



MOPOILU SUOMESSA

Osa 1 **Mahdollisuudet ja uhat**

KATI HERNETKOSKI ■ ANTERO LAMMI ■ SIRKKU LAAPOTTI ■ ARI KATILA ■ ESKO KESKINEN

Osa 2 **Jalankulkijoiden haastattelut**

PASI ANTEROINEN

LIKENNETURVAN TUTKIMUSMONISTEITA 106/2007

MOPOILU SUOMESSA 2007

Osa 1: Mahdollisuudet ja uhat
Osa 2: Jalankulkijoiden haastattelut

ISBN 978-951-560-150-6
ISSN 0785-9244

Liikenneturva
Sitratie 7
00420 Helsinki

Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007

MOPOILU SUOMESSA 2007

Osa 1:Mahdollisuudet ja uhat

Kati Hernetkoski, Antero Lammi, Sirkku Laapotti, Ari Katila, Esko Keskinen

TpUtu – Traffic Psychology, University of Turku
Liikennepsykologia, Turun yliopisto

Tekijät Kati Hernetkoski, Antero Lammi, Sirkku Laapotti, Ari Katila ja Esko Keskinen		Julkaisun laji Tutkimusraportti	
Julkaisun nimi Mopoilu Suomessa 2007. Mahdollisuudet ja uhat.			
Julkaisun osat osa 1: Mahdollisuudet ja uhat.Osa 2: Jalankulkijoiden haastattelut			
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tässä tutkimuksessa selvitettiin mopoilua tämän päivän Suomessa, sen myönteisiä mahdollisuuksia liikkumavälineenä ja toisaalta sen uhkia liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Tutkimuskysymyksiin haettiin vastauksia viimeaikaisista mopoilun turvallisuutta koskevista tilastoista, tutkimuksista sekä kyselyllä että haastatteluilla. Kysely tehtiin kolmessa oppilaitoksessa, peruskoulun 9. luokalla, lukion 1. luokalla ja ammatti-instituutin 1. ja 2. luokalla. Kysely toteutettiin oppitunnin aikana, joten käytännössä kaikki lomakkeen saaneet oppilaat vastasivat kyselyyn. Yhteensä vastaajia oli 123, heistä oli mopoilijoita 52 ja ei-mopoilevia 70. Tutkimusta varten haastateltiin 20 mopoilijaa, kuusi mopoikäisen vanhempaa, kolme poliisia ja kolme mopojen myyjää.</p> <p>Mopoilun suosio on lisääntynyt voimakkaasti vuodesta 2002 lähtien. Samaan aikaan mopoilijoille sattuneet onnettomuudet, sekä loukkaantumiseen että kuolemaan johtaneet, ovat lisääntyneet. Etenkin loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat lähes kaksinkertaistuneet viimeisten vuosien aikana. Onnettomuudet ovat keskittyneet pääosin 15-17-vuotiaille mopoilijoille, mutta onnettomuudet ovat lisääntyneet myös vanhemmissa ikäluokissa. Mopoilijoiden vakavat onnettomuudet tapahtuvat pääosin risteyksissä.</p> <p>Kyselyn tuloksista voitiin havaita, että mopoilu on erilaista tytöillä ja pojilla. Poikien mopoiluun liittyy enemmän riskipitoista ajoa. Poikien mopot olivat myös viritettyjä tyttöjen mopoja useammin. Vastaajien mopojen huippunopeuksien keskiarvo oli 72 km/h. Virittäminen ja mopojen nopeuksien kasvu on selkeä mopoilun uhkatekijä. Tämä tuli ilmi myös haastatteluissa. Haastatellut vanhemmat ja poliisit toivat esiin myös mopoilijan liikenteessä näkymiseen liittyvät ongelmat. Autoilijat eivät aina huomaa mopoilijaa. Nuoret mopoilijat tunnistivat heikosti mopoilun riskitekijöitä. Haastatellut mopoilijat toivat esiin ongelmia mm. risteysajossa ja kaistanvaihdossa. Nämä olivat tekijöitä, jotka kävivät ilmi myös haastateltujen vanhempien ja poliisien vastauksissa.</p> <p>Mopoilu antaa nuorelle ensimmäinen kosketuksen liikenteessä liikkumiseen moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Se lisää nuoren mahdollisuuksia itsenäiseen liikkumiseen. Mopojen tekninen kunto on parantunut huomasti viime vuosien aikana. Teknisen kehityksen tuoma turvallisuuslisä kuitenkin helposti ulosmitataan mopojen lisääntyneellä virittämisellä ja nopeuksien kasvulla. Mopoiluun liittyvien riskitekijöiden tunnistamista voitaisiin parantaa lisäämällä koulutusta ja ajokoe mopokortin hankkimisen yhteyteen. Myös suojaavien ajovarusteiden yleistyminen mopoilussa parantaisi turvallisuutta.</p>			
Avainsanat (asiasanat) Mopoilu, onnettomuudet			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007		ISSN 0785-9244	ISBN 978-951-560-150-6
Kokonaissivumäärä osa 1: 55 + liitteet	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenneturva		Kustantaja Liikenneturva	

Publikationen gjord av Kati Hernetkoski, Antero Lammi, Sirkku Laapotti, Ari Katila och Esko Keskinen		Publikationens form Forskningsrapport	
Publikationens namn Mopedkörning i Finland 2007. Möjligheter och risker			
Publikationens delar del 1: Möjligheter och risker. del 2: Intervjuer med fotgängare			
Sammandrag I den här undersökningen utredde man mopedkörningen i dagens Finland, dess positiva möjligheter som färdmedel och å andra sidan dess risker ur trafiksäkerhetssynvinkel. Utgående från statistik och forskning som gjorts under senare tid samt genom enkäter och intervjuer sökte man svar på forskningsfrågorna. Enkäten utfördes i tre skolor i årskurs 9, gymnasiets årskurs 1 och i yrkesinstitutets årskurser 1 och 2. Enkäten genomfördes under lektionstid och detta innebar i praktiken, att samtliga elever som fick blanketten svarade på frågorna. Sammanlagt svarade 123 elever på frågorna, av dessa var 52 mopedister och 70 av dem kör inte moped. För undersökningen intervjuades 20 mopedister, sex föräldrar till mopedister, tre poliser och tre mopedförsäljare. Mopedernas popularitet har ökat kraftigt sedan år 2002. Samtidigt har antalet olyckor med mopedister ökat. Både antalet skadade och antalet omkomna i mopedolyckor har ökat. I synnerhet har antalet skadade nästan fördubblats under de senaste åren. I huvudsak är det 15-17-åriga mopedister som har råkat ut för olyckor, men olyckorna har också ökat i de högre åldersgrupperna. De allvarligaste mopedolyckorna inträffar i huvudsak i korsningar. Utgående från enkäten kunde man lägga märke till, att mopedkörning är olika för flickor och pojkar. Till pojkarnas mopedkörning hör mera risktagande. Pojkarnas mopeder var också oftare trimmade jämfört med flickornas. Medelhastigheten för de svarandes mopeder var 72 km/h. Trimning och ökandet av mopedernas hastigheter är en klar riskfaktor gällande mopedkörningen. Detta framkom även i intervjuerna. De intervjuade föräldrarna och poliserna förde även fram problemet med att mopedisterna syns dåligt i trafiken. Bilisterna upptäcker inte alltid en mopedist. De unga mopedisterna var endast svagt medvetna om riskerna med att köra moped. De intervjuade mopedisterna förde fram problem bl.a. gällande körning i korsning och byte av körfält. Dessa var faktorer vilka även framkom i intervjuerna med föräldrarna och poliserna. Att köra moped innebär för den unga en första kontakt med att framföra ett motorfordon i trafiken. Det ökar även möjligheterna till att röra sig självständigt. Mopedernas tekniska skick har förbättrats enormt under senare år. Ökad trimning och högre hastigheter tar ofta ut den säkerhet som den tekniska utvecklingen innebär. Kännedomen om riskfaktorerna i samband med mopedkörning kunde förbättras genom att öka utbildningen och genom att införa ett körprov i samband med körkortstagnung. En ökning gällande användningen av skyddsutrustning skulle också förbättra säkerheten för mopedister.			
Nyckelord Mopedkörning, olyckor			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007		ISSN 0785-9244	ISBN 978-951-560-150-6
Antal sidor del1: 55 + bilagor	Språk finska	Pris	Konfidentiell karaktär offentlig
Utgivare Trafikskyddet		Förläggare Trafikskyddet	

Publisher
LIKENNETURVA

ABSTRACT

Date of publication
2007

Authors Kati Hernetkoski, Antero Lammi, Sirkku Laapotti, Ari Katila ja Esko Keskinen		Type of publication Research report	
Name of publication Moped driving in Finland in 2007. Opportunities and threats.			
Parts of publication part 1: Opportunities and threats. part 2: Pedestrians' interviews			
Abstract <p>For this study, there was an analysis of moped driving in present-day Finland; its positive opportunities as means of transport were assessed and, on the other hand, the threats from the perspective of traffic safety. Answers for research questions were sought from recent statistics and studies which deal with moped safety issues. In addition, there was also a survey and a series of interviews. The survey was conducted in three schools: in the 9th grade of junior high school, 1st grade of senior high school and 1st and 2nd grades of vocational school. The survey was conducted during class so in practise all students who received the survey form also answered the questions. There were 123 students surveyed, featuring 52 moped drivers and 70 non-drivers. For research purposes, 20 moped drivers were interviewed, along with six parents of moped age children, three police officers and three moped salesmen.</p> <p>The popularity of moped driving has increased strongly since 2002. At the same time, moped driver accidents - resulting in death or injury - have increased. Especially accidents resulting in injuries have almost doubled over the last few years. The accidents centre on 15-17 year old moped drivers, but the accident rates are climbing also in the older age groups. The serious moped driver accidents take place mostly in intersections.</p> <p>The results of the survey show that moped driving is different with girls and boys. The boys' moped driving involves more risk-oriented driving. In addition, the boys' mopeds were illegally tuned more often than was the case with the girls. The average moped top speed, as reported by survey participants, was 72 km/h. Illegal tuning and rising moped speeds are a clear threat factor in moped driving. This concern also surfaced in the interviews. The interviewed parents and police officers also noted the problems relating to visibility in traffic. Car drivers do not always notice moped drivers. Young moped drivers recognised moped driving risk factors rather poorly. The interviewed moped drivers mentioned difficulties e.g. in intersections and while changing lanes. These are factors which came up also in the answers of the interviewed parents and the police officers.</p> <p>Moped driving gives a young person the first contact to moving in traffic with a motor-powered vehicle. It increases the young person's opportunities for independent movement. The technical features of the mopeds have evolved tremendously in recent years. However, the added safety brought on by the technical development, does not count for much, if the tuning practises and driving speeds increase. The recognition of moped driving related risk factors could be improved by additional education and a driving test, held in relation to getting a moped license. In addition, moped driving safety would improve if the use of protective driving equipment would become more common.</p>			
Key words Moped driving, accidents			
Other information			
Name and number of series Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007		ISSN 0785-9244	ISBN 978-951-560-150-6
Total number of pages part 1: 55 + appendices	Language Finnish	Price	Confidentiality public
Distributor Liikenneturva		Publisher Liikenneturva	

1. TUTKIMUKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET.....	5
2. JOHDANTO	5
2.1 Mopoilua koskeva lainsäädäntö.....	5
Mikä mopo on?	5
Mopon rekisteröinti ja vakuutus	6
Mopokortti	6
Mopoilua koskevat liikennesäännöt.....	7
Liikenne rikkomukset mopolla	8
2.2. Mopoilijoiden vakavat onnettomuudet ja onnettomuuksien riskitekijät.....	9
Kuolemaan johtaneet mopoilijoiden onnettomuudet.....	9
Loukkaantumiseen johtaneet mopoilijoiden onnettomuudet.....	10
Riskitekijät ja parannusehdotukset kuolemaan johtaneissa mopoilijoiden onnettomuuksissa.....	10
2.3. Mopoilu viimeaikaisten tilastojen valossa.....	11
3. TUTKIMUSMENETELMÄT	14
3.1 Tutkittavat	14
3.1.1 Kyselyyn vastanneet	14
3.1.2 Haastatellut	14
Mopoilijat.....	14
Mopoikäisten vanhemmat.....	15
Poliisit	15
Mopojen myyjät.....	15
3.2 TIEDONKERUUMENETELMÄT	15
3.2.1 Kyselylomake	15
3.2.2 Haastattelujen teemat	19
Mopoilijat.....	19
Mopoikäisten vanhemmat.....	20
Poliisit	21
Mopojen myyjät.....	21
3.3 TUTKIMUKSEN KÄYTÄNNÖN TOTEUTUS	22
3.3.1 Kyselytutkimus	22
3.3.2 Haastattelut	22
3.4 TILASTOLLISET MENETELMÄT	22
4. TULOKSET.....	23
4.1 Kyselyn tulokset.....	23
Miksi ei ole hankkinut mopokorttia.....	23
Mopokortin hankkiminen tulevaisuudessa	24
Mopokortin hankkimiseen vaikuttaneet asiat	24
Mopotyyppi.....	25
Kuinka lujaa moposi kulkee?.....	25
Kuinka kauan on ollut mopokortti ja mopo?	26
Ajokokemus mopolla	26
Missä mopolla on turvallisinta ajaa?.....	27
Vaaratilanteet mopoilijoiden kanssa kevyen liikenteen väylällä.....	28
Mopolla ajaminen eri olosuhteissa ja tarkoituksissa.....	28

