissä ei kuitenkaan esiinny paljon seurustelusuhteita vaan tytöt ja pojat mopoilevat kavereina.

Tyttöjen mopoilu erosi kuitenkin työntekijöidenkin silmin selvästi poikien mopoilusta, ja yksi erottava tekijä oli se, että tytöt eivät juuri käy mopohalleilla mopojaan korjaamassa. Tyttöjen saaminen mukaan mopotoiminnan piiriin on haasteellista myös sen takia, että arkikokemusten mukaan tytöt lähtevät ohjattuun toimintaan vain oman tutun porukan turvin. Tytöt haluavat tehdä asioita myös oman kaveriporukan poikien kanssa, joten irrottautuminen tästä ryhmästä ei tunnu luontevalta:

"Tällä hetkellä ei oo varsinaisesti tytöille, koska nyt on huomattu tämmönen ilmiö, ettei tytöt tee ilman poikia mitään. (...). Ja tota, mut ne on niin sidoksissa noihin poikiin. Ennenkö on joku oikee hätä."

Yhdessä tekeminen muuttuu vielä monimutkaisemmaksi, koska yhden työntekijän mukaan poikien oleminen muuttuu tyttöjen läsnä ollessa:

Nuorisotyöntekijä: *"Mutta oikeesti harvoin, meillä ei oikeesti yhtään semmosta, että voit yhdistää tytöt ja pojat mopotoiminnassa. Jotenki ne on erillään, mä en tiedä miks. Pari kolme kertaa mä olen yrittänyt yhdistää ja ei se jotenki, ei se tuu toimimaan."*

Haastattelija: *"Miksi se ei toimi?"*

Nuorisotyöntekijä: *"Se on niin, ennakkoluulot, ne on niin vahvat ja se kommunikointi on nii erilainen. (...) Eli jos joku tyttö mokaa, jonku semmosen asennusvaihejutun, se voi nauraa itsen kanssa, että kato mitä mä mokasin (...) Jos on poika, se menee ihan hermot, hänen hermot palaa saman tien (...) Tytöille tärkeämpi asia, se on toisten kanssa oleminen ja kommunikointi ja pitää hauskaa, pojille taas on niin tärkeä se lopputulos."*

Nuorisotyön näkökulmasta mopoilevien tyttöjen tavoittaminen ja pidempiaikaisen asiakkuuden rakentaminen on ongelmallista, koska tyttöjä kohdataan pääasiassa katutyössä. Palvelujen tuottamisen tai vaikkapa kohdentamisen näkökulmasta tämä asettaa paljon haasteita.

Myös nuorisotyöntekijöiden puolella näkyy tietynlaista kahtiajakautunutta kategorisointia suhteessa mopoileviin tyttöihin. Toisaalta mopoilussa näkyy perustyttyjä, joille omasta ulkonäöstä huolehtiminen on mopoillessakin tärkeää. Toisaalta mopoilussa näkyy poikatyttöjä, joille mopojen korjaaminenkaan ei ole vierasta. Tyttöjen mopoilu vaikuttaa yleisesti suurelta huolenaiheelta työntekijöiden keskuudessa. Ajotaito on holtitonta, ajovarusteet olemattomat ja mopoiluun sopimattomat:

"Siis tästähän puhuttiin jo poliisien kans. Mä oon tosi huolestunu niitten ajotavasta, ja siitä et se on hyvin epävarmaa. Ja jos sanotaan näin, että pojat ajaa kovaa ja tytöt ajaa hiljaa. Ja hyvin varovaista, semmosta, menoa. Hyvin epävarmaa. Puhutaan puhelimeen samaan aikaan, lähetetään tekstiviestiä, toinen siellä heiluu takana, vaatetus on ties mitä. Et se on niinku yks semmonen, se ajotapa."

Nuorisotyöntekijät ovat paljon mopoasioissa yhteydessä poliisiin. Poliisin toiminta sai puheissa sekä risuja että ruusuja. Nuoren kohtaamista ja molemminpuolisen vuorovaikutuksen sujumista edistävät työntekijöiden mukaan asiallinen käyttäytyminen, välittömyys ja keskusteleva asenne. Seuraavasta haastattelukatkelmasta välittyy viesti, että vaikuttava puuttuminen vaatii nuorten parissa olemista, tutuksi tulemistä:

"[poliisit] huutelee siellä, et onks kahvipannu kuumana. Ne ei todellakaan soitele tai mitään. Ne vaan pamahtaa sinne. Alkuuhan ne nuoret luikki pitkin maita ja mantuja ja mopot jäi halliin, mut sit ne tajus et se on yksityisalue, ei ne voi ratsaa siel hallissa mitään. Mä sanoin et joo, kun meette tohon kadulle, niin sit voikin. Mut ei ne oo tehny sitä, osalle ne on tehny kun on jossain keskustas, mut ne on ymmärtäny et nekin tekee duunii. Mut ne on niin helposti lähestyttävii. Viimekskin kun istuttiin tos kahvilla, niin nuoret alko puhuu et miks teillä ei oo aseita tai pamppuja. Niin sit ne käyttää etälamautinta. Lähetettiin siitä sit keskustelemaan eteenpäin, joka tota, että vaikuttaaks se sydämentahdistimeen ja tappaaks se ihmisen."

6.2.3 Nuorisotyöntekijöiden näkemys mopotyöstä pääkaupunkiseudulla

Pääkaupunkiseudun mopohankkeessa on mukana nuorisotyöntekijöitä Helsingistä (3), Vantaalta (1) ja Espoosta (1). Työntekijät ovat mukana hankkeessa erilaisin työaikaresurssein ja työnkuvin, ja siten mopotyön painotukset olivat työntekijöillä erilaiset.

Mopohallilla työskentelevien nuoriso-ohjaajien työnkuvana on toteuttaa avointa nuorisotalotoimintaa, mutta teknisellä painotuksella. Vaikka moottorihallitoiminta suuntaa nuoriso-ohjaajan työtä erilaiseksi suhteessa niin sanottuun tavalliseen talotyöhön verrattuna, pääpaino työssä on ihmisten kanssa tekeminen:

”Nuoriso-ohjaaja mää oon sielläkin, mutta sitten taas se työympäristö on niin erilainen, se on tollanen tekninen ympäristö, niin sit siellä tehtäviin kuuluu mitä ei aina kuulu nuorisotaloilla. Ja tota, mitään semmost niinku vaatimust mulla ei oo esitetty, mähän en oo mikään insinööri noissa hommissa. (...) Mutta siinä sen takia pärjää, että se ei oo siinä se pääasia, vaan ihmisten kanssa tekeminen on se pääasia. Sen mä väitän, et sen mä osaan.”

Kysyttäessä, mistä mopohanke oli saanut alkunsa, vastaukset painottuivat melko selkeästi mopomiittien vaikutukseen. Mopomiitit olivat muuttuneet näkyviksi tapahtumiksi, mutta olivat vielä uusi ja tuntematon ilmiö muun muassa mediassa. Nuorisotyön tehtäväksi tuli ottaa selvää, mistä ilmiössä on kysymys sekä kartoittaa sen merkitystä nuorisotyön näkökulmasta:

”No sitten me lähettiin ja otettiin videokamera mukaan ja lähettiin tota käymään siellä. Sitten niinku dokumentoitiin, näytettiin muille että ”uskokaat että täällä on satoja nuoria”, kun silloin ei vielä lehdistö ollu kirjottanu silloin, eikä se ollu niinku semmonen juttu että kukaan tietäs siitä mitään, niinku nykyään. Mutta tota, mun kohalla se lähti silleen tää koko homma, sit me lähettiin tutustumaan siihen, käytiin siellä paikan päällä, surfattiin tuntikausia, varmaan päiväkausia netissä, koitettiin niinku omaan päähän tutkia, että mitä tää on tää juttu. Et onks tää vaan ihan tämmönen ohimenevä juttu, et nyt ollaan kaks kertaa kokoonnuttu ja ollaan vaan satuttu paikalle molemmis kerroissa. Mut et ei se ollu semmonen, ja lähettiin miettimään että mitä ne tekee siellä, ja siis selvittämään, että mikä se on, koko toi mopomiitti-juttu. Et oikeestaan lähti noista mopomiiteistä koko juttu. Ja pitäis muistaa, että tää ei oo pelkästään mopomiittejä tää mopotoiminta. Mutta siis se oli se, mikä oli se sysäys siihen, mitä me lähettiin tutkimaan ja miettimään ja muuta tämmöstä.”

Mopomiitit toimivat siten mopohankkeen alkusysäyksenä, ja ilmiö sai aikaan kysymyksiä ja pohdintaa siitä, mitä mopoilun edistämiseksi ja tukemiseksi voitaisiin yleisestikin tehdä. Mopohallien kävijämäärät olivat samaan aikaan kasvaneet huomattavasti, joten lisäresursoinnille oli tarvetta. Aluksi mopotyön kehittäminen oli Helsingin kaupungin sisäistä, mutta pian mukaan tulivat myös Vantaa ja Espoo. Mopotyön kehittämishankkeen käynnistämisen taustalla ei tunnustettu varsinaista huolta moponuorista tai esimerkiksi miiteissä tapahtuvista lieveilmiöistä. Sen sijaan miittien kaltainen joukkotapahtuma teki mopoilijoita näkyväksi samoin kuin esimerkiksi skeittareita; miksi ei mentäisi sinne missä moponuoretkin ovat?

”Mutta se minkä takia me mennään sinne, jos me pannaan hirveesti rahaa siihen että tehdään töitä kaikennäkösten nuorten kanssa, skeittareiden kans tuolla, kun ne, on paljon nuoria yhdessä paikkaa ja muuta.”

Mopotyön peruspilarina ovat mopo- ja moottorihallit sekä niiden ympärillä tapahtuva toiminta. Hallitoinnalla on Helsingin nuorisotyössä pitkät perinteet, mutta mopohankkeen suunnittelun aikaan mopotyön merkitys nousi uudelleen ajankohtaiseksi. Hallitoinnin on tarkoituksena tarjota nuorille nuorisotalotyyppinen kokoontumispaikka, jossa voi oleilla ja pelailla ja jossa on mahdollista korjata, huoltaa tai muuten touhuta mopojen, moottoripyörien tai autojen kanssa. Taustalla on ajatus, että ohjattujen pajapalveluiden välityksellä voidaan ainakin jossain määrin vaikuttaa myös ajopelien kuntoon ja siten turvallisuuteen.

Mopohankkeen aikana on ideoitu Mobiilimottis-palvelu, jonka avulla pienimuotoinen mopohalli voidaan viedä nuorisotaloilta tai muille alueille, joissa ei vastaavia toimintoja ole. Lisäksi liikenneturvallisuuden edistämiseksi toteutetaan ajoharjoittelutapahtumia. Tulevaisuudessa tärkeäksi nähtiin mopo- ja moottorihallitoimintojen puolustaminen, tilojen ylläpitäminen sekä esimerkiksi ajoharjoittelupaikkojen saaminen. Suunnitelmissa on myös suunnitella, kehittää ja toteuttaa liikennekasvatus- ja liikenneasennekasvatusmateriaaleja sekä tyttöjen mopokurssitoimintaa. Osin liikennekasvatustoimintaa on jo pilotoitu yhteistyössä koulujen kanssa, kokemukset ovat lupaavia:

”Koulu tarjoaa ajoharjoitukset koulu[alueella]. Meidän avulla opettaja myös tottu, että koulu[alueella] myös voi liikkua sillon jos jotaki järkeä, mopolla ja myös nuoret ne ymmärtää että ei tarvi rikkoa kaikki mahdolliset säännöt suljetulla alueella ja vielä koulussa, eli se on ihan hyvä kokemus. Me oikeesti kokeiltiin kaikenlaisia erilaisia [menetelmiä, tapoja toteuttaa liikennekasvatusta] ja näistä muutama me otettiin käyttöön ja jotkut niistä on tiputettu pois eli me etsitään koko ajan uusia ideoita ja uusia työkaluja mitä me voidaan käyttää ja jakaa, mutta se tärkeempi mun mielestä on, että liikkuu siellä missä ne on ja niillä ehdoilla eli tavallaan me ollaan kadulla prätkillä (...) mutta ei se ole missään nimessä, että me ruvetaan kyttäileän tai saarnaa mitään, me tiedetään mitä ne on hakemassa sieltä, mutta silti niin iso nuorisjoukko aina kaikenlaisia tyhmyyksiä tapahtuu, mutta näitä ei voi estää.”