Millaista mopoilu on?	29
Ongelmalliseksi koetut liikennetilanteet ja vaaratilanteet	31
Sattuneet liikennevahingot.....	32
Liikennevauriot.....	33
Mopon virittäminen	33
Miten mopokorttikokeeseen valmistauduttiin?.....	34
Mitä olisit itse kaivannut mopokortin hankkimisen yhteydessä?	34
Keinot mopoilijoiden turvallisuuden parantamiseen	35
4.2 Haastattelujen tulokset	37
4.2.1 MOPOILIJOIDEN HAASTATTELUT.....	37
Heikkoudet ja vahvuudet mopoilijana	37
Haastateltavien mopot.....	37
Syyt mopon hankintaan.....	38
Mopoilun edut.....	38
Mopoilun merkitys.....	38
Ajosuorite ja ajon laatu	38
Yksin vai yhdessä	39
Ajopaikka.....	39
Mopoilun vaikeudet	39
Mopoilun uhkatekijät.....	39
Riskialtis ajaminen.....	40
Kokemukset mopoilun turvallisuudesta.....	40
Vaaratilanteet ja onnettomuudet	40
Mopoiluun valmistautuminen	41
Yhteenveto mopoilijoiden haastatteluista.....	41
4.2.2 MOPOIKÄISTEN VANHEMPIEN HAASTATTELUT.....	42
Mopoilevat ja ei-mopoilevat nuoret.....	42
Ajosuorite mopolla.....	43
Mopon tarpeellisuus liikkumavälineenä	43
Lapsen mopoikäiset kaverit ja mopolla ajaminen.....	43
Mopoilun turvallisuus ja vaarat	44
Mopon paikka liikenteessä.....	45
Mopoilijoiden valvonta ja rikkomusten seuraamukset	45
Miten mopoilun turvallisuutta voitaisiin parantaa	45
Mopokortti	45
4.2.3 POLIISIEN HAASTATTELUT	46
Millaista mopoilu on ja miten mopoilu on muuttunut	46
Mopoilun yleisimmät ongelmat liikenneturvallisuuden kannalta.....	47
Mopon virittäminen	47
Millaisena pidät mopoilun turvallisuutta yleensä?	47
Minkälaisia ovat tyypilliset mopoilijoiden onnettomuudet?.....	47
Onko mopo tarpeellinen liikkumaväline?.....	48
Kuinka paljon poliisi ehtii mopoilijoita valvoa	48
Mistä teoista rangaistaan, mistä huomautetaan, mitkä vain todetaan?	48
Mopokortti	48
4.2.4 MOPOKAUPPIAIDEN HAASTATTELUT.....	49
Mopojen ostajaryhmät ja niiden erityispiirteet	49
Nykyiset mopomallit.....	49
Mopoilun turvallisuustilanne	50
Mopojen virittäminen.....	50

Yhteenveto mopojen myyjien haastatteluista	50
5. YHTEENVETO	51
5.1 Mopoilun turvallisuustilanne	51
5.2 Mopoilun uhat	51
5.3 Mopoilun mahdollisuudet	53
5.4 Tutkimuksen kriittinen tarkastelu	54
LIITE 1. Mopoilua koskeva lainsäädäntö	56

ESIPUHE

Osa 1: Mahdollisuudet ja uhat

Mopoilun suosio on lähtenyt voimakkaaseen kasvuun vuodesta 2002 lähtien. Uusia, helppokäyttöisiä moposkoottereita on tullut perinteisten mopomallien rinnalle. Moposkootterit näyttävät saaneen suosiota mopoilevien tyttöjen samoin kuin vähän vanhempienkin mopoilijoiden keskuudessa. Mopoilun suosion lisääntymisen myötä myös mopoilijoille sattuneet onnettomuudet ovat lisääntyneet. Tästä kehityksestä huolestuneena Liikenneturva otti yhdeksi vuoden 2007 turvallisuusteemakseen mopoilun turvallisuuden parantamisen.

Tämä tutkimus tehtiin Turun yliopiston liikennepsykologian tutkimusryhmässä. Kiitoksen ansaitsevat tutkimusta varten haastatellut mopoilijat, vanhemmat, poliisit ja mopokauppiat. Kiitos kuuluu myös niiden koulujen rehtoreille ja opettajille, jotka suhtautuivat myönteisesti kyselytutkimuksen tekemiseen oppituntien aikana. Kiitos erityisesti kyselyyn vastanneille oppilaille. Tutkimuksen toimeksiantajana ja rahoittajana toimi Liikenneturva.

Turussa 30.4.2007

Tekijät

1. TUTKIMUKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET

Viime vuosina mopojen määrä samoin kuin mopo-onnettomuudet ovat kääntyneet kasvuun. Mopoilu on aivan viime vuosina lisääntynyt ja muuttanut muotoaan uusien ja menevien mopomallien myötä. Samalla tyttöjen osuus mopoilijoista on kasvanut. Tämä tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää mopoilua tämän päivän Suomessa, sen myönteisiä mahdollisuuksia liikkumavälineenä ja toisaalta sen uhkia liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Keskeisiä tutkimuskysymyksiä olivat

- millaista mopoilla tapahtuva ajosuorite on ja millaisia matkoja mopolla ajetaan
- millaisia muutoksia suoritteessa on tapahtunut viime aikoina
- mopoilun erot maaseudulla ja kaupungeissa
- mitkä tekijät edistävät mopoilua ja sen mahdollisuuksia ja toisaalta taas mitkä estävät
- millaisia ovat mopoilijoiden vaaranpaikat liikenteessä
- millaisia mopo-onnettomuudet ja vaaratilanteet ovat
- kuka mopo-onnettomuuksiin joutuu, muutokset kohderyhmässä
- mitkä tekijät parantavat mopoilijoiden turvallisuutta ja mitkä heikentävät sitä
- minkä painoarvon mopoilijat ja heidän läheisensä antavat turvallisuudelle
- mopojen virittämisen yleisyys, helppous ja virittämisen muodostama turvallisuusuhka.

Tutkimuskysymyksiin haettiin vastauksia viimeaikaisista mopoilun turvallisuutta koskevista tilastoista, tutkimuksesta sekä tämän tutkimuksen haastatteluilla ja kyselyllä. Tutkimus kohdistui kaksipyöräisiin mopoihin. Tutkimusta varten haastateltiin mopoilijoita, mopoikäisten nuorten vanhempia, poliiseja ja mopokauppiaita. Mopoiluun liittyviä asioita kartoitettiin kolmessa oppilaitoksessa tehdyllä kyselyllä. Tutkimuksen yhtenä tavoitteena oli myös koota yhteen mopoilua koskeva lainsäädäntö ja liikennesäännöt.

2. JOHDANTO

2.1 Mopoilua koskeva lainsäädäntö

Tässä luvussa esitetään pääkohdat mopoilua koskevasta lainsäädännöstä, mutta varsinaiset lainkohdat ovat liitteessä 1. Ajoneuvolaissa säädetään mopon rakenteesta, varusteista, virittämisestä ja rekisteröinnistä. Tieliikennelaki taas määrittää mopoiluun liittyviä liikennesääntöjä.

Mikä mopo on?

Mopo on kaksi- tai kolmipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 km/h. Mopon sylinteritilavuus on enintään 50 cm³ ja suurin nettoteho enintään 4 kW. Mopon rakennetta tai osia ei saa muuttaa, jos ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus kasvaa yli 5 km/h.

Mopon rekisteröinti ja vakuutus

Mopo tulee rekisteröidä. Rekisteröinnin edellytyksenä on, että mopo on määräysten mukaisessa kunnossa ja että sille on otettu liikennevakuutus. Mopoilijan on oltava vähintään 15-vuotias ja vuonna 1985 tai sen jälkeen syntyneiltä vaaditaan M-luokan ajokortti. Jos aikoo luovuttaa mopon toiselle henkilölle, on varmistettava, että tällä on oikeus kuljettaa mopoa. Rekisteröinti antaa mopolle sen yksilöivän tunnuksen, jonka avulla mopon käyttöä voidaan valvoa. Mopon omistajan tulee ilmoittaa ajoneuvo rekisteriin. Kuitenkin, jos kyse on tyyppihyväksytyä mallia olevasta ajoneuvosta, sen valmistaja tai maahantuojaja voi ennakoilmoittaa ajoneuvon rekisteriin. Varsinainen rekisteröinti tapahtuu mopon ostamisen yhteydessä, jolloin mopon myyjä voi ilmoittaa mopon omistajan tiedot rekisteriin. Rekisteröinnin yhteydessä rekisteriin merkitään ajoneuvon yksilöintitiedot ja tekniset tiedot. Vuoden 2006 lopussa ajoneuvorekisterissä oli 164 749 mopoa.

Mopokortti

Vuonna 2000 Suomessa otettiin käyttöön mopokortti. Tämä M-luokan ajokortti on pakollinen kaikille 1.1.1985 ja sen jälkeen syntyneille mopoilijoille. Mopokortin saamisen alaikäraja on 15 vuotta. Kortin saamiseksi on suoritettava pelkästään teoriakoe, pakollista ajo- tai teoriaopetusta ei ole. Eri tahot (esimerkiksi autokoulut) järjestävät mopokurseja. Itseopiskeluaineistoa on saatavilla muun muassa internetistä, kirjakaupoista, autokouluista sekä Liikenneturvasta.

Mopokortti antaa oikeuden ajaa kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja (enimmäisnopeus 45 km/h ja moottorin tilavuus 50 cm³) sekä kevyttä nelipyörää. Pienitehoista polkimellista mopoa (enimmäisnopeus 25 km/h) saa ajaa ilman mopokorttia. Kuljettajan pitää silti olla vähintään 15-vuotias.

Vuodesta 2000, jolloin mopokortti tuli siis pakolliseksi vuonna 1985 tai sen jälkeen syntyneille, mopokorttien osuus on lisääntynyt hyväksytyistä M-, MT- ja T-korttitutkinnoista (Taulukko 1.). T-kortin eli pelkän traktorikortin tutkintomäärät ovat vähentyneet. Vastaavasti mopokortin ja mopo- sekä traktorikortin tutkinto-osuudet ovat lisääntyneet. Voimakkaimpana kasvu näkyy mopokorttitutkintojen lisääntymisenä. Vuonna 2000 tämän ajokorttiluokan korteista 47 % oli mopokortteja ja vuonna 2006 mopokorttien osuus oli noussut jo 70 %:iin.

Taulukko 1. Mopokorttien, mopo- ja traktorikorttien ja traktorikorttien määrän kehitys vuodesta 2000 lähtien (Lähde: Ajoneuvohallintokeskus, 2007)

Tutkinto- vuosi	Mopokortti		Mopo- ja traktorikortti		Traktorikortti		Yhteensä M, MT ja T teoriako- keiden määrä
	n	%	n	%	n	%	
2000	7191	47	5659	37	2559	17	15409
2001	9653	54	6833	38	1361	8	17847
2002	11379	59	7141	37	898	5	19418
2003	13954	62	7796	35	812	4	22562
2004	16220	64	8265	33	846	3	25331
2005	19707	66	8950	30	966	3	29623
2006	22858	70	8986	27	935	3	32779
Yhteensä	100962		53630		8377		162969

Mopokortin saaminen edellyttää ajokorttilupaa. Ajokorttilupaa haetaan asuinpaikan poliisilta. Hakemukseen tarvitaan lääkärintodistus tai nuorison terveystodistus, kaksi

passivalokuvaa ja huoltajien suostumus. Lisäksi täytetään lomake, jossa hakija ilmoittaa, ettei hänellä ole entuudestaan ajokorttia tai ajokieltoa. Samalla maksetaan ajokorttilupamaksu. Hakijalla on myös oltava vakituinen asuinpaikka Suomessa.

Mopokortti edellyttää mopotutkinnon läpäisemistä. Tutkintoon pääsee 15 vuotta täyttänyt ja ajokorttiluvan saanut henkilö. Mopotutkintoja järjestävät paikalliset kuljettajantutkintotoimistot. Ajan mopokorttikokeeseen voi varata sen jälkeen kun ajokorttilupa on myönnetty.

Teoriakokeessa on 10 sanallista kysymystä ja 15 liikennetilannetehtävää. Teoriakoe suoritetaan tietokoneella, joka opastaa, testaa ja antaa palautteen automaattisesti. Sanallisissa kysymyksissä on aiheita mopoiluun liittyvästä paperisodasta (vakuuttaminen, rekisteröinti jne.), mopoilijan ja mopon varusteista ja mopolla ajamiseen liittyvistä liikennesäännöistä. Lisäksi sanallisissa kysymyksissä on kaksi liikennemerkkitehtävää. Sanallisissa tehtävissä aikaa on käytettävissä 30 sekuntia tehtävää kohden. Liikennetilannetehtävissä on mopoilijan näkökulmasta otettuja kuvia. Aikaa on käytettävissä 10 sekuntia tehtävää kohden. Kuviin liittyy viisi väitettä, jotka ovat:

1. Saan ajaa mopolla suoraan eteenpäin.
2. Ajan mopolla suoraan. Minun on annettava kuvassa näkyvän (yhden tai useamman) tienkäyttäjän mennä ensin.
3. Käännyn mopolla oikealle. Minun on annettava kuvassa näkyvän (yhden tai useamman) tienkäyttäjän mennä ensin.
4. Käännyn mopolla vasemmalle. Minun on annettava kuvassa näkyvän (yhden tai useamman) tienkäyttäjän mennä ensin.
5. Olen ajamassa mopolla suoraan. Minun on pysähdyttävä.

Tutkinnon vastaanottaja antaa todistuksen hyväksytysti suoritetusta tutkinnosta. Se oikeuttaa ajamaan mopolla yhden kuukauden ajan Suomessa. Varsinaisen mopokortin luovuttaa poliisi 2-3 viikon kuluttua tutkinnosta.

Mopoilua koskevat liikennesäännöt

Mopon kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksytyä suojakypärää. Kypärän käyttöpakko on ollut voimassa mopoilijoille 1.4.1982 lähtien.

Mikäli kevyen liikenteen väylällä ajo ei ole sallittu mopoille, mopon paikka tiellä on ajoradan oikeassa reunassa. Jos ajoradan oikealla puolella on piennar, jolla ajo käy haitatta, mopoa tulee kuljettaa pientareella. Kevyen liikenteen väylällä tai pyörätiellä ajaminen on sallittua, mikäli sellainen on merkitty "sallittu mopoille" -lisäkilvellä. Kaksisuuntaisella kevyen liikenteen väylällä tai pyörätiellä noudatetaan sääntöä: ajetaan oikealla ja ohitetaan vasemmalta.

Mopolla ei saa ajaa moottoritiellä, moottoriliikennetiellä, jalkakäytävällä, puistokäytävillä tai muilla vastaavilla alueilla eikä maastossa ilman maanomistajan lupaa. Lisäksi monet liikennemerkit kieltävät mopolla ajamisen. Mopoa ei saa myöskään kuljettaa alkoholin vaikutuksen alaisena. Mopoilija, jonka veressä on yli 0,5 promillea alkoholia syyllistyy rattijuopumukseen. Jos veren alkoholipitoisuus ylittää 1,2 promillea, syyllistyy mopoilija törkeään rattijuopumukseen.

Kaksipyöräisellä mopolla saa kuljettaa yhtä matkustajaa matkustajalle varatulla paikalla, jos ajoneuvo on rekisteröintitodistuksen mukaan tarkoitettu matkustajan kuljettamiseen. Myös muihin kuin alun perin kahdelle EY-tyyppihyväksytyihin kaksipyöräisiin mopoihin on mahdollista muutoksastuksessa hyväksyä istumapaikat kahdelle. Muutoksastuksessa tarkastetaan, että mopo on kantavuuden, jalkatukien, istuimen ja kädensijojen osalta - sekä yleisemminkin - matkustajan kuljettamiseen soveltuva. Muullakin kuin rekisteritietojen mukaan matkustajan kuljettamiseen tarkoitettulla kaksipyöräisellä mopolla saa edelleen kuljettaa yhtä enintään kymmenvuotiasta lasta, mikäli lasta varten on tarkoituksenmukainen istuin ja tarpeelliset jalkojen suojukset.

Liikenne rikkomukset mopolla

Mopokortin voi menettää liikenne rikkomusten seurauksena. Mopoilijan liikenne rikkomukset rekisteröidään. Toistuvat rikkomukset johtavat ajokieltoon. Jos mopoa kuljettaa ilman vaadittua ajokorttia, seurauksena on sakkoja. Lisäksi henkilölle ei voida myöntää ajokorttia ainakaan vuoteen. Näin myös moottoripyörän tai auton ajokortin hankkiminen voi lykkääntyä.

Mopoa ei saa virittää eikä sen rakennetta muuttaa. Kaikki toimenpiteet, joilla nopeutta yritetään lisätä, ovat kiellettyjä. Mikäli mopoa muutetaan niin, että se ei täytä mopon määritelmää, sitä pidetään moottoripyöränä. Mopon katsotaan muuttuvan moottoripyöräksi, jos sen moottorin tilavuutta suurennetaan yli 50 cm³:n tai mopon rakennetta muutetaan niin, että ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ylittää 45 km/h. Tämän seurauksena kyseiseen ajoneuvoon sovelletaan moottoripyöristä annettuja säännöksiä.

Viritetyn mopon kuljettaja voidaan tuomita ajokorttita ajamisesta ja moottoripyörää koskevan ajoneuvoveron laiminlyömisestä. Viritettyjä mopoja on verotettu moottoripyörinä vuodesta 1990 lähtien ja vuosittain veropäätöksiä on tehty 300–500. Veron maksaa mopon omistaja eikä maksettavaa veroa palauteta, vaikka ajoneuvo myöhemmin muutetaan takaisin tavalliseksi mopoksi.

Viritetyn mopon kuljettajalle ja/tai omistajalle määrätään yleensä myös sakkorangaistus. Moposta moottoripyöräksi muutettuun ajoneuvoon liittyvät rikosoikeudelliset seuraukset määräytyvät seuraavasti:

- ajo-oikeudetta ajo, jos kuljettajalla ei ole vähintään A1-luokan ajo-oikeutta (seurauksena ajokortin saaminen saattaa lykkääntyä vuodella)
- muutoksastamattoman ajoneuvon kuljettaminen tai sen käytön salliminen, mikäli mopo on rekisteröity
- rekisteröitäväksi ilmoittamattoman ajoneuvon kuljettaminen tai sen käytön salliminen, mikäli mopo on rekisteröimätön.
- moottoripyöräksi muutetusta moposta on maksettava myös korkeampi liikennevakuutusmaksu kuin moposta.

Mopo voidaan määrätä myös ajokieltoon, jos teknisessä tienvarsitarkastuksessa tai muutoin todetaan, ettei ajoneuvo rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan täytä säädettyjä vaatimuksia tai jos ajoneuvo on käyttökiellossa. Tällöin poliisi (tullimies tai rajavartiomies) voi estää ajoneuvon käyttämisen liikenteessä ja määrätä ajoneuvon

ajokieltoon ottamalla pois rekisterikilvet ja rekisteröinnistä annetun todistuksen. Jos mopossa oleva puutteellisuus ei aiheuta välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle tai merkittävää haittaa ympäristölle, poliisi (tai tullimies tai rajavartiomies) voi mopon käyttöä estämättä määrätä ajan, jonka kuluessa puutteellisuus on korjattava.

2.2. Mopoilijoiden vakavat onnettomuudet ja onnettomuuksien riskitekijät

Mopoilijoiden loukkaantumiseen ja kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on selvitetty vuonna 2005 ilmestyneessä tutkimusraportissa (Hernetkoski, Katila ja Keskinen, 2005). Seuraavassa esitetään päätulokset mopoilijoiden henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista.

Tutkittavana olleena ajanjaksona vuosien 1992-2003 välisenä aikana rekisterissä olevien mopojen määrä kasvoi 99 000:sta 116 000:een. Mopojen määrän kasvu oli noin 17 %. Mopoilijoille sattuneet sekä loukkaantumiseen että kuolemaan johtaneet onnettomuudet olivat vähentyneet tutkimusajanjakson aikana. Mopoilun turvallisuustilanne on kuitenkin muuttunut tutkimuksen tekemisen jälkeen. Mopoilijoille sattuneet onnettomuudet ovat lähteneet kasvuun vuodesta 2002 lähtien.

Kuolemaan johtaneet mopoilijoiden onnettomuudet

Mopoilijoille oli tapahtunut tutkimusjakson aikana yhteensä 146 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Näistä 86 % (126 kpl) oli yhteenajoja ja 14 % (20 kpl) yksittäisvahinkoja. Kuolemaan johtaneissa yhteenajoissa mopoilija oli pääaiheuttajana 83 %:ssa tapauksista.

Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista yksittäisonnettomuuksia sattui pelkästään miesmopoilijoille. Naismopoilijoiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet olivat kaikki yhteentörmäyksiä. Naisten osuus mopoilijoiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista oli 5 % (n=8). Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa ei ollut tapahtunut muutoksia onnettomuustyyppin suhteen tutkimusjakson aikana. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista alle 18-vuotiaiden kuljettajien osuus oli 52 %. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksista 16-17 -vuotiaiden ja yli 50-vuotiaiden onnettomuudet olivat vähentyneet.

Kuolemaan johtaneista mopo-onnettomuuksista, joissa mopoilija oli ollut onnettomuuden pääaiheuttajana, oli yksittäisonnettomuuksia vain 16 % ja yhteentörmäyksiä 84 %. Yksittäisonnettomuuksista tieltä suistumisia oli 60 % ja kumoon ajoja ajoradalla 35 %. Kuolemaan johtaneet yhteentörmäykset sattuivat usein risteyksessä (62 %). Yhteentörmäysonnettomuudet vähenivät 16- ja yli 50-vuotiailla mieskuljettajilla tutkimusjakson aikana.

Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 19 % mopoilijoista oli alkoholin vaikutuksen alaisena. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 71 % tapahtui taajaman ulkopuolella, pääosin haja-asutusalueilla (52 %) ja osin taajaman lähialueella (19 %).

Loukkaantumiseen johtaneet mopoilijoiden onnettomuudet

Mopoilijoille oli tapahtunut loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia tutkimusjakson aikana 9031 kappaletta. Yhteenajoja näistä oli 56 % ja yksittäisvahinkoja 44 %. Loukkaantumiseen johtaneissa yhteenajoissa mopoilija oli 67 %:ssa tapauksista onnettomuuden pääaiheuttajana.

Loukkaantumiseen johtaneet mieskuljettajien onnettomuudet vähenivät tutkimusjaksolla. Miehillä loukkaantumiseen johtaneiden yksittäisvahinkojen suhteellinen osuus oli lisääntynyt tutkimusjakson loppupuolella. Naisilla loukkaantumiseen johtaneiden onnettomuuksien määrät olivat hieman kasvaneet tutkimusjakson aikana, naisten onnettomuuksista enemmistö oli yksittäisonnettomuuksia.

Mopoilijoiden loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista 75 % oli tapahtunut alle 18-vuotiaille kuljettajille. Tutkimusjakson aikana loukkaantumiseen johtaneet alle 16-vuotiaiden ja yli 50-vuotiaiden onnettomuudet olivat vähentyneet ja 16-17 -vuotiaiden onnettomuudet olivat taas lisääntyneet.

Loukkaantumiseen johtaneista mopo-onnettomuuksista, joissa mopoilija oli ollut onnettomuuden pääaiheuttajana, oli yksittäisonnettomuuksia 52 % ja yhteentörmäysonnettomuuksia 48 %. Loukkaantumiseen johtaneissa yksittäisonnettomuuksissa yleisin onnettomuustyyppi oli kumoon ajo ajoradalla (30 %), tieltä suistumisia oli tapahtunut kuitenkin lähes yhtä paljon (26 %). Mopoilijoiden loukkaantumiseen johtaneista yhteentörmäysonnettomuuksista tyypillisimpiä olivat risteysonnettomuudet (40 %). Risteyksessä sattuneissa onnettomuuksissa yleisin onnettomuustyyppi oli ajo risteäviä ajosuuntia suoraan (25 %). Sekä nais- että miesmopoilijoiden loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet olivat tapahtuneet useimmiten taajamassa ja kesäaikana.

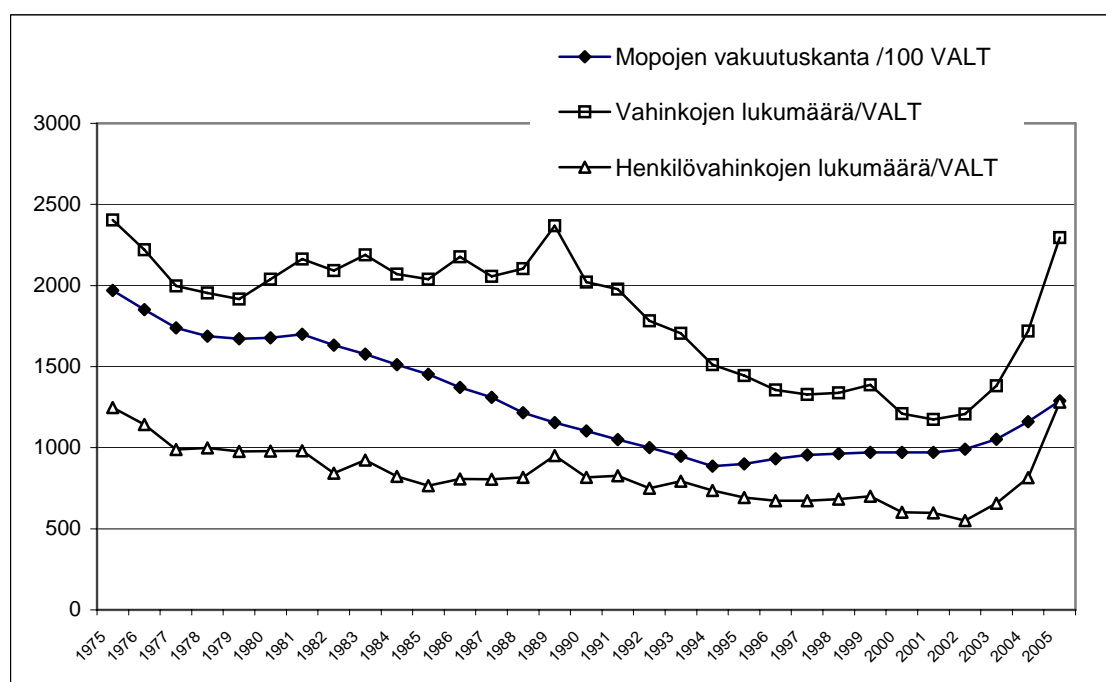
Riskitekijät ja parannusehdotukset kuolemaan johtaneissa mopoilijoiden onnettomuuksissa

Mopo-onnettomuuksissa olivat tutkijalautakuntien mukaan riskitekijöinä alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen ja vähäinen ajokokemus. Onnettomuusriskiä lisäsivät huomio- ja keskittymiskykyyn liittyvät ongelmat ja iäkkäämmillä mopoilijoilla sairaudet. Ajo viritetyllä mopolla ja kypärän käyttämättömyys tai vääränlainen käyttö lisäsivät myös usein kuolemanriskiä. Parannusehdotuksina tutkijalautakunnat olivat esittäneet muun muassa valistusta eri tekijöiden riskiä aiheuttavasta vaikutuksesta ja korostaneet vanhempien ja omaisten vastuuta mopoilijasta.