Katutyö on mopotyössä yksi tärkeä toimintamuoto. Nuorten pariin jalkautumisen tavoitteena on olla aikuisena läsnä sekä mopomiitteissä että muutenkin iltaisin ja viikonloppuisin siellä, missä mopoilevat nuoret kokoontuvat. Jalkautuminen tai sen aito onnistuminen ei kuitenkaan ole ollut yksinkertaista: monet nuoret saattavat suhtautua nuorten reviiirille tulevaan aikuiseseen varauksellisesti. Nuorisotyöntekijöiden mielestä vaikeinta on, jos leimaantuu sosiaalityöntekijäksi:

”(...) Et jos niinku leimautuu sossuks, niin se on ihan eri asia kun olla nuorisotyöntekijä. Ihan. Koska nuoret ei oikein tiedä, mitä sosiaalityöntekijä tekee, muuta kun ottaa huostaan. Niillä on heti se. (...) Ja ne ei tiedä mitä nuorisotyöntekijä tekee, mut se on helpompi mennä kertomaan et me ollaan teitä varten, ei teitä vastaan.”

Aikuisen läsnäolo rauhoittaa yleistä tekemistä ja olemista ja kannustaa turvalliseen ajamiseen. Lisäksi nuorisotyöntekijät toimivat nuorten tukena ja apuna tarpeen vaatiessa ja pyrkivät markkinoimaan kaupunkien mopopalveluita:

”Totta kai tää mainostaminen on iso osa, se on aina se millä lähestytään. Tervetuloa hallille, ja näin. Se auttaa myöskin tätä hallitointia siinä mielessä, ja sit, siis ongelmatilanteet, annetaan tukea niiden ratkasussa. Lähetään vaikka siitä, me ollaan useampaan kertaan törmätty, et mä en osaa kotiin täältä. Ja viistoistavuotias poika vääntää itkuu kun se ei osaa enää kotiin, niin sehän on mun mielestä aika iso juttu, et siinä pitää jonkun auttaa. (...) Eli

selkeesti sellasta ongelmatilanteissa auttamista. Se on yks, ja sit on tietenkun niinkun se, mikskä tätä sanotaan face-to-face. Sitä liikennekasvatusta, asennekasvatusta siellä niin. Varsinkin jätkät tykkää kehua että miten ne on keulinu ja siinä niin, niin varsinkin siinä tilanteessa, mitä sä sanot siinä ja miten siinä toimitaan. Ne on semmosia tilanteita minkä takia kannattaa pyöriä tuol, koska muuten ne ei kuule sitä keneltäkään.”

Työntekijöillä oli vahva vaikutelma, että nuoret pitävät aikuisia mukana tapahtumissa ja kaduilla hyvänä juttuna:

”Että nuoret oikeesti ottanut hirveen positiivisesti meitä vastaan siellä missä ne pyöri ja mä huomasin että vaikka sukupolvet vaihtuu ja käyttäjät vaihtuu silti tavallaan nuoret kaipaa aikuisia siellä missä ne on eli se on ihan selvä asia.”

Mopomiitit ovat ehkä katutyön näkyvin osa. Mopotyö on tavallaan helpottanut myös mopomiittien johtohahmojen, liidereiden, työtaakkaa, kun miitit alkoivat paisua paisumistaan. Nuorisotyöllä on ollut mopomiittien säilymisen näkökulmasta ratkaiseva merkitys. Kun poliisi ja media alkoivat kiinnostua tapahtumasta, nuorisotyö otti tietoisesti välittäjän roolin nuorten ja viranomaisten välillä. Edelleenkin tapahtuma on säilyttänyt luonteensa nuorten omana tapahtumana. Nuorisotyö osallistuu siihen, mutta ei pyri muuttamaan tapahtuman kulkua:

”On hyvä, että aikuinen on läsnä paikan päällä, ei tarvii niinkun leikkiä poliisia siellä vaan niinkun on läsnä. Niin sen pohjalta me lähettiin miettimään, et kyl täälki ois ihan hyvä, että me oltais itse siellä mopomiiteissä tilannetta, voisko sanoo rauhoittamassa, tällein. Plus sitten auttamaan niitä nuoria, keitä siel on, löytämään tää harrastus, esim harrastaa sitä turvallisemmin, esim nää mopohallit tulee siinä kuvioon. Elikkä auttaa niitä löytämään näitä paikkoja. Plus sitten osittain tää vetäjäporukka mikä siel oli ja muuta, niin niillä rupes olee vähän jo vaikeita hetkiä, kun porukkaa rupes olemaan useita satoja. Ja poliisia rupes kiinnostaa ja sen semmosta, niinku nää kokoontumisluvat ja kaikki tämmöset. Niin me koitettiin siinä sitten toimia nuorten ja sitten taas viranomaisten välissä, auttaa nuoria toimimaan esimerkiksi poliisiviranomaisten kanssa. Et niinkun, semmosena nuorten tukena. Elikkä me lähettiin siitä että se on nuorten omaehtosta vapaa-ajan toimintaa, semmosta, me halutaan olla mukana tukemassa sitä. Ei järjestämässä, ei mitään semmost, me ei oteta siihen silleen kantaa. Me tuetaan sitä mitä nuoret haluaa tehdä. Et siitä niinkun lähetään liikkeelle.”

Mopotyön tärkein tavoite on kohdata moponuria yksilöinä ja tehdä vaikuttavaa nuoriso- ja mopotyötä sitä kautta. Nuorisotyöntekijät irtisanoutuivat voimakkaasti siitä, että mopotyö vaikuttaisi onnettomuustilastoihin. Nuorisotyössä, vaikka se olisi mopopainotteistakin, tavoitteena on tavoittaa, kohdata, kuulla ja keskustella nuorten kanssa sekä tukea heidän valintojaan ja kiinnostuksen kohteitaan:

”Se on loppujen lopuks ihan kaikki mopojutut ja nää, ihan perusnuorisotyötä. Et kun sä saat sen pään auki, niin sielt tulee mitä uskomatonta tarinaa. Ja se ei liity millään tavalla siihen mopoon.”

Lisäksi aktiivisen kansalaisuuden sekä nuorten osallistamisen päämäärä on ollut työssä selkeä. Seuraavassa haastattelukatkelmassa kiteytetään asioita, jotka koetaan työssä merkityksellisiksi:

”Mitään semmosia, no ne ei oo ollu mitään meidän tavoitteitakaan, jotain onnettomuustilastoja tai tämmösiä, joku koitti jossain vaiheessa ehdottaa että niinku seurattais niitä. Mutta ei tällasella toiminnalla voi olla vaikutuksia ihan niin isoihin asioihin. Elikkä nyt me puhutaan hyvin pitkälti näihin yksilöihin, niihin nuoriin, kenen kanssa me ollaan oltu tekemisissä. Eikä edes kaikkiin ketä me ollaan kohdattu tuolla. Vaan ne, kenen kanssa me ollaan oikeesti tekemisissä, sen jälkeenkin useempaan kertaan. Niin mun mielestä sillä on ollu vaikutuksia, jos mietitään ihan niinkun nuorisotyöstä tämmönen demokratiakasvatus ja mikä tämmönen aktiivinen kansalaisuus (...) Mut siis ylipäätäänsä se, että me saadaan ne pojat ottamaan kantaa semmisiin asioihin, mihin ne ei niinkun esimerkiks ikinä ennen ottanu kantaa, tai ei ois ollu valmiita tekemään niitten asioiden eteen mitään. Ja nyt me saadaan ne tuntikausia kirjottaa johki poliitikoille jotain kirjettä, ja oikeesti miettimään niitä asioita ja jakamaan keskenään oikeesti sitä, et me voidaan vaikuttaa näihin asioihin. Et se on ollu nuorisotyöstä ihan selkee saatu aikaseks. Plus sitten pitemmällä kaavalla niin, siis näitä, enää ei voi sanoo ees poikii, näitä nuoria miehiä ne on jo. Näitä yheksätoista-kahtakymmentä, ketä tässä on pyöriny, koko tätä aikaa. On sekä sillä, että me ollaan oltu kadulla niitten kanssa, plus se että ne on käyny täällä näin. Niin kyllä mulla on, tai siis kyllä niillä on mun mielestä selkee vaikutus heidän koulunkäyntiin, työpaikkoihin, niinku tämmösiin, että semmoset on olemassa. Tässä on mun mielestä, tai mä nään ainakin että siinä on selkee vaikutus. Siinä on ykskin semmonen poika, jota mä oon kattonu koko sen ajan kun mä oon ollu nuoriso-ohjaajana, toiminu. Elikkä se kävi ennen tuolla missä mä olin töissä, ja vähän ajan päästä kohdattiin täällä näin. Niin kyllä siinä on, kyl siinä niinkun näkee jälkee, selvä vaikutus meillä on ollu siihen. Mut et, mitään semmosta niinkun, mikä ois niinku tilastollisesti todistettavissa, niin on tosi vaikee ettii. Me ei ainakaan keksitty viel, mitä me ettittäis.”

Nuorten osallisuus on mopotyössä ollut mukana alusta lähtien siten, että tavoitteena on ollut tukea nuorten ajatuksia, toiveita sekä mopotoiminnan suunnittelua ja toteuttamista. Moposasioissa nuoret ovat asiantuntijoita ja sellaista statusta pyritään vaalimaan:

”Nuoret rupeais miettimään minkäläisiä palveluita tarvitaan eli se lähtökohta oli, että nuoret tuottaa nuorille palveluita ja silloin ne on asiantuntijat myös mitä olisi järkevää tuottaa.”

Mopotyössä on tärkeäksi koettu myös mopoilun puolesta puhuminen: mopoilu nähdään nuorisotyön näkökulmasta positiivisena ilmiönä ja sen mustamaalaaminen tai heikoksi koettu imago mediassa koetaan epäoikeudenmukaiseksi. Mopotyö on työtä mopoilun ja nuorten puolesta.

”Jos mopot on olemassa ja mediasta tulee niin paljo negatiivista vaikka mopoja oikeesti on kakspuolisataatuhatta Suomessa eli semmonen asia. (...) Ehkä pitää miettiä myös se imagokysymys ja se mustamaalaaminen, ehkä pitää miettiä, ei voi olla niin paljo huonoja ihmisiä, jotka oikeesti rahoittaa ja ylläpitää sellaista.”

7 LOPUKSI

Tämän selvityksen päätarkoituksena oli kerätä tietoa nuorten mopoilusta ja siihen liittyvistä ilmiöistä nuorten, nuorisotyön ja myös poliisin näkökulmista. Tavoitteena oli lisätä ymmärrystä siitä, millaisia merkityksiä mopoilulle annetaan sekä millaiset asiat koetaan mopoilussa tärkeiksi ja ennen kaikkea siitä, mistä nuorten mopoilussa on kysymys.

Sekä nuorten että haastateltujen aikuisten puheenvuoroista ilmeni lähtökohtaisesti positiivinen suhtautuminen nuorten mopoiluun. Tässä loppuluvussa vedetään yhteen päälinjoja tuloksista, havainnoista ja tulkinnoista, joita edellä olevissa luvuissa on käsitelty.