2.3. Mopoilu viimeaikaisten tilastojen valossa

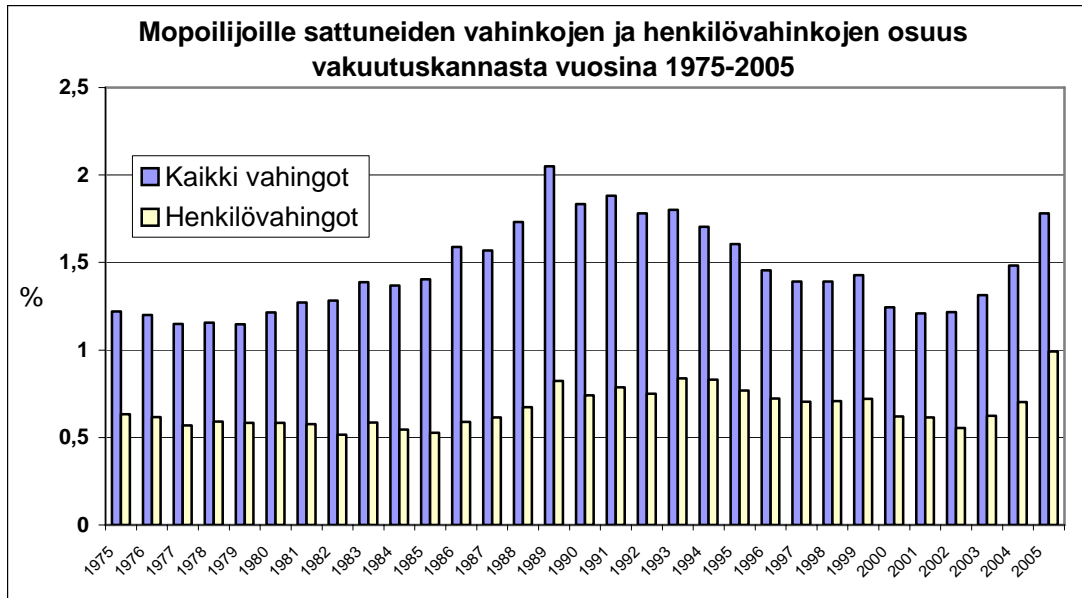
Rekisteröityjen mopojen määrä laski vuodesta 1975 vuoteen 1995, minkä jälkeen mopojen määrä on lisääntynyt. Erityisesti vuoden 2002 jälkeen mopojen määrän kasvu on lisääntynyt. Vuoden 2006 loppuun mennessä ajoneuvorekisterissä olevien mopojen määrä oli 164 749 (Ajoneuvohallintokeskus, 2006). Uusien mopojen osuus kaikista rekisterissä olevista mopoista on kasvanut koko ajan. Kaikista rekisteröidyistä mopoista uusia mopoja oli vuonna 1995 1.3 %, vuonna 2000 6.3 % ja vuonna 2005 jo 14.5 % (Tilastokeskus). Uusia mopoja rekisteröitiin 20 895 vuonna 2005 ja 25 693 vuonna 2006, kasvua oli 23 % (Ajoneuvohallintokeskus, 2006).

Mopojen vakuutuskanta laski vuoteen 1994 saakka (kuva 1.) tämän jälkeen vakuutuskanta kääntyi kasvuun. Vakuutuskanta ja vakuutuksesta korvattujen omaisuus- ja henkilövahinkojen määrät ovat jatkaneet kasvuaan erityisesti vuoden 2002 jälkeen. Vakuutuksesta korvattiin 1207 vahinkoa vuonna 2002, 1382 vahinkoa vuonna 2003, 1719 vahinkoa vuonna 2004 ja 2295 vahinkoa vuonna 2005. Henkilövahinkojen osuus kaikista vakuutuksesta korvatuista oli 46 % vuonna 2002 (n=550), 48 % vuonna 2003 (n=657), 47 % vuonna 2004 (n=815) ja 56 % vuonna 2005 (n=1280).



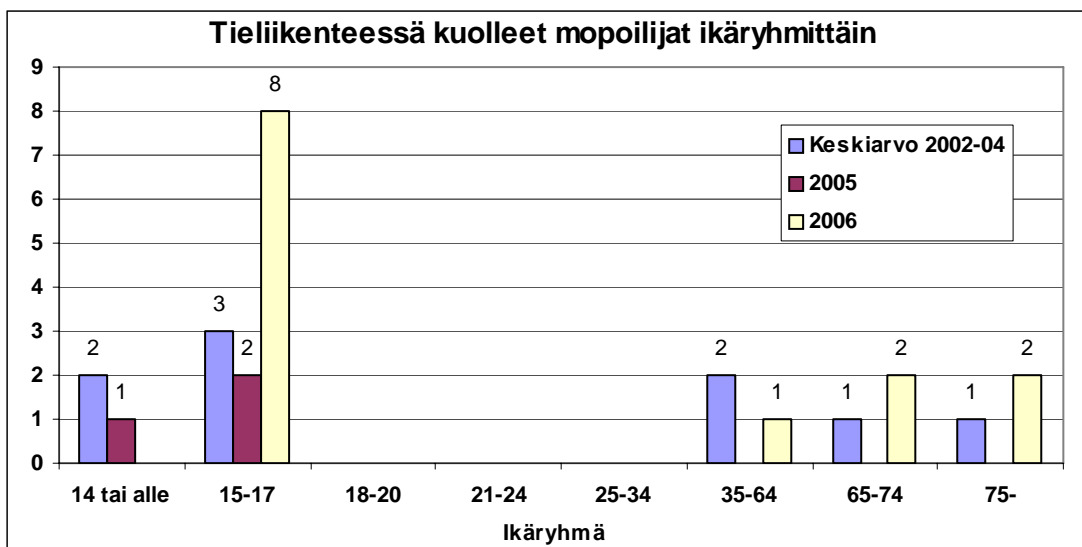
Kuva 1. Mopojen vakuutuskanta/100, vakuutuksesta korvattujen vahinkojen ja henkilövahinkojen lukumäärä (Lähde: Liikennevakuutuskeskus, VALT).

Korkeimmillaan vakuutuksesta korvattujen mopovahinkojen osuus vakuutuskannasta oli vuonna 1989, hiukan yli 2 % ja alimmillaan hiukan yli 1 % vuonna 1977 (kuva 2.). Vuodesta 2002 vahinko-osuudet ovat lähteneet kasvuun.



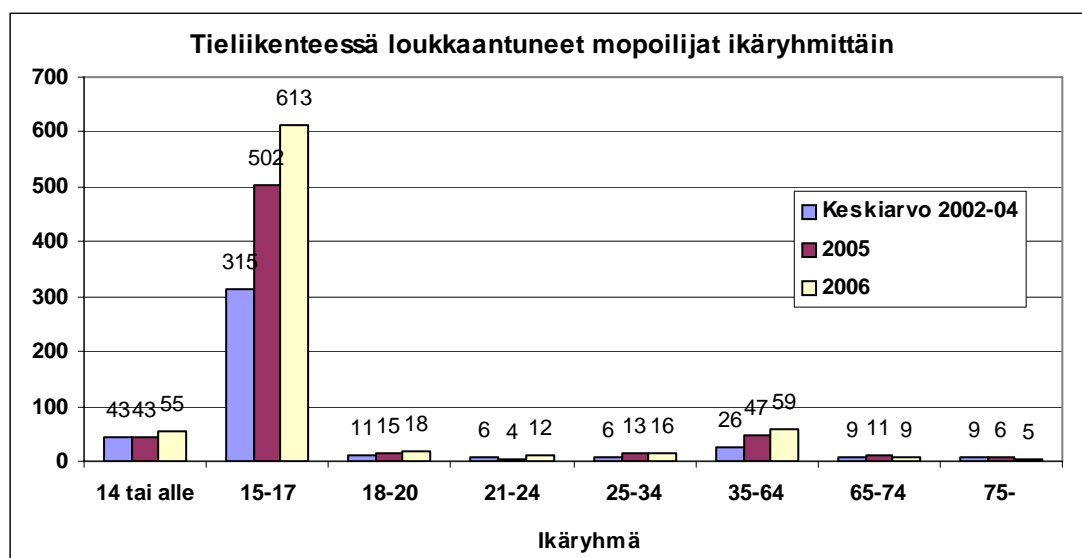
Kuva 2. Mopoiilijoiden vahinkojen ja henkilövahinkojen osuus mopojen vakuutuskannasta (Lähde: Liikennevakuutuskeskus, VALT).

Viimeisten viiden vuoden aikana tieliikenteessä on kuollut mopoiiloita keskimäärin 8 vuosittain (kuva 3.). Vuoden 2006 loppuun mennessä oli kuollut 13 mopoiilijaa ja ennakkotietojen mukaan tammi-huhtikuussa 2007 oli kuollut kaksi mopoiilijaa (ennakkotieto; Tilastokeskus, Liikenneturva, Poliisi, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, 2006; 2007). Iältään kuolleet mopoiilijat ovat olleet tavallisimmin 15–17 -vuotiaita. Huomion arvoista on, että ikäluokissa 18–34 -vuotiaat ei ole menehtynyt yhtään mopoiilijaa vuosien 2002–2006 aikana. Ikäluokista 35 vuotta tai sitä vanhemmat, mopoiiloita on menehtynyt muutama vuosittain. Toisaalta vuosi 2005 muodostaa poikkeuksen. Tuolloin mopoiiloita menehtyi kolme. Heistä yksi oli alle 15-vuotias ja kaksi 15–17 -vuoden ikäisiä. Yhtään yli 17-vuotiasta mopoiilijaa ei kuollut vuoden 2005 aikana.



Kuva 3. Tieliikenteessä kuolleiden mopoiilijoiden lukumäärä ikäluokittain vuosina 2002-2006 (Lähde: Tilastokeskus, Liikenneturva, Poliisi, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto).

Tieliikenteessä loukkaantuneiden mopoilijoiden määrä on kasvanut viimeisten viiden vuoden aikana (kuva 4.). Loukkaantuneita mopoilijoita oli eniten 15-17 -vuotiaiden ikäryhmässä. Vuoden 2006 loppuun mennessä 15-17 -vuotiaiden mopoilijoiden loukkaantumiset ovat lähes kaksinkertaistuneet verrattuna vuosien 2002-04 keskiarvoon. Vaikka loukkaantuneiden määrät ovat huomattavasti pienempiä vanhemmissa ikäluokissa, sama ilmiö on nähtävissä myös niissä. Esimerkiksi ikäluokassa 35-64 -vuotiaat, loukkaantumiset ovat yli kaksinkertaistuneet vuonna 2006 verrattuna vuosien 2002-04 keskiarvoon.



Kuva 4. Tieliikenteessä loukkaantuneet mopoilijat ikäluokittain vuosina 2002-2006 (Lähde: Tilastokeskus, Liikenneturva, Poliisi, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto).

Yhteenvedona mopoilun turvallisuustilanteesta voidaan todeta, että mopoilun suosio on lisääntynyt kiihtyvällä tahdilla vuodesta 2002 lähtien. Mopoilijoiden onnettomuudet, sekä loukkaantumiseen että kuolemaan johtaneet, ovat lisääntyneet. Onnettomuudet keskittyvät erityisesti nuoriin, 15–17 –vuotiaisiin mopoilijoihin, mutta onnettomuuksien kasvua on tapahtunut myös vanhemmissa ikäluokissa. Mopoilijoiden loukkaantumiseen johtavat onnettomuudet näyttävät lisääntyvän tieliikenteessä edelleen. Vuoden 2007 tammi-huhtikuun aikana on ennakkotietojen mukaan loukkaantunut 102 mopoilijaa, kun vuotta aiemmin (2006) tammi-huhtikuussa loukkaantuneita mopoilijoita oli 59 ja vuosien 2003-05 tammi-huhtikuussa loukkaantuneita mopoilijoita oli keskimäärin 63 vuosittain.

3. TUTKIMUSMENETELMÄT

3.1 Tutkittavat

3.1.1 Kyselyyn vastanneet

Kyselyyn vastasi sekä mopoilevia nuoria että nuoria, joilla ei ollut mopokorttia. Tutkittavat olivat peruskoulun yläasteen 9. luokan, lukion 1. luokan ja ammatti-instituutin 1. ja 2. luokan oppilaita. Ammatti-instituutin oppilaat opiskelivat tekniikan ja liikenteen koulutusaloilla, peruskoulun ja lukion oppilaiden koulut eivät olleet painottuneet mihinkään erityiseen koulutusalaan. Vastaajat asuivat Turussa tai Turun lähikunnissa. Kaiken kaikkiaan vastaajia oli 123, heistä 52:lla oli mopokortti ja 70:llä ei (taulukko 2). Yksi vastaaja ei ilmoittanut oliko hänellä mopokorttia vai ei. Mopokortti oli 14 työllä (27 % mopoilijoista) ja 38 pojalla (73 % mopoilijoista).

Taulukko 2. Vastanneiden mopoilijoiden ja ei-mopoilijoiden sukupuolijakauma ja kouluaste.

Mopokortti	Sukupuoli	Yläaste		Lukio		Ammatti-instituutti		Yhteensä	
		n	%	n	%	n	%	n	%
Ei mopokorttia	Poika	6		4		5		15	12
	Tyttö	22		33		-		55	45
	<i>Yhteensä</i>	28		37		5		70	57
Oli mopokortti	Poika	4		12		22		38	31
	Tyttö	4		9		1		14	11
	<i>Yhteensä</i>	8		21		23		52	43
Vastaajia yhteensä		n	%	n	%	n	%	n	%
		36	30	58	48	28	23	122	100

Mopokortittomista nuorista valtaosa (79 %) oli tyttöjä, kun taas mopokortin omistavista valtaosa oli taas poikia (73 %) ($\chi^2 = 32,39$, $df=1$, $p < .001$). Yläasteikäiset mopoilevat nuoret olivat 15-vuotiaita (iän ka. 15,1 v), lukiolaiset ja ammatti-instituutissa opiskelevat 16 -vuotiaita (iän ka. vastaavasti 16,2 v ja 16,1 v). Ei-mopoilevat yläasteikäiset olivat 15-vuotiaita (ka 15,0), lukiolaiset (ka 16,18) 16-vuotiaita ja ammatti-instituutissa opiskelevat 17-vuotiaita (ka 17,0).

3.1.2 Haastatellut

Tutkimukseen sisältyi neljään eri ryhmään kuuluvien henkilöiden haastatteluja: mopoilijat, mopoikäisten vanhemmat, poliisit sekä mopojen myyjät.

Mopoilijat

Haastateltuja mopoilijoita oli yhteensä 20. He olivat iältään 15-53 -vuotiaita, kuitenkin niin, että 15-17 -vuotiaat mopoilijat muodostivat valtaosan haastateltavista. Täysi-ikäisiä mopoilijoita haastateltiin neljä. Heitä ei iän takia koskenut ajokorttivaatimus, mutta kahdella heistä oli muita ajokortteja. Kaikilla 1.1.1985 jälkeen syntyneillä haastateltavilla oli mopokortti. Neljällä oli myös kevytmoottoripyörän (A1) ajo-oikeus. Haastatelluista 20 mopoilijasta naisia oli neljä ja miehiä 16. Ammatissa toimivia ihmisiä mukana oli kolme, loput olivat joko peruskoulun, ammattioppilaitoksen tai yliopiston opiskelijoita. Kaikki haastateltavat olivat Turusta ja lähikunnista. Jokaisella oli käytössään mopo. Ajokokemusta mopolla oli valtaosalla vastaajista ½-2 vuotta. Kolme vastaajaa ilmoitti ajokokemuksekseen

useita vuosia. Haastattelut onnistuivat pääosin hyvin, vaikka joihinkin kysymyksiin haastateltavat eivät osanneet vastata tai heillä ei ollut asiaan mielipidettä.

Mopoikäisten vanhemmat

Mopoikäisten vanhempia haastateltiin yhteensä kuusi. Kolmen vanhemman lapsi mopoili ja kolmen ei. Iältään haastatellut vanhemmat olivat 42-50 -vuotiaita, kolme heistä oli miehiä ja kolme naisia. Vanhemmista neljä asui Turussa tai Turun lähikunnissa ja kaksi Salon seudulla. Vanhemmista neljä oli itse aikanaan mopoillut. Tällä hetkellä yhdellä haastatellulla vanhemmalla oli itsellään moottoripyörä, yksi ajoi silloin tällöin lapsensa mopolla ja yhdellä oli käytössään mökillä mopo.

Poliisit

Kaikkiaan haastateltuja poliiseja oli kolme. He kaikki olivat miehiä. He olivat iältään 38-, 44- ja 48-vuotiaita. Poliiseina he olivat toimineet 15:sta vuodesta 26 vuoteen ja pääosin liikenteen valvontatehtävissä moottoripyöräpoliiseina. Heistä kaksi oli Lounais-Suomesta ja yksi Savosta.

Mopojen myyjät

Mopojen myyjiä haastateltiin myös kolme. He olivat kaikki miehiä ja toimivat mopoliikkeissä Turussa tai Turun lähiseuduilla.

3.2 TIEDONKERUUMENETELMÄT

3.2.1 Kyselylomake

Tutkimusta varten kehitettiin kyselylomake, johon pystyivät vastaamaan sekä mopokortittomat että mopokortin omistavat. Kaikilta kysyttiin ikää, sukupuolta, asuinpaikkaa, kouluastetta sekä sitä, onko hänellä mopokorttia.

Niitä vastaajia, joilla ei ollut mopokorttia pyydettiin arvioimaan syitä, jotka olivat vaikuttaneet siihen, että he eivät olleet hankkineet mopokorttia (taulukko 3.).

Taulukko 3. Kuinka paljon seuraavat asiat ovat vaikuttaneet siihen, ettei ole hankkinut mopokorttia?

	Ei vaikut- tanut	Vaikutti jon- kin verran	Vaikutti mel- ko paljon	Vaikutti erit- tään paljon
En tarvitse mopoa	1	2	3	4
En ole kiinnostunut mopoilusta	1	2	3	4
Mopo on kallis	1	2	3	4
Vanhemmat eivät anna lupaa	1	2	3	4
Mopoilu on vaarallista	1	2	3	4
Muu syy, mikä	1	2	3	4

Ei-mopoilevilta kysyttiin, missä mopolla on heidän mielestään turvallisinta ajaa: autoliikenteen joukossa, kevyen liikenteen väylällä vai molemmissa tilanteesta riippuen. Lisäksi heiltä kysyttiin millaisia vaaratilanteita heille oli sattunut mopoilijoiden kanssa kevyen liikenteen väylällä ja aikovatko he tulevaisuudessa hankkia mopokortin.

Loput kysymykset koskivat vain mopokortin omistavia. Heiltä kysyttiin syitä, jotka olivat vaikuttaneet mopokortin hankintaan (taulukko 4.).

Taulukko 4. Kuinka paljon seuraavat asiat vaikuttivat siihen, että hankit mopokortin?

	Ei vaikut- tanut	Vaikutti jon- kin verran	Vaikutti mel- ko paljon	Vaikutti erit- tään paljon
Pääsen liikkumaan helpommin	1	2	3	4
Mopoilu on kivaa	1	2	3	4
Kavereillakin on mopo	1	2	3	4
Sain mopon käyttööni (esim. vanhemmalta sisarukselta, lahjaksi)	1	2	3	4
Isä tai äiti kannusti	1	2	3	4

Mopoilijoilta kysyttiin kauanko heillä oli ollut mopokortti, kauanko heillä oli ollut mopo, millainen mopo heillä oli käytössään ja kuinka lujaa heidän moponsa kulki (taulukko 5).

Taulukko 5. Mopokortin ja mopon ikä, mopotyypit ja mopon huippunopeus

Kauanko sinulla on ollut mopokortti?	_____ vuotta	_____ kuukautta
Kauanko sinulla on ollut mopo?	_____ vuotta	_____ kuukautta
Millainen mopo sinulla on käytössäsi?	Skootterimopo Enduromopo Supermoto ”Tossumopo” esim. Suzuki PV Muu	
Mopon merkki ja malli	_____	
Kuinka lujaa moposi kulkee?	_____ km/h	

Mopoilijoilta kysyttiin mopolla ajamisen määrää, turvallisinta paikkaa mopolla ajoon sekä millaisia vaaratilanteita heille on sattunut mopoilijoiden kanssa kevyen liikenteen väylällä (taulukko 6).

Taulukko 6. Mopolla ajettu kilometrit, missä mopolla on turvallisinta ajaa ja muiden mopoilijoiden kanssa sattuneet vaaratilanteet kevyen liikenteen väylällä.

Kuinka paljon olet ajanut mopolla yhteensä?
Olen ajanut mopolla yhteensä _____ km, josta ennen mopokortin hankkimista _____ km
Missä mopolla on mielestäsi turvallisinta ajaa?
Autoliikenteen joukossa Kevyen liikenteen väylällä Molemmissa tilanteesta riippuen
Millaisia vaaratilanteita sinulle on sattunut muiden mopoilijoiden kanssa kevyen liikenteen väylällä?
Minulle ei ole sattunut vaaratilanteita
Minulle on sattunut vaaratilanteita millaisissa tilanteissa? _____

Mopolla ajamisen jakaantumista erilaisiin olosuhteisiin ja tarkoituksiin pyydettiin arvioimaan prosentteina (taulukko 7).

Taulukko 7. Mopolla ajamisen olosuhteet ja tarkoitus.

Arvioi seuraavaksi mopolla ajamisesi jakautumista liikenteessä prosentteina?	
Ajoa talvikautena	_____ %
Ajoa kesä kautena	_____ %
	YHT. 100%
Ajoa kaupungissa tai taajamassa	_____ %
Ajoa taajaman ulkopuolella tai maaseudulla	_____ %
	YHT. 100%
Ajoa yksin	_____ %
Ajoa yhdessä kavereiden kanssa	_____ %
	YHT. 100%
Ajoa kouluun tai työhön	_____ %
Ajoa ystävien tai tuttavien luo	_____ %
Ajoa harrastuksiin tai muita asiointimatkoja	_____ %
Ajoa hovin vuoksi	_____ %
	YHT. 100%

Mopoilijoilta kysyttiin oliko heille sattunut liikennevahinkoja ja olivatko he saaneet liikenne-rangaistuksia mopolla ajaessaan (taulukko 8). Heitä pyydettiin myös kertomaan montako ja millaisia liikennevahinkoja heille oli sattunut, sekä mistä rikkomuksista he olivat saaneet liikenne-rangaistuksia mopoillessaan.

Taulukko 8. Mopoilijoille sattuneet liikennevahingot ja liikenne-rangaistukset.

Onko sinulle sattunut liikennevahinkoja mopolla ajaessasi?			
Ei	Kyllä	montako?	
	Törmäyksiä auton kanssa	_____ kpl	Kaatumisia _____ kpl
	Törmäyksiä jalankulkijan kanssa	_____ kpl	Tieltä suistumisia _____ kpl
	Törmäyksiä polkupyöräilijän kanssa	_____ kpl	Muita _____ kpl, mitä?
	Törmäyksiä toisen mopon kanssa	_____ kpl	_____
Oletko saanut liikenne-rangaistuksia mopolla ajaessasi?			
En	Kyllä	mistä rikkomuksista?	
	Ylinopeudesta		Ilman kypärää ajosta
	Mopon puutteista		Päihtyneenä ajosta
	Ilman mopokorttia ajosta		Muusta
	Viritetyllä mopolla ajosta		mistä? _____

Mopoilijat arvioivat mopoiluunsa liittyvien tekemisten useutta (taulukko 9).

Taulukko 9. Mopoillessa tehtyjen asioiden useus.

Kuinka usein olet mopoillessasi?	En koskaan	Harvoin	Silloin tällöin	Melko usein	Erittäin usein
Ajanut maastossa	1	2	3	4	5
Kyydittänyt kaveria	1	2	3	4	5
Kyydittänyt kaveria, jolla ei ollut kypärää	1	2	3	4	5
Kyydittänyt kaveria mopolla, joka ei ollut rekisteröity kahdelle	1	2	3	4	5
Ajanut ilman kypärää	1	2	3	4	5
Leikkinyt mopolla liikenteessä	1	2	3	4	5
Leikkinyt mopolla pihalla	1	2	3	4	5
Ajanut ylinopeudella	1	2	3	4	5
Ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena	1	2	3	4	5

Vastaajat arvioivat liikennetilanteiden koettua ongelmallisuutta ja näissä tilanteissa heille mahdollisesti sattuneita vaaratilanteita (taulukko 10.).

Taulukko 10. Ongelmalliseksi koetut liikennetilanteet ja niissä sattuneet vaaratilanteet.

Mikä seuraavista liikennetilanteista ja olosuhteista olet kokenut ongelmalliseksi ja missä näistä sinulle on sattunut vaaratilanteita?	Olen kokenut ongelmalliseksi			Minulle on sattunut vaaratilanteita	
	En koskaan	Joskus	Usein	Erittäin usein	Kyllä Ei
Pimeällä ajo					
Liukkaalla ajo					
Autojen seassa ajoradalla ajo					
Ruuhkaisella kevyen liikenteen väylällä ajo					
Kaistanvaihto ajettaessa ajoradalla					
Risteystilanteet autojen kanssa					
Risteystilanteet kevyen liikenteen osallisten kanssa					
Siirryttäessä kevyen liikenteen väylältä ajoradalle tai toisinpäin					

Mopoilijoilta kysyttiin mopon virittämistä, virittämistapaa, kuka mopoa on virittänyt ja olivatko he hankkineet mopoonsa viritysosia (taulukko 11).

Taulukko 11. Mopon virittäminen

Onko moposi viritetty?	
Ei Kyllä miten?	
Kuristusten poisto	Välitysten vaihtaminen
Sylinterin vaihtaminen tai muutokset	Kierroksenrajoittimen ohitus
Kaasuttimen vaihtaminen tai muutokset	Pakoputkiston vaihtaminen tai muutokset
	Muulla tavoin
	miten? _____
Kuka on virittänyt moposi?	
Itse perheenjäsen moponi oli hankittaessa viritetty kaveri mopoliike	
Oletko hankkinut moposi viritysosia?	
En Kyllä mitä osia ja mistä? _____	

Mopoilijoilta kysyttiin mopokorttikokeeseen valmistautumisesta ja olisivatko he itse kaivanneet mopokortin hankkimisen yhteyteen liikenteessä ajamisen sääntöopetusta, ajotunteja, mopon tekniikan opetusta tai ajokoetta liikenteessä (taulukko 12.). Mikäli vastaus oli kyllä, mopoilijoita pyydettiin kertomaan myös kuinka monta tuntia he olisivat kyseistä opetusta kaivanneet.

Taulukko 12. Mopokorttikokeeseen valmistautuminen ja mitä olisi itse kaivannut mopokortin hankkimisen yhteydessä.