Mopo liikkumisen ja sosiaalisen elämän välineenä

Mopoilu näkyi nuorten elämässä monipuolisena välineenä. Mopoilu oli intensiivistä tekemistä niin arjen välttämättömän liikkumisen kuin vapaa-ajan omaehtoisen olemisen näkökulmista. Kun mopoilun merkityksiä etsitään, törmätään aika ajoin kysymykseen siitä, onko mopo nuorelle enemmän kuin väline. Hernetkoski, Lammi, Laapotti, Katila ja Keskinen (2007, 45) esimerkiksi toteavat, että monelle nuorelle mopo voi olla jotakin enemmän kuin vain liikkumisväline. Nyt haastateltujen nuorten aineistossa tavoiteltiin myös paljon mopon välineellisyyden ja sen jonkin muun merkityksen eroa. Nuorilta välittyi viesti, että mopoilussa sosiaalisilla kytköksillä ystäviin, kavereihin ja muihin samanhenkisiin ihmisiin on merkitystä, samoin kuin mopon liittymisellä vapaa-ajan hengailuun. Nuoret itse korostivat sitä, että omista kaveripiireissä mopo oli vain yksi yhteisesti jaettu kokemus monien muiden joukossa, eikä mopo ollut edes se tärkein. Siten mopon merkitys näyttäisi olevan suurimmalle osalle nuorista välineellinen sen sosiaalisesta luonteesta riippumatta.

Huviajeluksi tässä selvityksessä kutsuttiin nuorten vapaata olemista yhdessä kavereiden kanssa. Huviajelu määrittyi yhdessä ajamiseksi, pysähdyksiksi, jutteluksi, iloksi, ajotaitojen esittelyksi, yhdessä syömiseksi ja mopojen tutkimiseksi. Huviajelu oli yhtä kuin hengailua. Huviajelu oli ryhmätoimintaa, jonka puitteissa oli mahdollista vaalia omatoimisuutta ja itsemääräämisoikeutta sekä tehdä itsenäisiä päätöksiä. Vapaa-ajan mopoilu tiivistyi ryhmän ympärille, mutta nuoret tuntuivat olevan avoimia suhteessa ryhmään pyrkiviin ulkopuolisiin. Yhteisöllisyys edellyttää oman subjektiviteetin suhteuttamista muihin ihmisiin ja ihmisryhmiin (Ellonen & Korkiamäki 2006; McDonald-Walker 2000), ja tästä näkökulmasta mopokulttuuriin sidoksissa olevat sosiaaliset piirteet vaikuttaisivat painottavan joustavaa ja sallivaa yhdessä oloa. Nuorten ryhmissä näkyivät samankaltaisuuden arvostaminen, sosiaalisesti tuotetut merkitykset, sopimukset ja kulttuuriset käytännöt, välittäminen, luottamus ja sosiaalinen tuki (vrt. Ellonen & Korkiamäki 2006, 233–236). Mopo ei luonut merkityksiä ryhmätoiminnalle sinänsä, vaan se yhdisti kaveripiirejä välineellisesti. Yhteisyys rakentui pääosin muille asioille. (Vrt. McDonald-Walker 2000, 48.)

Moponuoren maailmaan kuuluvat ryhmät olivat tästä huolimatta nuorten elämässä melko selkeästi eriytyneet toisaalta ryhmiin, joissa kaikilla tai lähes kaikilla oli mopo käytettävissä, ja toisaalta niihin kaveripiireihin, joiden kanssa mopokokemusta ei ollut jaettavana. Nuoret mukauttivat omaa toimintaansa tarpeen mukaan. Nuorten elämä sisältää monia yhteisöjä kodin, koulun ja vapaa-ajan ympärillä, mutta niiden voi ajatella muodostavan myös yhden yhteisöllisen kokonaisuuden (Ellonen & Korkiamäki 2006, 242). Moponuoret tulivat esille sosiaalisesti taitavina ja tiedostavina nuorina, vaikka osaamisen kertymisen kokemuksissa

tekniset taidot ja liikenneosaaminen mainittiinkin lähes yksinomaan mopoilusta kertyneenä pääomana.

Mopoilun ympärille muodostuneille yhteisöllisille ryhmille tai kaveripiireille oli muotoutunut yhteisiä käsityksiä ”siististä” moposta tai ”kovasta” kuskista. Nuoret tunnistivat maineen ja nimen tavoittamiselle painottunutta toimintaa, mutta eivät täysin yksimielisesti. Erimielisyyttä esiintyi nuorten keskuudessa lähinnä siinä, missä laajuudessa ne vaikuttavat mopoilussa. Mopoon liitetyt ominaisuudet painottivat sen merkkiä ja laatua ja toisaalta nopeutta. Mopoliijaan liitetyt ominaisuudet korostivat osaamista: asenne, liikenneäly ja taitava käsittely olivat arvostettuja. Jossain määrin nämä yhteisölliset vaikutteet tuottivat myös haitallisia tai vahingollisia piirteitä mopoiluun: nopeuden arvostaminen oli joillakin johtanut virittämiseen, taitava käsittely joskus yltiöpäiseen tempuilleen liikenteessä (ks. Ellonen & Korkiamäki 2006, 243).

Jotkut nuoret sanoutuivat irti näistä määreistä, mutta joukosta erottautuminen vaikutti olevan nuorille yhtä kaikki melko tärkeää. Arvostukset ja erottautumiseen liittyvät seikat puhuvat sen puolesta, että mopolla on nuorille symbolista merkitystä: sen avulla voidaan ilmentää jotakin itselle merkityksellistä (McDonald-Walker 2000, 13). Ilmentäminen on sidoksissa usein identiteettiin, elämänhallintaan ja yhteisöllisten suhteiden ylläpitoon (Kangas 2002, 29). Yksilöllisyys mopoilussa tuli esille mopoilussa erottautumisen tarpeena ja toisaalta turvallisuuden määrittäjänä, mutta muuten mopoilu näyttäytyi nuorten kertomana hyvin ryhmäkeskeisenä (vrt. Vaaranen 2004, 29). Mopoilun sosiaalisuus on hyvin samankaltaista kuin sosiaalisuus missä tahansa muualla. Nuorille on tärkeää oleilla ja hengaila yhdessä, rakentaa sosiaalista statusta, pohtia itsensä esittämisen muotoja ja ottaa riskejä ympäröivän sosiaalisen maailman testaamiseksi. (Boyd 2008, 137.)

Yhteinen mopoilu

Erään nuoren tytön sanoja lainatakseni mopoilusta on viime vuosina tullut ”meidän molempien maailma”. Tyttöjen ja poikien mopoilussa nähtiin eri tahojen kertomana erottelevia piirteitä, mutta nuorten omissa kertomuksissa mopoilu näytti olevan yllättävänkin yhdenmukaista sukupuolesta riippumatta. Pojat ja nuorisotyöntekijät kokivat tyttöjen mopoilun omaksi alalajikseen suoraviivaisemmin kuin tätä selvitystä varten haastatellut tytöt itse. Tytöt halusivat tulla esille nimenomaan mopoilun viitekehyksessä, ja siksi he toivat korostetusti esille taustojaan rämäpäinä ja poikatyttöinä. Näillä määreillä he halusivat erottautua mopoilevista ”korkokenkätyöistä”. Tästä huolimatta mopokulttuurissa esitettiin joissakin asioissa naisellisuutta tai omaa sukupuolta kuitenkin, vaikkapa mopon tai kypärän tyttömäisen värin avulla. (vrt. McDonald-Walker 2000, 61.)

Kuten edellä jo esitin, tyttöjen mopoilu värittyä kaksinkertaisen maskuliinisuuden vaikutuksesta. Toisaalta mopot ja moottorit on ajateltu usein miehiseksi maailmoiksi (ks. esim. McDonald-Walker 2000), toisaalta myös nuorisotyö määritty historiallisesti melko poikamaiseksi ympäristöksi (esim. Honkasalo 2011, 79). Mopotyössä on näkynyt ja näkyy edelleen vaikeus tarttua tyttöjen mopoilmiöön. Tyttöjen mopoiluun liittyvää huolta tai osaamattomuutta painotettiin paitsi nuorisotyöntekijöiden myös poikien puheissa (vrt. Aaltonen & Honkatukia 2002, 213). Tytöt sen sijaan tulivat esille osaavina, kokemuksen myötä oppivina ja tasavertaisina toimijoina, jotka itse määrittivät mopoiluun. Tyttöjen mopoilu ei ole vain poikien seuraamista.

Mopoilijat aktiivisina toimijoina

Moponuoret ovat olleet mopokulttuurin luomisessa aktiivisia ja omaehtoisia. Aktiivinen toimijuus näkyi nuorten kokemuksissa monenlaisina teemoina, mutta ennen kaikkia virittäminen ja mopomiittiperinteen luominen korostuivat. Tieliikenteen hitain ajoneuvo saa osakseen kohtelua, jonka johdosta monet nuoret olivat reagoineet tilanteeseen niiden vaikutusmahdollisuuksien ja resurssien kautta, joita heillä oli käytettävissään. Vaikka mopon nopeuden sääteleminen ei ole uusi ilmiö, näiden nuorten kokemuksissa virittäminen tuli esille kannanottona liikenneturvallisuuteen ja mopon asemaan liikenteessä.

Itsenäisen liikkumisen ja omatoimisuuden lisääntyminen ensimmäisen oman moottoriajoneuvon kautta oli ristiriidassa sen tosiasian kanssa, että mopo ei ole liikenteessä tasavertainen muiden kanssa. Tästä oli aiheutunut riski- ja vaaratilanteita: mopon vakionopeudesta johtuen mopon ohitustilanteet, heikko kiihtyvyys ja jalkoihin jääminen olivat tunnettu tosiasia. Nuorten mielipide mopon turvallisuudesta korosti vahvasti ajajan ajotaitoa ja osaamista, mutta heidän mielestään liikenneturvallisuuden edistäminen ei voi tarkoittaa vain mopoilijan osaamisen lisäämistä. Turvallisuus on koko liikenneyhteisön asia, ja tästä näkökulmasta mopoilijat olivat myös mopojaan virittämällä halunneet edistää yhteistä hyvää. Toisin sanoen yhteinen hyvä tarkoittaa sitä, että mopo kulkee kovaa.

Toinen nuorten omatoimisuutta todentava ilmiö on mopomiittitapahtuma. Mopomiittejä tarkasteltiin tässä selvityksessä yhtenä mopoilun tilana, mutta toki merkittävänä sellaisena. Sosiaalisen median kautta organisoidulla tapahtumalla ei ole varsinaisia järjestäjiä, joskin miitti nojaa liidereiksi kutsuttujen johtohahmojen varaan. Kysymys on mopoilevien ihmisten yhteenkokoontumisesta, vapaa-ajan viettämisestä ja mopojen sekä moottoripyörien katselemisesta, tutkimisesta ja kokeilemisestä. Miitit ovat jo muodostuneet perinteeksi pääkaupunkiseudun mopoileville nuorille, ja niistä on yhteistyössä poliisin ja nuorisotyön kanssa muodostunut vakiintuneita tapahtumia ajokaudelle. Miitit tarjoavat nuorille areenan, jossa esittäjä-yleisö -asetelma mahdollistaa mopoyhteisössä nimen, maineen ja arvostuksen keräämisen.

Mopokiinnostus yleensäkin, mutta erityisesti miittien ympärille rakentunut kulttuuri nostaa mopokontekstiin myös internetin ja sosiaalisen median ympäristöt. IRC-Galleria, Facebook, Motot.net-harrastesivusto ja esimerkiksi Allrightin miitin omat kotisivut mainittiin tärkeinä foorumeina mopoilijoille. Moponuoret toivat jossain määrin esille, että mopoiluun ja moottoripyöräilyyn liittyvistä keskusteluista, ajankohtaisten asioiden seuraamisista sekä kuvien ja videoiden katselusta ollaan kiinnostuneita. Nuorisotyön näkökulmasta tämänkaltainen toiminta on intensiivistä, ja verkosta onkin muodostunut yksi paikka, jossa nuorten omaehtoinen toiminta on mahdollista ilman aikuisten läsnäoloa ja valvontaa (Horst ym. 2009, 38).