Miten valmistauduit mopokorttikokeeseen?				
Opiskelemalla mopoiluun liittyviä liikennesääntöjä			Osallistamalla koulun valinnaiseen mopokurssiin	
Etsimällä tietoa internetistä			Osallistamalla autokoulun mopokurssille	
En mitenkään			Muulla tavoin	
		miten?	_____	
Olisitko itse kaivannut mopokortin hankkimisen yhteydessä?				
Liikenteessä ajamisen sääntöopetusta	En	Kyllä	montako? _____	tuntia
Ajotunteja	En	Kyllä	montako? _____	tuntia
Mopon tekniikan opetusta	En	Kyllä	montako? _____	tuntia
Ajokoetta liikenteessä	En	Kyllä		

Mopoilijoita pyydettiin arvioimaan kuinka paljon eri keinoin voitaisiin parantaa mopoilijoiden turvallisuutta (taulukko 13.).

Taulukko 13. Mopoilijoiden turvallisuutta parantavat keinot.

Kuinka paljon seuraavilla keinoilla voitaisiin parantaa mopoilijoiden turvallisuutta?				
	Ei lainkaan	Jonkin verran	Melko paljon	Erittäin paljon
Lisäämällä mopoilijoiden valvontaa	1	2	3	4
Lisäämällä autoilijoiden valvontaa	1	2	3	4
Lisäämällä mopoilijoiden koulutusta	1	2	3	4
Estämällä mopon virittäminen	1	2	3	4
Lisäämällä mopoilijoiden liikennesääntöjen tuntemusta	1	2	3	4
Nostamalla mopokortin ikärajaa	1	2	3	4
Jollain muulla keinolla, millä? _____	1	2	3	4

3.2.2 Haastattelujen teemat

Taustatietojen lisäksi kunkin ryhmän haastateltavilta kysyttiin kysymyksiä osittain eri teemoista ja samoista teemoistakin hieman eri näkökulmista. Alle on lyhyesti koottu pääteemat kunkin haastatellun ryhmän osalta.

Mopoilijat

Mopoilun aloittaminen, mopon ja mopokortin hankkiminen

Mopoilijoilta kysyttiin mopon ja mopokortin hankkimisesta: kauanko henkilö oli mopoillut, millainen mopo hänellä oli käytössään, miksi hän oli halunnut aloittaa mopoilun ja miten hänen vanhempansa olivat mopoilun aloittamiseen suhtautuneet (kun kyseessä oli nuori mopoilija). Edelleen kysyttiin mopokorttikokeeseen valmistautumisesta ja miten hyvin saatu oppi oli riittänyt mopouran alussa.

Ajosuorite mopolla

Ajosuoritetta pyrittiin haastattelussa kartoittamaan mahdollisimman laajasti: ajamisen määrää ja tarkoitusta, ajankohtaa, ajoseuraa, ajoympäristöä ja ajamiseen mahdollisesti liittyneitä ongelmia ja vaaratilanteita. Erikseen kysyttiin mopon tarpeellisuudesta liikkumavälineenä.

Mopon virittäminen

Haastatelluilta kysyttiin, oliko hänen moponsa viritetty ja jos oli, niin miten ja kuka virittämisen oli tehnyt.

Mopoilun turvallisuus, liikennesääntöjen noudattaminen ja rangaistukset

Haastatelluilta kysyttiin, oliko heille sattunut vaaratilanteita tai onnettomuuksia mopolla ajaessaan ja jos oli, niin millaisia. Erikseen kysyttiin, millaisissa tilanteissa haastateltava oli ajanut ilman kypärää tai ylinopeudella ja oliko haastateltava joskus ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena tai viritetyllä mopolla. Liikenne rikkomuksia ja niiden laatua kysyttiin, samoin kuin tietämystä rikosoikeudellisista seuraamuksista liittyen viritetyllä mopolla, juopuneena tai ilman kypärää ajoon. Käsityksiä mopoilun turvallisuudesta kysyttiin myös usealla kysymyksellä.

Mopoikäisten vanhemmat

Mopoikäisten vanhempien osalta kysymykset poikkesivat hieman sen mukaan, oliko perheessä mopoileva lapsi vai ei. Alla on teemoina kuvattu mopoilevan lapsen vanhemman haastatteluteemat. Jos perheessä ei ollut mopoilevaa lasta, niin haastattelun teemat noudattivat alla olevaa vain soveltuvien osin.

Mopoilun aloittaminen, mopon ja mopokortin hankkiminen sekä mopoikäiseen lapseen liittyvät kysymykset

Haastattelussa kysyttiin, mitä mieltä vanhempi oli ollut, kun lapsi halusi aloittaa mopoilun ja minkä ikäinen lapsi oli tuolloin. Miten mopokortti ja mopo oli hankittu, ja millainen mopo oli hankittu. Miten lapsi valmistautui mopokorttikokeeseen ja saiko hän riittävät valmiudet mopoilun aloittamiseen. Minkälainen lapsi on mopoilijana vanhemman mielestä.

Lapsen mopoilu

Lapsen ajamista kartoitettiin monella kysymyksellä: millaisia ajoja lapsi ajaa, ajamisen määrä ja tarkoitus, ajankohta, ajoseura, ajoympäristö ja ajamiseen mahdollisesti liittyneet ongelmat ja vaaratilanteet. Vanhemmilta kysyttiin mopon tarpeellisuudesta liikkumavälineenä ja sitä, millä lapsi liikkuisi, jos hänellä ei olisi mopoa. Muuttuiko lapsen elämä mopoilun myötä ja jos muuttui niin miten. Erikseen kysyttiin vanhemman mielipidettä siitä, missä mopon paikka on liikenteessä, kevyen liikenteen väylällä vai muun liikenteen joukossa.

Mopoilun turvallisuus, liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenne rangaistukset

Vanhemmilta kysyttiin, mitä he ajattelivat mopoilun turvallisuudesta. Erikseen kysyttiin itselle sattuneita vaaratilanteita tai kolareita mopoilijoiden kanssa sekä toisaalta lapselle tai lapsen kavereille mahdollisesti sattuneita vaaratilanteita tai kolareita mopolla ajettaessa. Lapsen ja lapsen kavereiden liikenne rikkomuksista mopoilla ajettaessa kysyttiin samoin kuin liikenne rikkomusten seuraamuksista. Edelleen kysyttiin vanhempien mielipidettä siitä, kohdistuuko mopoiluun riittävästi

poliisivalvontaa ja onko se oikeaan osuvaa. Yleisesti vanhemmilta kysyttiin, miten mopoilun turvallisuutta voitaisiin parantaa.

Poliisit

Haastateltavina oli pitkään ammatissa toimineita poliiseita, joten heiltä voitiin kysyä paitsi mopoilun nykytilaan liittyviä kysymyksiä, niin myös sitä, miten heidän mielestään mopoilu on viime aikoina muuttunut.

Miltä mopoilu näyttää ja miten mopoilu on muuttunut viime aikoina

Poliiseilta kysyttiin, millaista mopoilu on taajamissa ja taajamien ulkopuolella, nuorilla ja toisaalta vanhemmilla mopoilijoilla ja mopoilussa viime aikoina tapahtuneista muutoksista.

Mopoilun turvallisuus, sääntöjen noudattaminen, valvonta ja rangaistukset

Keskeisimmät kysymykset poliisien haastattelussa liittyivät luonnollisesti valvonnan määrään ja laatuun, sääntöjen noudattamiseen ja rangaistuksiin. Erikseen kysyttiin, mistä teoista rangaistaan ja mistä vain huomautetaan. Tarkennetusti kysyttiin seuraamuksia mopojen virittämisestä ja ylinopeuksista, ajosta ilman kypärää, liikennevirheistä, humalassa ajosta, porukassa rinnakkain ajosta ja leikkimisestä liikenteessä sekä ajosta kevyen liikenteen väylällä silloin, kun se ei ole sallittua. Mopojen virittämisen yleisyydestä, valvonnan tavoista ja mahdollisista rangaistusten toleransseista kysyttiin myös. Poliisilta kysyttiin myös mopoilijoiden liikenneonnettomuuksista ja vaaratilanteista sekä poliisin näkemystä yleensä mopoilun turvallisuudesta.

Mopokorttiin liittyvät kysymykset

Poliiseilta kysyttiin samoin kuin muilta haastateltavien ryhmiltä mielipiteitä mopokortista ja pitäisikö mopokorttia varten olla koulutusta ja ajotunteja sekä ajokoe liikenteessä. Heiltä kysyttiin lisäksi tulisiko koulutusta olla myös vanhemmille mopoilijoille. Edelleen kysyttiin sopivaa ikää mopoilun aloittamiseen.

Mopojen myyjät

Mopon ostaminen

Mopojen myyjiltä kysyttiin millaisia mopojen ostajaryhmät ovat ja onko ostajaryhmissä tapahtunut muutoksia. Lisäksi kysyttiin mitkä asiat ovat mopon ostajille itselleen ja mitkä asiat myyjän mielestä tärkeitä asioita mopoa ostettaessa.

Mopomallit ja ajovarusteet

Myyjiltä kysyttiin millaisia erityispiirteitä nykyisiin mopomalleihin liittyy. Tämän lisäksi heiltä kysyttiin mopoiluun liittyvistä ajovarusteista ja kypärän tärkeistä ominaisuuksista.

Mopoilun turvallisuus

Myyjiltä kysyttiin mikä on heidän näkemyksensä mopoilun turvallisuustilanteesta, millaisia vaaroja mopoiluun liittyy sekä mitä turvallisuuteen liittyviä asioita ostotilanteessa tulee esiin. Lisäksi myyjiltä kysyttiin miten mopoilun turvallisuutta voitaisiin parantaa.

Ajotaito

Myyjiltä kysyttiin kenen vastuulla mopon ostaneen nuoren ajotaito on sekä millainen käsitys heillä on mopon ostajien ajotaidosta.

Mopon virittäminen

Mopojen myyjiltä kysyttiin millaisista virityksistä ostajat ovat kiinnostuneet, millaisia virityksiä kaupan oleviin mopoihin on saatavilla sekä onko nykymopojen virittäminen erilaista vanhempiin mopoihin verrattuna. Myyjiltä tiedusteltiin myös millaisia virityksiä he tekevät asiakkaidensa mopoihin ja kuinka suuri osuus asiakkaista on kiinnostunut virityksistä.

3.3 TUTKIMUKSEN KÄYTÄNNÖN TOTEUTUS

3.3.1 Kyselytutkimus

Kyselytutkimus toteutettiin tammikuussa 2007 kolmessa Turun seudun oppilaitoksessa, peruskoulun yläasteen 9.:llä luokalla, lukion 1.:llä luokalla ja ammatti-instituutin 1.-2. luokilla. Peruskoulun yläasteen 9. luokille toimitettiin yhteensä 50 kyselylomaketta, lukion 1. luokille 60 lomaketta ja ammatti-instituutin 1.-2. luokille 40 lomaketta. Oppilaat täyttivät lomakkeen oppitunnin aikana, joten käytännössä kaikki vastasivat kyselyyn. Kyselylomakkeen yhteydessä luokkiin jaettiin lisäksi lomake, johon halukkaat saattoivat antaa puhelinnumeronsa haastattelun sopimista varten.

3.3.2 Haastattelut

Haastattelut toteutettiin puolistrukturoituna teemahaastatteluna. Kysymysten pohjana oli valmis teemarunko, jota käytettiin joustavasti haastattelussa esille tulleiden asioiden ohella. Haastateltavat tavoitettiin monen eri kanavan kautta. Heitä haastateltiin huoltoasemilla, kahvilassa, nuorisotalolla, kouluissa, kotona ja mopoliikkeissä. Osa haastatteluista tehtiin puhelimitse. Haastattelut olivat kestoltaan puolesta tunnista tuntiin.

3.4 TILASTOLLISET MENETELMÄT

Kyselyn tulosten tarkasteluissa käytettiin SPSS 14.0.1 tilasto-ohjelmaa. Tulokset esitetään pääosin frekvenssi ja keskiarvotarkasteluina, tilastollisina menetelminä käytettiin χ^2 -testiä ja keskiarvojen t-testiä. Tilastollisissa vertailuissa tarkasteltiin mahdollisia eroja pääosin tyttöjen ja poikien välillä. Koulutaustan suhteen vertailua hankaloitti mopoilevien yläasteen oppilaiden vähäinen määrä ($n = 8$). Lukiolaisten ja ammatti-instituutin mopoilevien oppilaiden vertailu voitiin suorittaa, mutta vain poikien osalta, koska ammatti-instituutin mopoilevista oppilaista ainoastaan yksi oli tyttö.

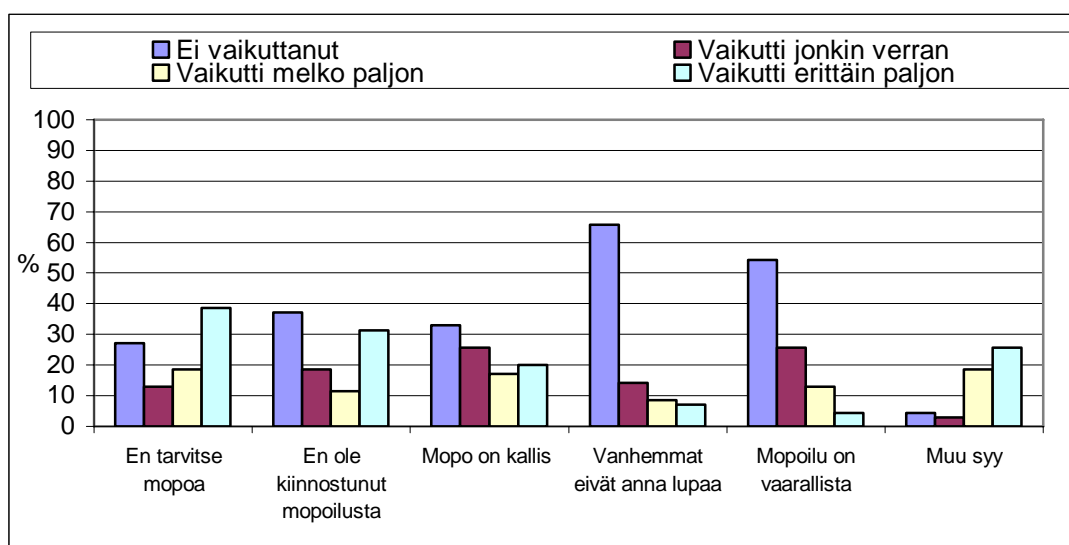
Haastattelujen analysoinnissa käytettiin luokittelevaa sisällönanalyysia.