Koska mopoilu on tiivistä monenlaisilla foorumeilla, erilaisissa paikoissa ja ajoissa, medioilla on tärkeä merkityksensä näiden areenoiden yhteensovittamisissa. Aikataulujen ja tapaamispaikkojen sopimiset ja kasvokkaisten tapaamisten pohjustamiset sujuvat luontevasti netin tai kännykän välityksellä. (Emt. 39.) Valo- ja videokuvauksen rooli on nuorille mopoilun viitekehyksessä tapahtuvaa tärkeiden tapahtumien, ihmisten ja suhteiden ympärille kietoutunutta toimintaa. Internet jatkaa mopoilua katujen ulkopuolelle. (Lange & Ito 2009.) Miittitapahtumissa kuvauksen kohteena ovat esimerkiksi temppuilut, kikkailut ja mopolla leikkely. Paitsi mopoilun sosiaalisen median konteksteissa myös moporyhmissä ja

mopomiiteissä itsessään oman itsen altistaminen muiden katseelle ja siten yleisön saamiselle on olennaista: itsensä esittämisen ja palautteen saamisen välityksellä on mahdollista rakentaa sosiaalista identiteettiä (Boyd 2008, 137).

Vaikka nuoret tulivatkin esille mopoilussa aktiivisina toimijoina, heidän näkymisensä oli joiltakin osin rajattua. Mopoiluun oli sisäänrakennettuna eräänlainen väistämisen kulttuuri. Väistämiseen liittyvät käytänteet ovat saaneet vaikutuksensa negatiivisena nähdystä mopoilun maineesta ja muiden ihmisten, kulkuneuvojen, asukkaiden häirityksi tulemisestä. On muistettava, että kysymys on nuorten tulkinnoista, joiden pohjalta väistämisen tavat on rakennettu. Nuorten mopoilu, ajotavat, -paikat ja -reitit suunniteltiin usein niin, että ei tulisi itse häirityksi ja ettei häirittäisi muita.

Nuorten osallistumisen mahdollisuudet aikuisten tai yleisesti julkisen tilan toimintoihin ovat laajemminkin rajattuja kuin vain mopoilussa (esim. Koskela 2009). Kaupunkitilassa toimiminen on Haaviston (2006, 104) mukaan vallan verkostoissa toimimista. Kaduilla, parkkialueilla ja muilla mopoiluun soveltuvilla paikoilla ajaminen tai esittäytyminen pitää sisällään jatkuvaa tarkkailua ja analysointia siitä, millä ehdoilla nuoret voivat tilassa olla. Nuorten tilojen haltuunotto on usein väliaikaista, ja nuoret pyrkivät välttämään mopoilua tietyssä ajassa ja paikassa silloin kun se ei ole soveliaista. Haavisto (emt. 105) viittaa rullalautalijoiden kohdalla ääniin, jotka poikkeavat normaaliksi ymmärretyistä kaupunkiaäänistä. Mopoilijoiden omista kokemuksista mopon ääni oli usein todennettu ärsytyskynnyksen ylittäjä. Näiden kaupunkitilaan liittyvien ehtojen vallitessa mopoilua jäsennetään tilan, ajan ja paikan suhteen jatkuvana prosessina.

Työnä mopoilu

Pääkaupunkiseudulla mopoilevien nuorten parissa on tehty nuorisotyötä jo pitkään (Ilves 1998). Tämän päivän mopotyö on organisoitu pääosin Helsingin, Vantaan ja Espoon yhteisen mopohankkeen alle. Mopoiluilmio näytti työntekijöiden mukaan samankaltaiselta kuin miten nuoret sitä itse määrittivät, vaikkakin nuorten ja mopoilussa mukana olevien aikuisten näkökulmissa oli joitakin painotuseroja.

Mopoilevien nuorten parissa tehtävä työ koettiin merkitykselliseksi ja vaikuttavaksi. Sen pääpaino on mopo- ja moottorihallitoinnassa, mutta lisäksi kadulla tehtävä työ, mopoilun tukeminen ja edistäminen sekä palveluiden kehittäminen nähtiin tärkeiksi. Nuorten aktivoiminen ja osallistaminen eri toimintoihin nousi yhdeksi keskeiseksi työtä ohjaavaksi peruserätykseksi. Työntekijät haluavat olla mukana tukemassa nuorten kasvua sekä edistämässä turvallista ja vastuullista mopoilua. Nuorten mahdollisuus itsenäisyyteen, elämänpäiirin laajentamiseen sekä omaehtoisuuteen ovat asioita, jotka tekevät mopoilusta positiivisen ilmiön. Työntekijät jakavat Boydin (2008, 137) ajatuksen siitä, että nuorten julkisille areenoille pääsyä on tuettava, ei rajoitettava. Yrityksen, erehdyksen ja oppimisen tukijoina nuorisotyö toimii toisenlaisten lähtökohtien kautta kuin virallista kontrollia toteuttava poliisi.

Mopoilu näkyy ja kuuluu poliisinkin suuntaan. Haastateltujen poliisien yleinen suhtautuminen nuorten mopoiluun ja sen puitteissa tapahtuviin kokoontumisiin oli suhteellisen myönteinen. Poliisi on usein se taho, jolle välittyvät viestit ulkopuolisten kohtaamisista mopoilijoiden kanssa. Nuoruus ja mopoilu ovat molemmat aikuisten maailmassa ilmiötä, jotka saavat usein määreikseen toiseus, vieraus, outous ja ehkä pelko (Koskela 2009; Haavisto 2006,

107). Nuorille poliisin väliintulo ei aina näyttäytynyt mukavalta, ja erilaisten sanktioiden pelossa poliisin välttäminen esti nuoria osallistumasta esimerkiksi mopomiitteihin. Miitit ovat kuitenkin hyvä esimerkki poliisin ja nuorten kyvystä käydä vuoropuhelua ja kunnioittaa molempien tavoitteita tapahtuman suhteen. Poliisi on ottanut miiteissä joustavan roolin, jossa ollaan läsnä, kuunnellaan nuorten toiveita ja ohjataan toimintaa.

Mitä opimme?

Raportin tässä vaiheessa on aiheellista esittää edellä oleva kysymys. Selvityksen yksi tavoite oli tuottaa mopoilusta senkaltaista tietoa, jonka puitteissa nuorisotyöllistä mopotoimintaa voidaan edelleen kehittää ja mahdollisesti myös mallintaa mopotyön kokonaisuutta laajemmallekin levitettäväksi. Mopoilua ilmiönä ja kokemuksina on avattu raportissa siinä laajuudessa, kuin nuoret siitä halusivat kertoa, ja tätä kokonaisuutta olen pyrkinyt tulkitsemaan parhaan kykyni mukaan. Se, mitä mopoilun suhteen on tulevaisuudessa tehtävä, jäänee jokaisen tästä raportista ammentavan lukijan päätettäväksi, mutta joitakin huomioita haluaisin vielä nostaa esille ammatillisen työn näkökulmasta.

- 1) Nuorten ja mopojen asema kaupunkitilassa ja oikeus hyödyntää sitä vaativat jatkuvaa työtä, sen puolesta puhumista ja vierauden tunteen hälventämistä. Kaupunki kuuluu myös nuorille, ja on loogista, että siihen osallistutaan sellaisin resurssein kun itse kullekin on mahdollista. Suomessa 15 -vuotta täyttäneen on mahdollista osallistua kaupunkielämään mopolla. Mopoilun positiiviset merkitykset nuoren elämässä voisivat tuottaa laajemminkin myönteistä tapaa ymmärtää yhteisesti jaettua tilaa (vrt. Haavisto 2006, 107). Myös nuorten ja mopoilijoiden aseman määrittäminen jää valitettavan usein vain mediasta saatujen käsitysten varaan (vrt. McDonald-Walker 2000).
- 2) Nuorisotyöllä on siis myös viestinviejän rooli, kuten työntekijät itsekkin mainitsivat. Mopojen suuri määrä ja iso merkitys nuorten elämässä perustelevat myös moponuurisotyön tärkeyttä. Liikenneasenteisiin pyritään vaikuttamaan erilaisissa tapahtumissa ja toiminnoissa, mutta on tärkeää kohdata nuoria myös siellä, missä he ovat, siellä missä mopoilun ympärillä olevat tilanteet tapahtuvat juuri tässä ja nyt. Sen lisäksi, että mopoilun areenana on koko kaupunki ja sitä halutaan nuorisotyöllisen näkökulman mukaan tukea, halutaan mopoilijoille rakentaa myös suljettuja ajoharjoittelupaikkoja, joissa oman osaamisen kehittämistä voi tehdä turvallisissa olosuhteissa. Avoimien ja suljettujen tilojen välille mahdollisesti syntyvää kuilua kannattaa kuitenkin varoa. Vaikka tiettyjen rajojen sisälle osoitettu mopoilu voi muodostua turvallisen ja myönteisen kasvun ja erilaisten kohtaamisten tilaksi, se voi myös johtaa kokemukseen siitä, että kaduilla tapahtuvaa mopoilua ei enää saisikaan olla (ks. Haavisto 2006, 106). Tilalliset rajoittamiset rajoittavat myös mopoilijoiden osallisuutta ja mopoilun sosiaalista olemusta, ja siksi myös julkisten tilojen roolia mopoilun kenttänä kannattaa vaalia.
- 3) Mopotyön haasteeksi on nostettu mopoilevat tytöt. Heidä tiedetään olevan paljon, heistä on huoli, mutta heidät tavataan vain pikaisesti, satunnaisesti ja sattumalta. Mopotytöt vain sivuavat mopotyön käytänteitä. Tyttöjen rekrytointi on muussakin nuorisotyössä koettu ongelmalliseksi (Honkasalo 2011, 86), ja sitä tehdään usein vain tytöille suunnatun toiminnan muodossa. Mopohankkeessakin on kokeiltu vain mopoileville tytöille suunnattuja pajoja ja kursseja, mutta tyttöjen sidokset poikiin

tekevät tästä toiminnasta hankalaa. Tyttöjen osallistumisen edellytyksinä mainittiin tämän sidoksen lisäksi myös kavereiden ja tutun ohjaajan merkitys. Tyttöjen sidoksista poikiin tekee erityisen hankalan se, että pojille tyttöjen läsnäolon on todettu olevan haastavaa: kasvojen menetyksen pelko saa pojat toimimaan eri tavalla kuin ilman tyttöjä. Honkasalo (2011, 88) toteaa, että nuorisotyöhön osallistumattomuus johtuu usein siitä, että aikuiset suunnittelevat toimintojen sisällöt kuuntelematta nuoria. Mopotyössä tuotiin esille, että tytöille suunnattua toimintaa pitäisi miettiä yhdessä tyttöjen kanssa. Huomionarvoista on kuitenkin se, etteivät mopotyöt tuntuneet itse kaipaavan eriytettyjä toimintoja tai kohdennettua mopoilun tukemista: he mopoilivat samoin kuin pojat, hengailivat mopolla, kertoivat omasta osaamisestaan, sen kertymisestä ja joskus jopa paremmuudestaan suhteessa poikiin. Kaiken kaikkiaan nuorten oli vaikea nimetä nuorisotyön palveluiden roolia ja tulevaisuuden toimintoja mopoilun ympärillä, ainakaan hallitoiminnan jatkuvuuden ja mahdollisten ajoharjoitteluratojen ulkopuolelle. Voidaan siis kysyä, kumpuaako tyttötoiminnan tarve vain aikuisten tyttöihin kohdistamasta huolesta tai siitä huolesta, että mopoihin keskittyvänä toimintana mopotyö on lähtökohtaisesti orientoitunut maskuliiniseksi (vrt. Honkasalo. 2011, 95).

- 4) Mopoiilu ei ollut yksinomaan nuorille sallittu, nuorisotutkimuksen käsittein neljäs tila (vrt. Salasuo 2007). Sellaiset aikuiset, jotka täyttivät nuorten määrittämät vertaisuuden vaatimukset (kuten esimerkiksi mopotietämys, rentous, ei kyttäämistä), nähtiin mopoilussa mahdollisina, oli kysymys sitten omasta lähiaikuisesta tai nuorisotyöntekijästä. Liikennekasvatuksen, avun ja tuen eri muodoissa aikuisille nähtiin tarvetta. Mielenkiintoista oli, että poliisia ei tahdottu sulkea mopoilmiöstä kokonaan pois, vaikka poliisi edustikin virallista valvonnan ja kontrollin viranomaista ja voi tarpeen tullen asettaa nuorille sanktioita. Mopomiittitoiminnan rakentuminen nuorten, nuorisotyön ja poliisin yhteisen keskustelun varaan, on sellainen yhteistyön voimannäyte, jota on tarpeen ylläpitää. Se sisältää myös elementtejä, joiden soveltamista on syytä harkita muunlaisissakin yhteyksissä mopoilussa ja nuorisotyössä. Poliisikin voi olla joustava, kasvattava ja ohjaava taho, eikä poliisin eikä muidenkaan aikuisten ja nuorten välille kannata ehdoin tahdoin rakentaa vastakkainasettelua.
- 5) Liikennekasvatuksellisten interventioiden suunnittelussa ja vaikuttavuuden arvioinnissa ei voida jättää huomioimatta nuorten ryhmien dynaamisia rakenteita eikä niihin liittyviä sosiaalisen statuksen elementtejä. Mopoyhteisön kulttuuriset, yhteisesti jaetut merkitykset ja normit määrittelevät vahvemmin ajamisen, tekojen ja toimintojen muotoja kuin lainsäädäntö. Esimerkiksi kokemusta virittämisen tarpeellisuudesta muun muassa ryhmässä pysymisen, liikenneturvallisuuden ja henkilökohtaisen maineen kertymisen näkökulmista ei välttämättä pystytä muuttamaan pelkällä perinteisellä valituksella. Tältä osin mopotyön toiminnat pitkän aikavälin ja monien tilojen nuorisotyönä lunastanevat paikkansa. Pohtimisen arvoista lienee myös se, onko mopokulttuurin muutokseen mahdollista mobilisoida myös mopomiittiliidereitä (ja miittejä), joilta löytyy kokemusta, arvovaltaa ja vertaisuutta toimia nuorempien mopoilijoiden parissa.

TIIVISTELMÄ

Mopot ja mopoilu -selvityksessä tartuttiin ajankohtaiseen, mutta vähän tutkittuun ilmiöön. Nuorten mopoilua lähestyttiin kysymyksenasettelulla, jonka painopisteinä korostuivat mopoilun merkitys nuorille, sen liittyminen vapaa-aikaan ja ystävien kanssa oleiluun sekä mopoilun käytännön toteutumiseen. Lisäksi nuorten mopoilijoiden mopomiittiä ja sen piirteitä tarkasteltiin yhtenä mopoilun tilana. Nuorten kokemusten lisäksi selvityksessä oltiin kiinnostuneita nuorisotyön ja poliisin näkökulmista.

Selvitys oli luonteeltaan laadullinen, ja se toteutettiin Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskuksen ja Humanistisen ammattikorkeakoulun yhteistyönä. Aineisto kerättiin teemahaastatteluin. Haastatteluin tavoitettiin 50 nuorta, ja lisäksi haastateltiin pääkaupunkiseudun mopotoiminnassa mukana olevia nuorisotyöntekijöitä ja poliisin edustajia.

Mopoilu näkyi nuorten elämässä monipuolisena välineenä. Mopoilu oli intensiivistä tekemistä niin arjen välttämättömän liikkumisen kuin vapaa-ajan omaehtoisen olemisen näkökulmista. Mopoilussa sosiaalisilla kytköksillä ystäviin, kavereihin ja muihin samanhenkisiin ihmisiin on väliä, samoin kuin mopon liittymisellä vapaa-ajan hengailuun ja huviajeluun. Huviajelu oli ryhmätoimintaa, jonka puitteissa oli mahdollista vaalia omatoimisuutta ja itsemääräämisoikeutta sekä tehdä itsenäisiä päätöksiä. Tyttöjen ja poikien kertomuksissa mopoilu näytti olevan yllättävänkin yhdenmukaista sukupuolesta riippumatta. Tytöt tulivat esille osaavina, kokemuksen myötä oppivina ja tasavertaisina toimijoina, jotka itse määrittivät mopoiluaan. Tyttöjen mopoilu ei ole vain poikien seuraamista.

Mopoilun ympärille muodostuneille yhteisöllisille ryhmille tai kaveripiireille oli muodostunut yhteisesti rakennettuja käsityksiä ”siististä” moposta tai ”kovasta” kuskista. Mopoon liitetyt ominaisuudet painottivat toisaalta sen merkkiä ja laatua, toisaalta nopeutta. Mopoilijaan liitetyt ominaisuudet korostivat osaamista: asenne, liikenneäly ja taitava käsittely olivat arvostettuja.

Mopomiittejä tarkasteltiin tässä selvityksessä yhtenä mopoilun tilana. Miiteissä oli kysymys mopoilevien ihmisten kokoontumisesta yhteen, vapaa-ajan viettämisestä ja mopojen sekä moottoripyörien katselemisesta, tutkimisesta ja kokeilemisestä. Miitit ovat jo muodostuneet perinteeksi pääkaupunkiseudun mopoileville nuorille, ja niistä on yhteistyössä poliisin ja nuorisotyön kanssa muodostunut vakiintuneita tapahtumia ajokaudelle. Miitit tarjoavat nuorille areenan, jossa esittäjä-yleisö -asetelma mahdollistaa mopoyhteisössä nimen, maineen ja arvostuksen keräämisen.

Mopoilun näkyvästä ja kuuluvasta roolista huolimatta mopoiluun oli sisäänrakennettuna eräänlainen väistämisen kulttuuri. Väistämiseen liittyvät käytänteet olivat saaneet vaikutuksensa negatiivisena nähdystä mopoilun maineesta ja muiden ihmisten, kulkuneuvojen ja asukkaiden häirityksi tulemisen tunteesta. Nuorten mopoilu, ajotavat, ajopaikat ja -reitit suunniteltiin usein niin, että ei tultaisi itse häirityksi, ja niin, ettei häirittäisi muita.

Liitteet

Liite 1.

Yhteisöt ja yhteisötyö/ Mopoilmiö-tutkimus

(Nurmijärven kampus)

Opintojaksot: Yhteisöt ja yhteisötyö, lehtori Tarja Kuula ja Juha Niiranen

Jenni Aaltonen
Taru Alho
Jenna Blomfelt
Isabel Fernandez Garcia
Tuulia Hietämäki
Rea Jurvanen
Hanna Juurinen
Emma Jäntti
Mira Karjalainen
Anniina Ketola
Emilia Lajunen
Heidi-Maaria Leinonen
Sirpa Mertanen
Sanna Niemi
Vesa-Matti Paasivaara
Lauri Rinne
Katja Siljamäki
Ella Sundell
Jeanette Träskelin
Ville Uurainen

Tutkimusassistentit (haastatteluaineistojen litterointi)

Sonja Ahtiainen
Carita Hänninen

Liite 2.

Ohjeet Haastatteluiden Toteuttamiseksi

Tehtävä Mopoilmiö-tutkimuksen näkökulmasta:

Tavoitteena on tarkastella nuorten mopoiluun liittyviä kulttuurisia yhteisöjä nuorten itsensä niille antamien merkitysten kautta. Mopoilmiö-tutkimus on HUMAKin ja Helsingin nuorisosiainkeskuksen yhteishanke, jonka tavoitteena on selvittää, mitä mopoilu nuorelle merkitsee. Mopoilu voidaan nähdä muunakin kuin "vain" harrastuksena tai välineenä liikkumiseen. Sillä on moniulotteisia kytköksiä paitsi sosiaalisuuteen ja vapaa-aikaan myös sukupolvisuhteisiin ja koulutusvalintoihin. Mopot ja kiinnostus mopoiluun yhdistävät nuoria tiettyssä elämänvaiheessa. Ystävyy- ja sosiaaliset suhteet perustuvat yhteisille mielenkiinnon kohteille, jotka edelleen muovaavat yhdessä olemisen ja tekemisen luonnetta. (esim. Aaltonen Sanna 2010.) Moottorikulttuurit ovat yhteisöllisiä ja intensiivisiä. Ryhmäorientoituneisuus on kiinteisiin yhteisöihin kuuluvilla pojilla yleistä ja identiteetti rakentuu tästä sitoutumisesta. Identiteetin rakennusaineiksi kelpaa vain kulttuurisesti merkittävän ryhmän palaute ja vertaisarviointi. (mm. Vaaranen 2004.)

Mopoilua ja mopoyhteisöjä on tutkittu vähän. Tämän tutkimuksen tavoitteena on saada nuorten mopoilijoiden ääni kuuluviin ja selvittää nuorten kokemuksista käsin mistä mopoilmiössä on kysymys ja miten se liittyy sosiaaliseen kanssakäymiseen. Tytöt mopoilussa on yksi mielenkiinnon kohde.

Tehtävä:

Opiskelijat osallistuvat HUMAKin ja Helsingin nuorisosiainkeskuksen yhteiseen tutkimushankkeeseen. Opiskelijat haastattelevat mopoyhteisöihin kuuluvia nuoria, kohderyhmänä tutkimuksessa ovat noin 15-17 -vuotiaat nuoret. Haastatteluissa käytetään Mopoilmiö-tutkimuksen puolesta laadittua haastattelurunkoa.

Montako haastattelua/ opiskelijapari:

Haastatteluita tehdään mahdollisuuksien mukaan 5. Yksi opiskelijaryhmä haastattelee vain mopoyhteisöissä mukana olevia tyttöjä.

Missä haastattelut tehdään:

Opiskelijat jalkautuvat pareittain haastattelemaan nuoria mopo- ja moottorihalleille ja nuorisotaloille. Jokaiselle opiskelijaparille osoitetaan paikka, jossa haastattelut pyritään toteuttamaan.

Opiskelijat ovat yhteydessä ko. toimipaikan henkilökuntaan ja informoivat heitä vierailuista ja tehtävän liittymisestä Mopoilmiö-tutkimukseen.