4. TULOKSET

4.1 Kyselyn tulokset

Miksi ei ole hankkinut mopokorttia

Kaksi eniten vaikuttanutta syytä mopokortin hankkimattomuuteen olivat, että vastaaja ei tarvinnut mopoa (57 %:lla vastaajista tämä oli vaikuttanut melko paljon tai erittäin paljon) tai vastaaja ei ollut kiinnostunut mopoilusta (43 %:lla vastaajista tämä oli vaikuttanut melko paljon tai erittäin paljon) (kuva 5.). Se, että vanhemmat eivät olisi antaneet lupaa tai että vastaajat olisivat kokeneet mopoilun vaaralliseksi, ei ollut vaikuttaneet mopokortin hankkimattomuuteen.



Kuva 5. Syyt, jotka olivat vaikuttaneet siihen, ettei vastaaja ollut hankkinut mopokorttia.

Keskiarvotarkastelussa suurimman painoarvon sai muu syy (ka 3,4) ja tämän jälkeen toiseksi suurimmaksi syyksi nousi se, että vastaaja ei tarvinnut mopoa (ka 2,7). Kohtaan muu syy annettiin seuraavat vastaukset:

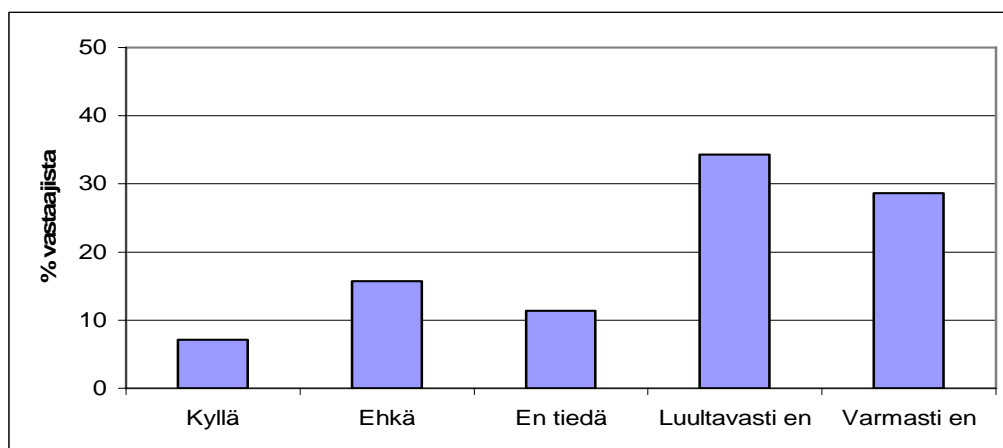
- voin käyttää joukkoliikennettä, mopoilu saastuttaa
- rahat voi sijoittaa paremminkin
- saastuttaminen
- ei ole jaksanut
- ei oikein tietoa miten hankitaan
- ei ole tarvis kun muutenkin menee
- ei vaan kiinnostanut ennen (nyt kiinnostaa hankkia kortti)
- bussilla kulkee paremmin
- odotan autoa
- vanhemmat ei maksa
- ei ole aikaa
- rikkoisin mopon kuulemma
- mennyt vuodella eteenpäin
- minulla on auto

Esitetystä muista syistä valtaosa sopii valmiisiin vastausvaihtoehtoihin. Vastaajat lienevät halunneet vain omin sanoin kertoa esimerkiksi sen, etteivät ole kiinnostuneita mopoilusta (esimerkiksi vastaukset: ”ei ole jaksanut”, ”ei vaan kiinnostanut ennen (nyt kiinnostaa hankkia kortti)”, ”ei ole aikaa”) tai etteivät tarvitse

mopoa (”ei ole tarvis kun muutenkin menee”, ”bussilla kulkee paremmin”, ”minulla on auto”, ”voin käyttää joukkoliikennettä, mopoilu saastuttaa”).

Mopokortin hankkiminen tulevaisuudessa

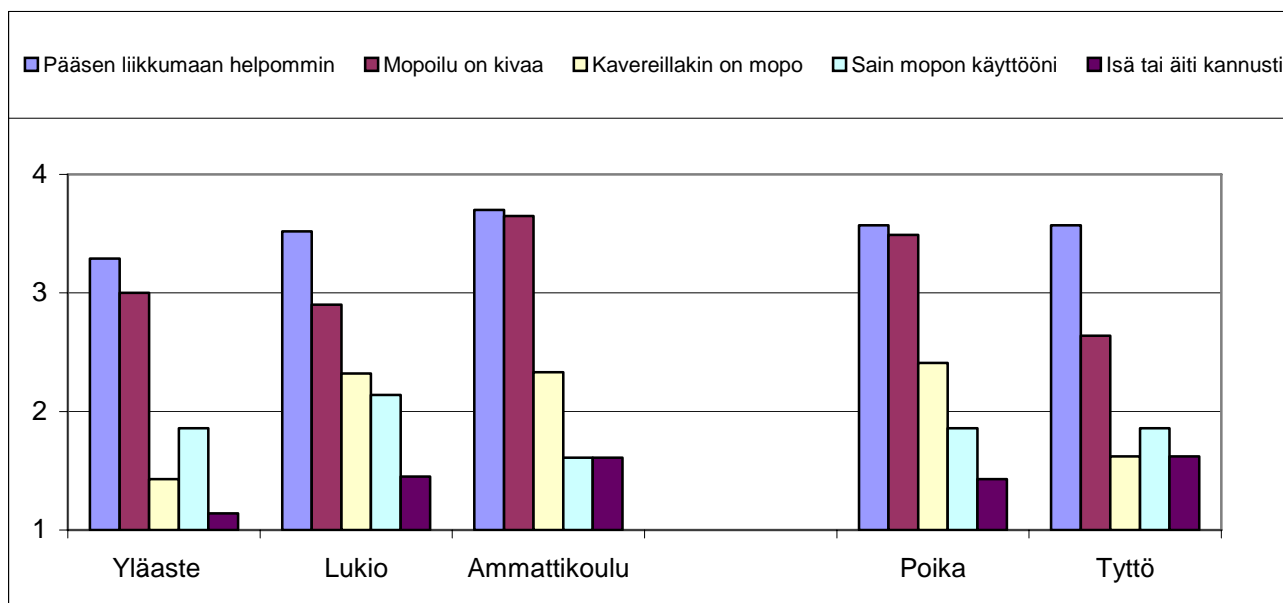
Runsa neljännes (29 %, n = 20) ei-mopoilevista nuorista oli varma siitä, ettei aikunut hankkia mopokorttia tulevaisuudessakaan. Viisi vastaajaa (7 %) ilmoitti aikovansa hankkia mopokortin tulevaisuudessa (kuva 6)



Kuva 6. Aikooko hankkia mopokortin tulevaisuudessa.

Mopokortin hankkimiseen vaikuttaneet asiat

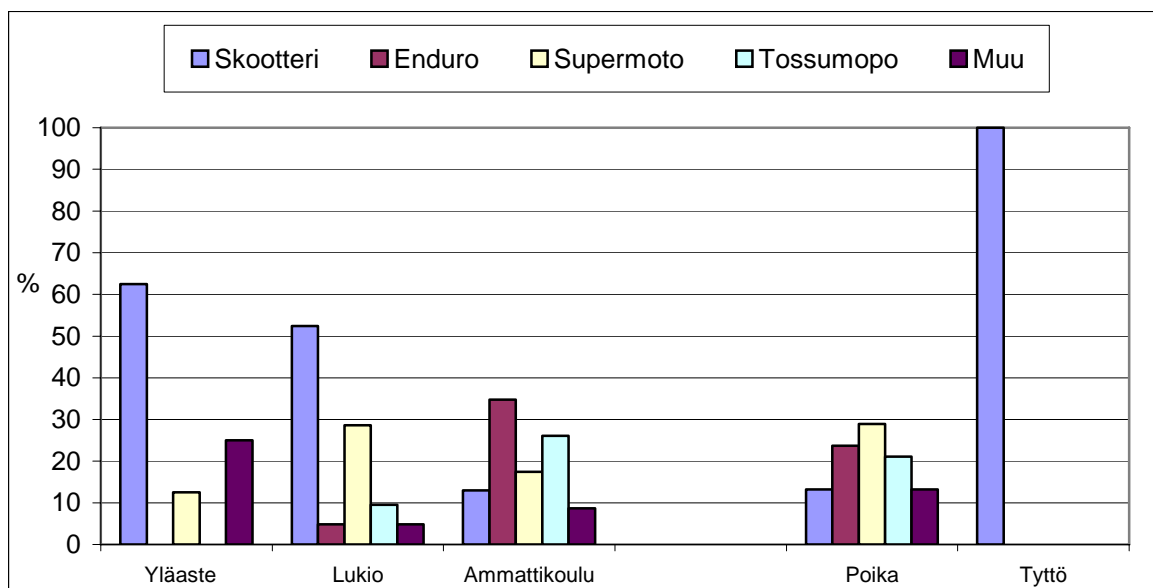
Mopokortin hankkimiseen vaikuttaneista asioista merkittävimiksi nousivat liikkumisen helpottuminen ja se, että mopoilu on kivaa (kuva 7). Pojilla mopoilun mukavuus ($t = 2.72, p < .02$) ja se, että kavereillakin on mopo ($t = 2,55, p < .02$) olivat vaikuttaneet mopokortin hankintaan enemmän kuin tytöillä. Lukiolaisten ja ammatti-instituutin poikien välillä ei ollut eroja.



Kuva 7. Mopokortin hankkimiseen vaikuttaneet asiat (keskiarvo) kouluittain ja sukupuolen mukaan (arviointiasteikko: 1 = ei vaikuttanut, 2 = vaikutti jonkin verran, 3 = vaikutti melko paljon, 4 = vaikutti erittäin paljon).

Mopotyyppi

Koko mopoilijoiden ryhmässä suosituin mopotyyppi oli skootterimopo. Skootterimopoja oli 19 vastaajalla (37 %). Kaikki tyttöjen mopot olivat skoottereita (kuva 8.). Poikien mopotyyppit olivat yleisyyden mukaan: supermoto (11 vastaajaa, 29 %), enduro (9 vastaajaa, 24 %) ja tossumopo (8 vastaajaa, 21 %). Skootterimopoja oli erityisesti yläasteen ja lukion oppilailta, ammatti-instituutin oppilailta suosituimmat mopotyyppit olivat enduro ja tossumopo.



Kuva 8. Mopotyyppi kouluittain ja vastaajan sukupuolen mukaan.

Kuinka lujaa moposi kulkee?

Neljä (8 %) vastaajaa ilmoitti moponsa kulkevan 45 km/h (taulukko 14), hiukan vajaa neljännes (24 %) mopoilijoista ilmoitti moponsa kulkevan välillä 51 – 60 km/h. Yli puolet vastaajista (29 vastaajaa, 56 %) raportoi moponsa kulkevan yli 60 km/h.

Taulukko 14. Tyttöjen ja poikien ilmoittamat mopojen huippunopeudet

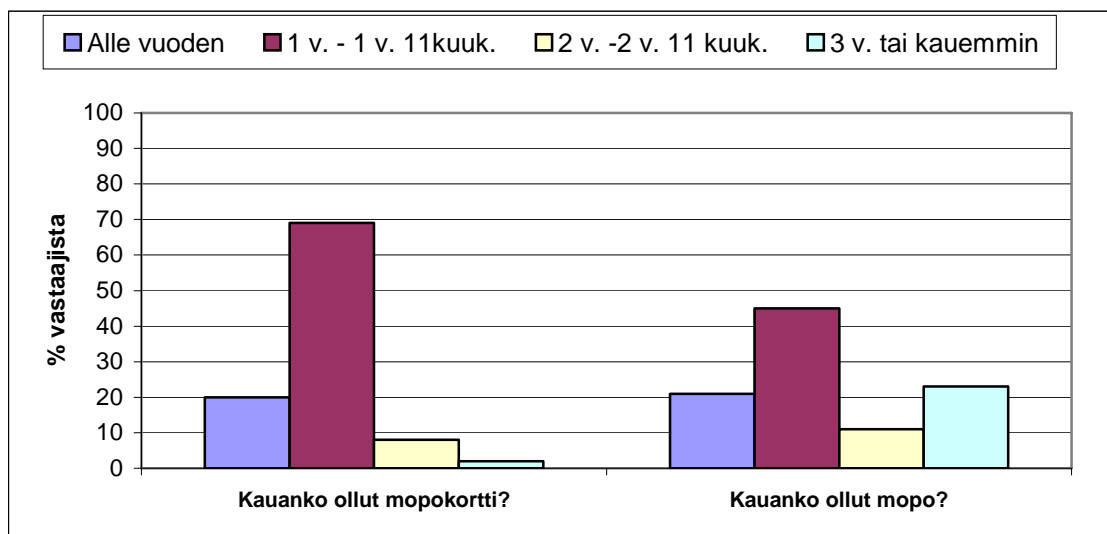
	45 km/h	46-50 km/h	51-60 km/h	61-70 km/h	71-80 km/h	81-90 km/h	91-100 km/h	Yli 100 km/h
Poika	-	5	6	6	7	6	3	5
Tyttö	4	1	6	-	2	-	-	-
Yhteensä	4 8 %	6 12 %	12 24 %	6 12 %	9 18 %	6 12 %	3 6 %	5 10 %

Koko mopoilijoiden ryhmässä mopon huippunopeuden keskiarvoksi tuli 72 km/h, ilmoitetut nopeudet vaihtelivat välillä 45–140 km/h. Poikien mopot kulkivat selvästi kovempaa kuin tyttöjen. Huippunopeuksien keskiarvo oli pojilla 78 km/h ja tytöillä 56 km/h ($t = 4,52$, $p < .001$). Mopojen nopeuksien keskiarvoissa ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja lukiolaisten ja ammatti-instituutin poikien välillä, vaikkakin

lukiolaisten poikien mopojen nopeuksien keskiarvo oli 75 km/h ja ammatti-instituutin 83 km/h.