Yhteystiedot:

Lauttasaaren nuorisotalo

Pajalahdentie 10
Teemu Kosonen
p. 3107 1709
Avoinna: ma, ke, to klo 17.30-21
pe klo 18-22.45

Roihuvuoren nuorisotalo

Prinssitie 1
Otto Kinnunen
p. 3108 9143
Avoinna: ma, ke, to klo 17-21
pe klo 17.30-22.45

Pukinmäen mopohalli

Säterinrintie 2
Dimitrios Zafiris/ Matti Saarto
p. 3107 1718 / 3107 1715
Avoinna: ma, ke, to klo 13-20
pe klo 13-16

Ungdomsgården Rastis,

Rastiksen mopohalli

Ulapparaitti 6
Henrik Tallbacka
p. 0500 458228
Avoinna: ti, to, pe klo 17-21

Gräsan kädentaitojen keskus, Espoo

Luomanportti 2
02200 Espoo
Pekka Väänänen
p. 816 30495
Moottorikerho: to klo 17-20, pe klo 14-20

Vesalan nuorisotalo

Tuukkalankuja 4
Kirsi Nisseema
p. 3107 1717
Avoinna: ma, ke, to klo 17-21
pe klo 18-22.45 (+ la 16.4. klo 17-22.45)

Pitäjänmäen nuorisotalo

Jousipolku 1
Sami Lehto
p. 3108 9085
Avoinna:
ma, ke klo 14-21
to klo 18-21
pe, la klo 17-22.45
(avoinna joka kolmas lauantai)

+ moottorihalli

Jousipolku 1
Jussi Helenius/ Heikki Martikainen
p. 3102 9101
Avoinna: ti-la klo 14-20.30

Tattarisuon moottorihalli

Tattarisuontie 32
Vesa Ikonen/ Markku Turunen/
Leo Suominen/ Tuomas Kukko
p. 3107 1605
Avoinna: ma-pe klo 14-20.30

Nuorten moottoripaja, Vantaa

Niittytie 13
01300 Vantaa
Reijo Koivisto/ Seppo Rautio
p. 8392 6150

Haastattelun nauhoitus:

Haastattelut nauhoitetaan nuoren luvalla. Käytössä ovat Nurmijärven kampuksen omat nauhurit sekä 3 lainanauhuria Äänekosken kampukselta. Mikäli käytät Äkin nauhureita, palauta nauhurit tehtävän jälkeen Nurmijärven kampuksen aluekoordinaattori Juha Makkoselle. Mikäli nuori ei anna lupaa nauhoitukseen, haastattelu kannattaa toteuttaa siten, että toinen haastattelee, toinen toimii muistiinpanojen kirjaajana. Muistiinpanot voi tehdä käsin tai tietokoneella.

Haastattelutiedostojen palautus:

Haastattelutiedostot tai mahdolliset muistiinpanot palautetaan viimeistään 8.5.2011 mennessä Yhteisöt ja yhteisötyö -opintojakson tiedostoihin Mopoilmiö -tutkimuksen alle Haastattelutiedostot -kansioon.

Haastattelun litterointi:

Haastattelunauhat litteroidaan eli kirjoitetaan puhtaaksi esim. Word-tiedostomuotoon. Litteroinnit palautetaan Mopoilmiö-tutkimuksen alle Haastattelujen litteroinnit -kansioon 8.5.2011 mennessä.

Raportti haastatteluista:

Ohjeistuksen haastatteluiden pohjalta kirjoitettavan raportin sisällöistä saa lehtori Tarja Kuulalta. Raportit palautetaan opintojakson päätyttyä Mopoilmiö-tutkimuskansioon.

Haastattelumatkojen kulut korvataan:

Mopoilmiö-tutkimushanke korvaa opiskelijoille nuorten haastatteluiden toteuttamisesta aiheutuvat matkakulut. Matkalaskulomakkeita saa kampuksen opintosihteeriltä. Huolellisesti täytetty lomake päivämäärä-, kilometri-, matkustaja- euromäärineen sekä allekirjoituksineen

toimitetaan minulle osoitteeseen:**HUMAK**

Elina Nikoskinen
Sirkanpolku 1
44200 SUOLAHTI

Jos kuljet julkisilla, muista kuitit mukaan!

Ja aina voi olla yhteydessä:

Elina Nikoskinen
elina.nikoskinen@humak.fi
p. 020 7621307

Liite 3.

Mopoilmiö-tutkimus

Teemahaastattelurunko moponuurille

Haastattelu tapahtuu nuoren suostumuksella ja anonyymisti. Haastattelun arvioitu kesto on noin 30-60 minuuttia. Haastattelut toteutetaan yksilöhaastatteluna, jota ohjaa tämä teemoittelu. Haastattelussa voidaan käsitellä myös muita asioita, jos ne Mopoilmiö-tutkimuksen tavoitteiden näkökulmasta ovat merkittäviä. Haastattelu nauhoitetaan.

Tänään on ____päivä _____kuuta ja kello on _____. Olemme _____
(paikka, nuts, mopohalli tms.). Haastattelijana on/ovat_____.

Haastatteluteemat käsittelevät nuorten mopoilua. Haastattelut toteutetaan nimettöminä. Pyydän sinua toteamaan ääneen nauhalle, että haastattelussa saatua aineistoa saadaan käyttää luottamuksellisesti tutkimustarkoituksessa. Nauhoitus toimii tässä muistin tukena.

1. Taustatiedot

- sukupuoli
- ikä
- asuinkunta
- missä opiskelee tai mikä muu pääasiallinen asema (työssä, työtön, työharjoittelu, armeija yms.)
- ajokorttiluokka
- omistatko itse mopon, mopoauton, kevyt moottoripyörän
- jos ei, miksi on mukana paikoilla, joissa mopoillaan
- millainen ajopeli on

2. Mopoilun historia

- onko perhetaustaa moottorikiinnostukseen liittyen
- milloin haave omasta moposta syntyi
- miksi halusit mopon
- ensimmäinen mopo tms.
 - kuka osti tai mistä saatiin
 - miksi juuri sellainen
- nykyinen menopeli
 - kuka osti tai mistä saatiin
 - miksi juuri sellainen
 - onko mopoa korjattu, tuunattu, viritetty
 - jos on miksi (erityisesti viritys)
- entä tulevaisuudessa: moottoripyörä, auto....

3. Mopoilu käytännössä

- missä ja milloin ajat
- millaisiin matkoihin mopoa käytät (koulu/työ/harrastus)
- ajatko yksin vai kavereiden kanssa
- kuljetatko mopolla matkustajia, jos kuljetat keitä ja miksi?
- huviajelu: mitä se on?
- missä mopoa huolletaan
- mitä huolloissa/tuunauksissa tehdään, mitä varten?
- paljon menee rahaa bensaan ja mopoiluun yleensä, kuka sen maksaa?
- onko mopoilu turvallista, miksi/miksi ei
- onko sattunut onnettomuuksia, millaisia
- onko ollut kohtaamisia poliisin kanssa
- onko ollut kohtaamisia muiden tienkäyttäjien, asukkaiden tai muiden sivullisten kanssa, jossa mopoilu olennainen asia
- millaisia varusteita mopoilussa tarvitaan, onko niihin liittyen vaatimuksia (malli, merkki, laatu yms)

4. Mopoilun merkitys

- mikä mopoilussa viehättää, mikä mopoilussa on se juttu
- onko mopoilu harrastus
- miksi, miksi ei
- mopoilisitko jos kavereilla ei olisi mopoa
- onko mopoharrastus antanut jotakin osaamista, jota voisit hyödyntää tulevaisuudessa
- millaista osaamista (tekninen, sosiaalinen yms)
- suositteletko mopon hankkimista? miksi
- millaisena näet yleisen suhtautumisen mopoiluun (muut tienkäyttäjät, poliisi, asukkaat tms.)
- onko mopokavereiden keskuudessa olemassa kilpailua mopoihin liittyen
- mitkä asiat tekevät moponuoresta "hyvä tai kovan tyyppin"
- ovatko nämä asiat sinulle merkityksellisiä
- onko moponuorilla esikuvia, jos on keitä?
- näkyykö mopoharrastus myös muussa elämässä
- TYTÖILTÄ LISÄKSI:
 - millaista on olla tyttönä osana "miehistä" mopomaailmaa
 - millaista tyttöjen mopoilu on?
 - onko tyttöjen mopoilu erilaista kuin pojilla, onko tyttöjen mopoilussa jotakin erityistä
 - jos on, miten
 - miten sinusta on tullut "mopoileva nuori" (kaverit, poikaystävä...)
 - miten pojat suhtautuvat tyttöihin mopoilussa
 - suhtaudutaanko/koetaanko tytöt poikien/työntekijöiden tai muiden tahojen osalta jotenkin "erityislaatuiseksi"
 - miksi näin tapahtuu?

5. Miitit

- oletko osallistunut miitteihin
- milloin ja mihin/ kuinka moneen
- aiotko osallistua kaudella 2011
- osallistutko yksin, kavereiden kanssa
- miksi miitit ovat niin suosittuja
- mikä saa/on saanut sinut lähtemään miitteihin
- miten miittejä järjestetään/ mistä porukka tietää miiteistä, reiteistä
- miten käytännössä etenee
- miten järjestys pysyy, kuka liidaa
- miitin kesto
- millaista porukkaa miitteihin osallistuu
- mistä johtuu, että miitit ovat suht pysyvä ilmiö, vaikka mopoiluikä ei kestä kauaa/ porukka vaihtuu nopeasti

6. Vanhempien suhtautuminen

- miten vanhemmat suhtautuvat mopoiluun
- ovatko vanhemmat tai muu perhe kiinnostuneita mopoharrastuksesta
 - huollot, tuunaus, virittäminen
- osallistuvatko vanhemmat mopoilun kustannuksiin
- ovatko vanhemmat huolissaan turvallisuudesta, onnettomuuksista tai mistä huoli yleensä
- tietävätkö vanhemmat miiteistä

7. Nuorisopalvelut mopoiluun liittyen

- käytkö mopo/moottorihalleilla
- missä yleensä, kuinka usein
- mitä teet siellä
- suhteesi ohjaajiin halleilla/ nuorisotiloilla, katutyössä, miiteissä
- tarvitaanko mopoiluun aikuisia?
- miten nuorisotyö ja kaupunki voisi tukea vielä mopoilua
- millaisia mopoiluun liittyviä toiveita sulla on/ voisiko nuorisotyön palvelut olla mukana edistämässä niitä?
- tarvitaanko mopotyössä erityisiä palveluita nimenomaan mopoileville tytöille? Miksi?

Liite 4.

Teemahaastattelurunko nuorisotyöntekijöille

Luetaan nauhalle ensimmäiseksi haastattelua aloitettaessa:

Tänään on ____ päivä _____ kuuta ja kello on _____. Olemme _____
(paikka, nuta, mopohalli tms.). Haastattelijana on/ovat _____.

Haastatteluteemat käsittelevät nuorten mopoilua. Haastattelut toteutetaan nimettöminä. Pyydän sinua toteamaan ääneen nauhalle, että haastattelussa saatua aineistoa saadaan käyttää luottamuksellisesti tutkimustarkoituksessa. Nauhoitus toimii tässä muistin tukena.

1. Taustatiedot

- sukupuoli
- työnimike
- toiminut ammatissa

2. Pääkaupunkiseudun mopohanke

- mistä sai alkunsa
- miten päädyit mukaan
- mitä työ pitää käytännössä sisällään
- mitä vaikutuksia mopotyöllä
- millaisia nuoria toiminnan piirissä
- miten nuoret suhtautuvat mopotyöhön
- miksi "mopotyö" on toimiva ja tarpeellinen -> millaisia asioita tavoitellaan
- miten työtä pitäisi kehittää

3. Miltä mopoilu pääkaupunkiseudulla näyttää nuorisotyön näkökulmasta

- miten nuorisotyö suhtautuu mopoiluun
- missä ja milloin ajatetaan
- millaisiin matkoihin mopoa käytetään (koulu/työ/harrastus)
- ajetaanko yksin vai kavereiden kanssa
- kuljetetaanko mopolla matkustajia
- huviajelu: mitä se on?
- mikä mopoilussa viehättää, mikä mopoilussa on se juttu
- onko mopoilu harrastus
- miksi, miksi ei
- missä mopoa huolletaan
- mitä huolloissa/tuunauksissa tehdään, mitä varten?
- onko mopoilu turvallista, miksi/miksi ei
- onko sattunut onnettomuuksia, millaisia
- onko ollut kohtaamisia moponuorten kanssa, millaisia
- onko ollut kohtaamisia muiden tienkäyttäjien, asukkaiden tai muiden sivullisten kanssa, jossa mopoilu olennainen asia
- virittäminen
- pähteet
- liikennerikkomukset

4. Millaisia ilmiöitä tai tapahtumia on nuorten keskuudessa nähtävissä mopoiluun liittyen

- mitä ja missä
- ketkä
- lisääntyneet?
- onko nuorten käyttäytyminen muuttunut
- onko negatiivista käytöstä vai positiivista havaittavissa
- sukupuolten väliset suhteet
- oleskelupaikkojen sijainti muuttuminen
- jengejä
- rikollisuutta
- kiusaamista
- eroa kesällä ja talvella
- tytöt
- millainen rooli netillä ja sen eri yhteisöillä on mopoilussa

5. Miitit

- yleiskuva miiteistä?
 - positiivinen, negatiivinen
- miten nuorisotyö mukana miiteissä
- miten nuorisotyö suhtautuu miitteihin
- milloin ja mihin/ kuinka moneen
- miksi miitit ovat niin suosittuja
- miten miittejä järjestetään/ mistä porukka tietää miiteistä, reiteistä
- miten käytännössä etenee
- miten järjestys pysyy, kuka liidaa
- miitin kesto
- millaista porukkaa miitteihin osallistuu
- mistä johtuu, että miitit ovat suht pysyvä ilmiö, vaikka mopoiluikä ei kestä kauaa/ porukka vaihtuu nopeasti

6. Liikenneturvallisuus ja -kasvatus?

- uusi ajokorttilaki
 - seuraamukset, vaikutukset

7. Mitä mopoilun kanssa pitäisi tehdä?

- millaisia asioita haluat nostaa esille mopoiluun liittyen vielä

Liite 5.

Teemahaastattelurunko poliisille

Luetaan nauhalle ensimmäiseksi haastattelua aloitettaessa:

Tänään on ____ päivä _____ kuuta ja kello on _____. Olemme _____
(paikka, nuts, mopohalli tms.). Haastattelijana on/ovat _____.

Haastatteluteemat käsittelevät nuorten mopoilua. Haastattelut toteutetaan nimettöminä. Pyydän sinua toteamaan ääneen nauhalle, että haastattelussa saatua aineistoa saadaan käyttää luottamuksellisesti tutkimustarkoituksessa. Nauhoitus toimii tässä muistin tukena.

1. Taustatiedot

- sukupuoli
- työnimike
- toiminut ammatissa

2. Miltä mopoilu pääkaupunkiseudulla näyttää poliisin näkökulmasta

- miten poliisi suhtautuu mopoiluun
- missä ja milloin ajatetaan
- millaisiin matkoihin mopoa käytetään (koulu/työ/harrastus)
- ajetaanko yksin vai kavereiden kanssa
- kuljetetaanko mopolla matkustajia
- huviajelu: mitä se on?
- mikä mopoilussa viehättää, mikä mopoilussa on se juttu
- onko mopoilu harrastus
- miksi, miksi ei
- missä mopoa huolletaan
- mitä huolloissa/tuunauksissa tehdään, mitä varten?
- onko mopoilu turvallista, miksi/miksi ei
- onko sattunut onnettomuuksia, millaisia
- onko ollut kohtaamisia moponuorten kanssa, millaisia
- onko ollut kohtaamisia muiden tienkäyttäjien, asukkaiden tai muiden sivullisten kanssa, jossa mopoilu olennainen asia
- virittäminen
- päihteet
- liikenne rikkomukset

3. Millaisia ilmiöitä tai tapahtumia on nuorten keskuudessa nähtävissä mopoiluun liittyen

- mitä ja missä
- ketkä
- lisääntyneet?
- onko nuorten käyttäytyminen muuttunut
- onko negatiivista käytöstä vai positiivista havaittavissa
- sukupuolten väliset suhteet
- oleskelupaikkojen sijainti muuttuminen
- jengejä
- rikollisuutta
- kiusaamista
- eroa kesällä ja talvella
- tytöt

4. Miitit

- yleiskuva miiteistä?
 - positiivinen, negatiivinen
- miten poliisi mukana miiteissä
- miten poliisi suhtautuu miitteihin
- milloin ja mihin/ kuinka moneen
- miksi miitit ovat niin suosittuja
- miten miittejä järjestetään/ mistä porukka tietää miiteistä, reiteistä
- miten käytännössä etenee
- miten järjestys pysyy, kuka liidaa
- miitin kesto
- millaista porukkaa miitteihin osallistuu
- mistä johtuu, että miitit ovat suht pysyvä ilmiö, vaikka mopoiluikä ei kestä kauaa/ porukka vaihtuu nopeasti

5. Liikenneturvallisuus ja -kasvatus?

- uusi ajokorttilaki
 - seuraamukset, vaikutukset

6. Poliisin yhteistyö nuorten kanssa?

- onko tarvetta
- miten on tehty
- mitä tulevaisuudessa

7. Poliisin yhteistyö nuorisotyön kanssa

- onko tarvetta
- miten on tehty
- mitä tulevaisuudessa

8. Mitä mopoilun kanssa pitäisi tehdä?

LÄHTEET

Aaltonen, Sanna. 2010. Mopojen merkityksistä poikien arjessa. Nuorisotutkimus (28) 2/2010, 103–107.

Aaltonen, Sanna & Honkatukia, Päivi. 2002. Kovat kimmat otsikoissa ja otsikoiden takana. Teoksessa Aaltonen, Sanna & Honkatukia, Päivi (toim.). Tulkintoja tytöistä. Nuorisotutkimusseura. Nuorisotutkimusverkosto. Julkaisuja 27. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Tietolipas 187. Helsinki, 207–223.

Aho, Pauliina & Myllymäki, Timo. 2010. Nuoret ja mopoilu – interventio. Tutkimus nuorten mopoiluttomuksista ja intervention onnistumisesta. Trafin julkaisu 6/2010. Liikenteen turvallisuusvirasto. Viitattu 27.9.2011.
http://www.trafi.fi/filebank/312-Nuoret_ja_mopoilu_-_interventio__Trafin_julkaisu_62010.pdf

Ajokorttiasetus 845/1990. Viitattu 16.2.2011.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1990/19900845>

Ajokorttilaki 386/2011. Viitattu 27.9.2011.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386>

Ajoneuvokanta 2010. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Viitattu 16.2.2011.
<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/Ajoneuvokanta+2010/Ajoneuvokanta+2010.htm>

Ajoneuvokanta vuosina 1922–1965. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Viitattu 24.3.2011.
<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/Ajoneuvokanta+vuosina+1922-1965.htm>

Ajoneuvolaki 1090/2002. Viitattu 16.2.2011.
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20021090?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=mopo%20laki>

Allrightin Miitit. 2011. Viitattu 9.9.2011.
<http://jepuz.arkku.net/allrightinmiitit/>

Anttonen, Erja. 2007. Sukupuolisensitiivisyys kansalaistoiminnassa ja nuorisotyössä. Sarja C. Oppimateriaaleja 13, 2007. Humanistinen ammattikorkeakoulu. Viitattu 29.9.2011.
<http://www.humak.fi/sites/default/files/sukupuolisensitiivisyys-kansalaistoiminnassa.pdf>

Autokoululiitto. 2011. Viitattu 27.9.2011.
<http://www.autokoululiitto.fi/>

Best, Amy L. 2005. Fast Cars, Cool Rides: The Accelerating World of Youth and Their Cars. NYU Press: New York. Viitattu 15.9.2011.
<http://site.ebrary.com/lib/humak/Doc?id=10137168&ppg=178>

Botellón koettelee totuttuja rajoja. HS 20.7.2011. Pääkirjoitus. Viitattu 9.9.2011.
<http://www.hs.fi/paakirjoitus/artikkeli/Botell%C3%B3n+koettelee+totuttuja+rajoja/HS20110720SI1MA01f8e>

Boyd, Danah. 2008. "Why Youth © Social Network Sites: The Role of Networked Publics in Teenage Social Life. Teoksessa Buckingham, David (toim.). Youth, Identity, and Digital Media. The John D. and Catherine T. MacArthur Foundation Series on Digital Media and Learning. The MIT Press: Cambridge, 119–142. Viitattu 29.9.2011.
<http://www.mitpressjournals.org/doi/pdf/10.1162/dmal.9780262524834.119>

Ellonen, Noora & Korkiamäki, Riikka. 2006. Sosiaalinen pääoma lasten ja nuorten hyvinvoinnin resursseina. Sosiaalinen pääoma -käsitteen käyttö kansainvälisessä lapsuus ja nuorisotutkimuksessa. Teoksessa Hannele Forsberg & Aino Ritala-Koskinen & Törrönen Maritta (toim.). Lapset ja sosiaalityö. Kohtaamisia, menetelmiä ja tiedon uudelleen arviointia. Jyväskylä: PS-Kustannus, 221–249.

Epävirallinen keskustelu Dimitrios Zafirixen ja Minna Vaittisen kanssa 4.2.2011, muistiinpanot.

Epävirallinen keskustelu Dimitrios Zafirixen kanssa 4.2.2011, muistiinpanot.

Epävirallinen keskustelu Minna Vaittisen kanssa 4.2.2011, muistiinpanot.

Eskola, Jari. 2007. Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat. Laadullisen aineiston analyysi vaihe vaiheelta. Teoksessa Aaltola, Juhani & Valli, Raine (toim.). Ikkunoita tutkimusmetodeihin 2. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin. Helsinki: PS-kustannus, 159–183.

Haavisto, Juho. 2006. Rullalautailu ja kaupunkitila. Teoksessa Kylmäkoski, Merja & Lind, Kimmo & Hintikka, Timo & Aittola, Tapio (toim.). Nuorten tilat. Sarja C.Oppimateriaaleja 9, 2006. Humanistinen ammattikorkeakoulu, 99–108.

Hallituksen esitys eduskunnalle ajokorttilaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 212/2010. Viitattu 22.2.2011.
<http://217.71.145.20/TRIPviewer/show.asp?tunniste=HE+212/2010&base=erhe&palvelin=www.eduskunta.fi&f=WORD>

Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskuksen toimintakertomus. 2009. Viitattu 29.9.2011.
http://nk.hel.fi/tiedostot/NK_Toimintakertomus_2009_web.pdf

Hernetkoski, Kati & Lammi, Antero & Laapotti, Sirkku & Katila, Ari & Keskinen, Esko. 2007. Mopoilu Suomessa. Mahdollisuudet ja uhat. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007. Liikenneturva. Viitattu 3.2.2011.
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimusmonisteet/liitetiedostot/Mopoilu_suomessa2007_ID_3637.pdf

Honkasalo, Veronika. 2011. Tyttöjen kesken. Monikulttuurisuus ja sukupuolten tasa-arvo nuorisotyössä. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura. Julkaisuja 109. Nuorisotutkimusseura.

- Horst, Heather A. & Herr-Stephenson, Becky & Robinson, Laura. 2009. Media Ecologies. Teoksessa Ito, Mizuko. Hanging Out, Messing Around, and Geeking Out : Kids Living and Learning with New Media. MIT Press: Cambridge, 29–78. Viitattu 26.9.2011.
<http://site.ebrary.com/lib/humak/Doc?id=10347251&ppg=274>
- Humanistisen, yhteiskuntatieteellisen ja käyttäytymistieteellisen tutkimuksen eettiset periaatteet ja ehdotus eettisen ennakoarvioinnin järjestämiseksi. 2009. Tutkimuseettinen neuvottelukunta. Viitattu 16.2.2011.
http://www.tenk.fi/JulkaisutjaOhjeet/eettiset_periaatteet.pdf
- Ilves, Kirsi. 1998. Stadi ja sen nuoret. Nuorisotyötä Helsingissä 1948–1997. Helsingin kaupunki nuorisosiainkeskus. Edita: Helsinki.
- Jopa viisisataa mopoa ja kevytmoottoripyörää kokoontunut Vantaalle. HS 29.8.2009. Viitattu 9.9.2011.
http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/jopa_viisisataa_mopoa_ja_kevytmoottoripyoraa_kokoontunut
- Kaljakellunta sai tuhansia ihmisiä veteen Vantaalla. HS 30.7.2011. Viitattu 9.9.2011.
http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/kaljakellunta_sai_tuhansia_ihmisia_veteen_vantaalla
- Kangas, Sonja. 2002. Tytöt bittien ja pikseleiden maailmassa. Teoksessa Aaltonen, Sanna & Honkatukia, Päivi (toim.). Tulkintoja tytöistä. Nuorisotutkimusseura. Nuorisotutkimusverkosto. Julkaisuja 27. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Tietolipas 187. Helsinki, 21–41.
- III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano. Työryhmän muistio. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 22/2009. Viitattu 16.2.2011.
http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-7508.pdf&title=Julkaisuja%2022-2009
- Korkiamäki, Riikka & Ellonen, Noora. 2010. Ikäoverisuhteet sosiaalisina resursseina yläkouluikässä. Nuorisotutkimus (28) 3/2010, 18–35.
- Koskela, Hille. 2009. Pelkokierre. Pelon politiikka, turvamarkkinat ja kamppailu kaupunkitilasta. Gaudeamus Helsinki University Press: Helsinki.
- Kosonen, Martta-Liisa. 2011. Mopoilu nuorten kokemana – Allrightin mopomiitit. Humanistinen ammattikorkeakoulu. Ammattikorkeakoulun perustutkinnon opinnäytetyö.
- Kuljettajantutkinnot 2000–2008. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Viitattu 16.2.2011.
<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Kuljettajantutkinnot/>
- Lange, Patricia G. & Ito, Mizuko. 2009. Creative Production. Teoksessa Ito, Mizuko. Hanging Out, Messing Around, and Geeking Out: Kids Living and Learning with New Media. MIT Press: Cambridge, 243–293. Viitattu 26.9.2011.
<http://site.ebrary.com/lib/humak/Doc?id=10347251&ppg=274>

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö 23/2010 vp. Viitattu 22.2.2011.
http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livm_23_2010_p.shtml
Liikennekasvatuksen historia 1957.

Liikenneturva. 2011. Viitattu 24.2.2011.
<http://www.liikenneturva.fi/www/tyokalupakki/mopoilu/index.php>

Liikenneturva. Uutispöytä 22.3.2011. Viitattu 25.3.2011.
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/index.php?we_objectID=7713

Liikenteessä olevat ajoneuvot 2010. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Viitattu 16.2.2011.
<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/Liikenteessä+olevat+ajoneuvot+2010/Liikenteessä+olevat+ajoneuvot+2010.htm>

Lähteenmaa, Jaana. 2000. Myöhäismoderni nuorisokulttuuri. Tulkintoja ryhmistä ja ryhmiin kuulumisten olottuvuuksista. Väitöskirjan yhteenveto. Nuorisotutkimusverkosto. Nuorisotutkimusseura. Julkaisuja 14.

McDonald-Walker, Suzanne. 2000. Bikers: Culture, Politics and Power. Berg Publishers: Oxford. Viitattu 14.9.2011.
<http://site.ebrary.com/lib/humak/Doc?id=10231677&ppg=75>

Metsämäki, Heikki. 2011. Onnettomuudet kasvussa. Ajokoulutusta lisätään. Mopoauton kuljettaja tarvitsee pian erillisen kortin. Keskisuomalainen (141) 81/2011, 3.

Moinian, Farzaneh. 2006. The Construction of Identity on the Internet. Oops! I've left my diary open to the whole world. Childhood (13) 1/2006, 49–68.

Mopoilijoiden henkilövahingot liikenteessä. Tilastokatsaus 11.2.2011. Liikenneturva. Viitattu 16.2.2011.
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Mopoilijoiden_turvallisuustilanne.pdf

Mopo karkaa käsistä. Tiedote 14.5.2009. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri. Viitattu 24.2.2011.
<http://www.hus.fi/default.asp?path=1,46,827,17669,27714>

Mopokorttiuudistus 2011 – kysymyksiä ja vastauksia. Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Viitattu 27.9.2011.
http://www.ake.fi/AKE/Ajokortit_ ja_tutkinnot/Mopokortti/Mopokorttiuudistus+2011+--+ukk.htm

Mopomiittien järjestäjät ja poliisi neuvottelivat pelisäännöistä. HS 7.9.2009. Viitattu 9.9.2011.
http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/mopomiittien_jarjestajat_ ja_poliisi_neuvottelivat/

Mopomiitti sujui rauhallisesti Vantaalla. HS 12.9.2009. Viitattu 9.9.2011.
http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/mopomiitti_sujui_rauhallisesti_vantaalla/
Motot.net. Allrightin miitti. 2011. Viitattu 23.2.2011.
http://www.motot.net/wiki/Allrightin_miitti

Myllyniemi, Sami. 2009. Aika vapaalla. Nuorten vapaa-aikatutkimus 2009. Nuorisotutkimusverkosto/ Nuorisotutkimusseura, julkaisuja 92. Nuorisoasian neuvottelukunta, julkaisuja 40. Helsinki.

Mäenpää, Pasi. 2005. Narkissos kaupungissa. Tutkimus kuluttajakaupunkilaisesta ja julkisesta tilasta. Helsinki: Tammi.

Nikoskinen, Elina. 2011. ABC-liikennemyymälät ja nuoret. Nuorten hengailu ilmiönä, tulkintoina ja toimenpiteinä. Sarja B. Projektiraportit ja selvitykset 18, 2011. Humanistinen ammattikorkeakoulu. Viitattu 23.2.2011.
http://www.humak.fi/sites/default/files/liitteet/humak_abc_verkko.pdf

Nuorten henkilövahingot liikenteessä. Tilastokatsaus 17.6.2010. Liikenneturva. Viitattu 16.2.2011.
http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Nuorten_henkilovahingot.pdf

Nuorten kuljettajien liikenneturvallisuus. Työryhmän mietintö. 2010. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 20/2010. Liikenne- ja viestintäministeriö. Viitattu 22.2.2011.
[http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10802.pdf&title=Julkaisuja 20-2010](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10802.pdf&title=Julkaisuja+20-2010)

Poliisi. 2011. Viitattu 26.9.2011.
<http://www.poliisi.fi>

Poliisi sakotti nuoria Vantaalla. HS 14.9.2009. Viitattu 9.9.2011.
<http://www.hs.fi/kaupunki/artikkeli/Poliisi+sakotti+nuoria+Vantaalla/HS20090914SI1KA019v4>

Pääkaupunkiseudun mopohanke. Toimintakertomus 2010.

Pääkaupunkiseudun mopohanke. Toimintasuunnitelma 2011.

Saarlo, Anna & Lampinen, Seppo. 2010. Mopootot liikenteessä. Mopootojen käyttäjät ja ajamisen koettu liikenneturvallisuus. Trafin julkaisuja 8/2010. Liikenteen turvallisuusvirasto. Helsinki. Viitattu 23.2.2011.
<http://www.trafi.fi/filebank/332-Trafi8-2010MopoototLiikenteessa.pdf>

Salasuo, Mikko. 2007. Atomisoitunut sukupolvi. Tutkimuksia 7/2007. Helsingin kaupungin tietokeskus. Viitattu 22.9.2011.
http://www.hel2.fi/Tietokeskus/julkaisut/pdf/07_10_31_Tutk_7_Salasuo.pdf

Strandell, Harriet. 2005. Lapset, etiikka ja vaikea osallisuus. Teoksessa Laadullisen sosiaalitutkimuksen eettiset kysymykset. Kutsuseminaari 2.5.2005. Työpapereita 4/2005. Sosiaali- ja terveysalan tutkimus- ja kehittämiskeskus Stakes. Viitattu 16.2.2011. <http://www.stakes.fi/verkkojulkaisut/tyopaperit/Tp4-2005.pdf>

Tolonen, Tarja. 2010. Yhteiskuntaluokan ja paikallisuuden merkitys nuorten ryhmien ja tyylien muotoutumisessa. Nuorisotutkimus (28) 2/2010, 3–22.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli. 2003. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.

Turun kaupunki varautuu massiiviseen Botellón-piknikkiin. HS 15.7.2011. Viitattu 9.9.2011. <http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/Turun+kaupunki+varautuu+massiiviseen+Botell%C3%B3n-piknikkiin/1135267806067>

Törrönen, Jukka & Karlsson, Thomas & Korander, Timo & Soine-Rajanummi, Seppo. 2004. Julkisen tilan moraalisaäntelyn jännitteet. Teoksessa Törrönen, Jukka (toim.). Valvontaa ja vastuuta. Päihteet ja julkisen tilan moraalisaäntely. Helsinki : Yliopistopaino, 216–233.

Vaaranen, Heli. 2004. Kaaharipoikia ja rappioromantiikkaa. Tutkimus erään kaahailukulttuurin elämänilosta ja tuhoisuudesta. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja. Väitöskirja. Valtiotieteellinen tiedekunta. Sosiologian laitos. Helsingin yliopisto.

Valtioneuvoston asetus ajokorteista 423/2011. Viitattu 28.9.2011. [http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110423?search\[type\]=pika&search\[pika\]=kuljettajantutkinto](http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110423?search[type]=pika&search[pika]=kuljettajantutkinto)

VALT Moporaportti 2010. Loukkaantumiset kasvussa, kuolleiden määrässä ei muutosta. Liikennevakuutuskeskus. Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT. 18.6.2010. Viitattu 22.2.2011. http://www.liikennevakuutuskeskus.fi/www/page/lvk_www_1200

Vanninen, Anni. 2011. Nuorten joukkotapahtumat huolettavat poliisia. HS 4.8.2011. Viitattu 9.9.2011. <http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/Nuorten+joukkotapahtumat+huolettavat+poliisia/1135268264459>

Vantaan moporatsian saalis: 33 sakkoa. HS 30.8.2009. Viitattu 9.9.2011. http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/vantaan_moporatsian_saalis_33_sakkoa/

Julkaisuja 04/2011

MOPOT JA MOPOILU

Itsenäistyminen, kaverit, yhdessä oleminen, hengailu, ajaminen, temppuilu, mopomiitit – niistä on mopoilu tehty

Mitä mopo nuorelle merkitsee? Mitä mopoilu käytännössä on ja miten ammatillinen nuorisotyö sitä tukee? Helsingin kaupungin nuorisoasiainkeskuksen ja Humanistisen ammattikorkeakoulun yhteistyöselvityksessä pysähdyttiin kuulemaan moponuuria ja pohtimaan mopoharrastusta nuorten lisäksi nuorisotyöntekijöiden ja poliisin näkökulmasta.

Haastateltujen viesti on selkeä: mopoilu on tärkeää ja intensiivistä tekemistä niin arjen välttämättömän liikkumisen kuin vapaa-ajan hengailunkin kannalta. Mopoilu tarjoaa nuorille mahdollisuuksia itsenäisyyteen, elämänpäiirin laajentamiseen ja omaehtoisuuteen.

Nuorten mopoilussa on myös kääntöpuolensa: vauhdin hurma johtaa usein virittämiseen ja taitava käsittely joskus yltiöpäiseen temppuiluun liikenteessä. Turvallisen ja vastuullisen mopoilun edistämiseksi sekä nuorten aktiivisuuden ja osallisuuden tukemiseksi tarvitaan viranomaisia ja muita aikuisia – myös moponuurien mielestä.

”Et pääsee niinku ite liikkuu, et ei oo mitään polkupyörää. Et pitää vaa, skootteril pitää kääntää kaasuu kahvaa. Et just se, et pääsee ite liikkuu ja voi ite määrää sen tahdin. Ja voi mennä minne halua.”

(tyttö 17 vuotta)