Kuinka kauan on ollut mopokortti ja mopo?

Vastaajista 69 %:lla oli ollut mopokortti 1-2 vuotta, 20 %:lla alle vuoden ja 10 %:lla mopokortti oli ollut kaksi vuotta tai kauemmin (kuva 9). Kolmasosalla (33 %) mopoilijoista mopo oli ollut kaksi vuotta tai kauemmin ja 66 %:lla mopo oli ollut alle kaksi vuotta.

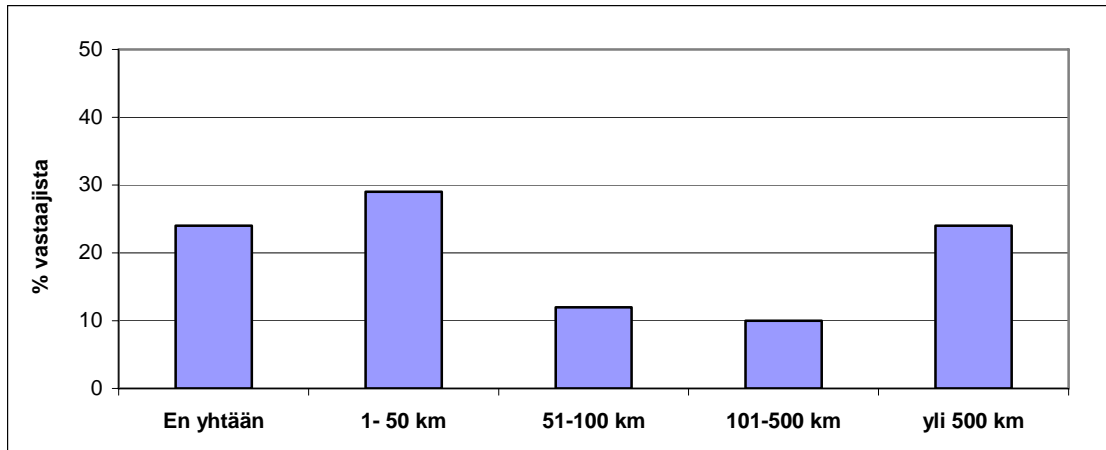


Kuva 9. *Kauanko ollut mopokortti ja mopo*

Ajokokemus mopolla

Ajokilometrejä mopolla oli kertynyt tytöille (ka. 1185 km) selvästi poikia (ka. 5992 km) vähemmän ($t = 6,70$, $p < .001$). Ammatti-instituutin ja lukiolaisten poikien välillä ajokokemuksessa (ajokilometrit yhteensä ja ennen kortin hankkimista ajetut kilometrit) ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja.

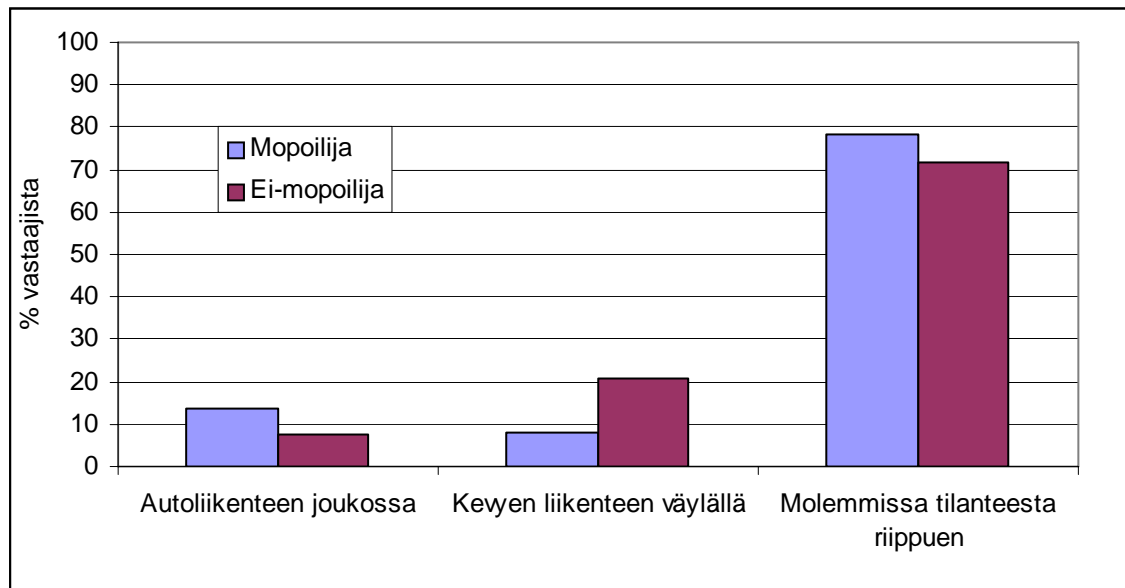
Myös ennen mopokortin hankkimista ajetut kilometrit erottelivat tyttöjä ja poikia. Pojat olivat ajaneet keskimäärin 831 km ja tytöt 162 km ennen kortin hankkimista ($t=2.05$, $p < .05$). Enemmistö mopoilijoista (76 %) raportoi ajaneensa mopolla ennen mopokortin hankkimista (kuva 10). Ajamisen määrän suhteen ryhmä oli selvästi jakautunut, toisaalta niihin mopoilijoihin, jotka kertoivat ajaneensa 50 kilometriä tai vähemmän (29 %) ja taas toisaalta niihin mopoilijoihin, jotka ilmoittivat ajaneensa yli 500 kilometriä ennen mopokortin hankkimista (24 %).



Kuva 10. Paljonko on ajanut mopolla ennen mopokortin hankkimista.

Missä mopolla on turvallisinta ajaa?

Sekä mopoilijoiden (78 %) että ei-mopoilijoiden (72 %) enemmistö oli sitä mieltä, että turvallisinta on ajaa mopolla tilanteesta riippuen joko kevyen liikenteen väylällä tai autoliikenteen joukossa (kuva 11). Ryhmien välillä ei ollut tilastollisesti merkitseviä eroja.



Kuva 11. Missä mopolla on turvallisinta ajaa?

Vaaratilanteet mopoilijoiden kanssa kevyen liikenteen väylällä

Sekä mopoilijoilta että ei-mopoilijoilta kysyttiin heille mopoilijoiden kanssa kevyen liikenteen väylällä sattuneita vaaratilanteita. Mopoilijoiden ryhmässä vaaratilanteita oli sattunut yhdeksälle mopoilijalle (17 %). Tosin he kuvasivat muitakin kuin vain muiden mopoilijoiden kanssa sattuneita vaaratilanteita. Mopoilijat kuvasivat heille sattuneet vaaratilanteet seuraavasti:

- kaveri teki äkkijarrutuksen ja ajoin melkeen päin
- kolari pakettiauton kanssa. Autoilijan vika
- autot tulevat pihateiltä eteen jonkin näköesteen takaa ja kävelijät vaihtavat yllättäen tien reunasta toiseen ja jäävät melkein alle
- ajoin kaverin perässä ja hän pysähtyi niin että takapyörä nousi ilmaan ja ajoin päin. Ennen osumista katsoin peiliin ja en ehtinyt reagoimaan pysähtyneeseen kaveriin.
- esim. mummo on hypännyt eteen ja olen joutunut tekemään nopean väistöliikkeen
- kävelytiellä 90 km/h niin aina sattuu ja tapahtuu!
- ajoin kolarin, auton perään
- kettu tuli tielle eteeni ja jouduin tekemään äkkiväistön ja kaaduin
- kavereiden kanssa ajaessa

Myös ei-mopoilevien ryhmässä yhdeksälle (13 %) oli sattunut vaaratilanteita mopoilijoiden kanssa. Tilanteiden kuvaukset olivat seuraavanlaiset:

- jotkut eivät käytä minkäänlaisia merkkejä kääntyessään tai tööttää ohittaessaan→PAM
- kyydissä ollessani on jotkut autoilijat monesti meinanneet ajaa yli
- tulee kovaa eikä väistä melkein ollenkaan
- pyöräilin ja mopo tuli väärää kaistaa minua vastaan ja törmäsimme
- mopoilija on ajanut pimeällä ilman valoja, lujaa melkein ylitseni
- pässi on melkein ajanut ylitseni
- mopoilija on ohittanut liian läheltä ja tullut kolmion takaa suojatielle asti
- olin siis kavereiden kanssa ajelemassa, olin siis kaverin kyydissä, sitten kaverit ottavat keskellä keskustaa nopeuskilvat ja tiellä onkin pomppu ja lennän melkein kyydistä
- useasti kun olen ”saanut kunnian” kokeilla erinäisiä versioita omalla pyörälläni

Mopolla ajaminen eri olosuhteissa ja tarkoituksissa

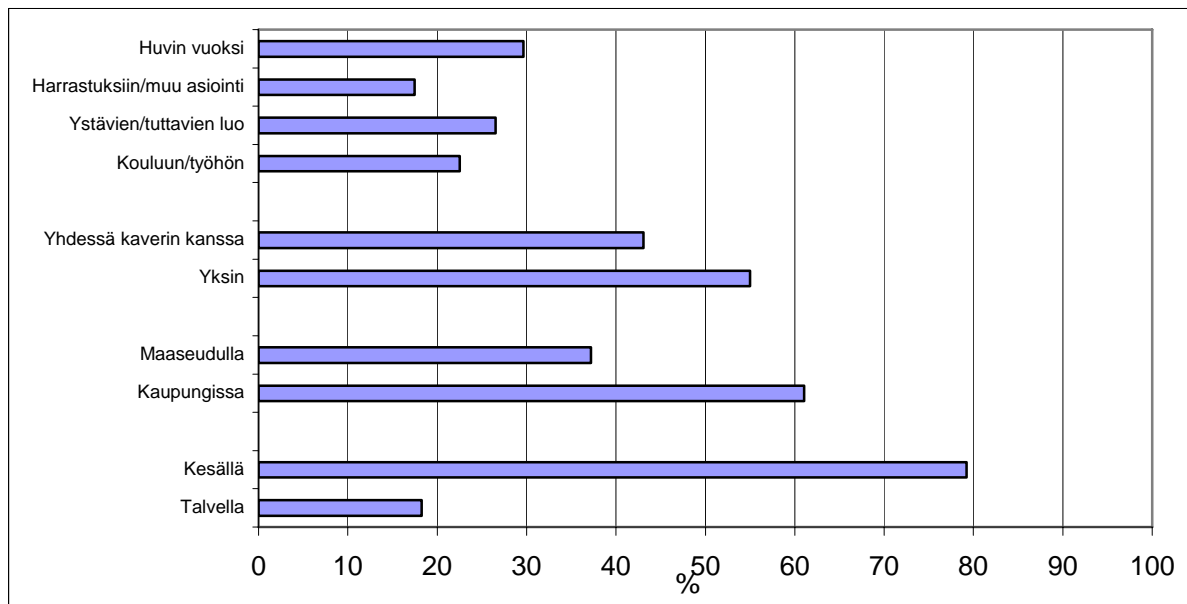
Mopoilijoita pyydettiin arvioimaan ajamistaan eri olosuhteissa ja tarkoituksissa neljänä eri kokonaisuutena (katso taulukko 7. s. 19), joista kukin kokonaisuus muodostaisi yhteensä 100 %. Kaikki vastaajat eivät kuitenkaan olleet arvioineet ajon tarkoituksia pyydetyllä tavalla, joten arvioiden epätarkkuudesta johtuen vertailtavina olleiden asioiden prosenttilukujen summa ei muodosta täyttä sataa.

Kysyttäessä mopolla ajamisen jakautumista talvi- ja kesäkauden ajoon, selvä enemmistö vastaajista ilmoitti ajavansa enemmän kesä kautena (79 %) kuin talvikautena (18 %) (kuva 12).

Mopoilijoiden enemmistö (61 %) ajoi enemmän kaupungissa tai taajamassa kuin taajaman ulkopuolella tai maaseudulla (37 %). Vastaajat kertoivat myös ajavansa mopolla enemmän yksin kuin kaverin kanssa (55 % vs. 43 %).

Mopoilijoilta kysyttiin myös heidän ajamisensa jakautumista eri tarkoituksiin: hovin vuoksi ajoon, harrastuksiin tai muihin asiointi ajoihin, ystävien tai tuttavien luo ajoon

sekä kouluun tai työhön ajoon. Huvin vuoksi ajo nousi vastaajien keskuudessa yleisimmäksi (30 %), seuraavaksi yleisintä oli ajo ystävien tai tuttavien luo (27 %), kouluun tai työhön (23 %) ja vähiten mopoilijat kertoivat ajavansa harrastuksiin tai tekevänsä muita asiointimatkoja (17 %).



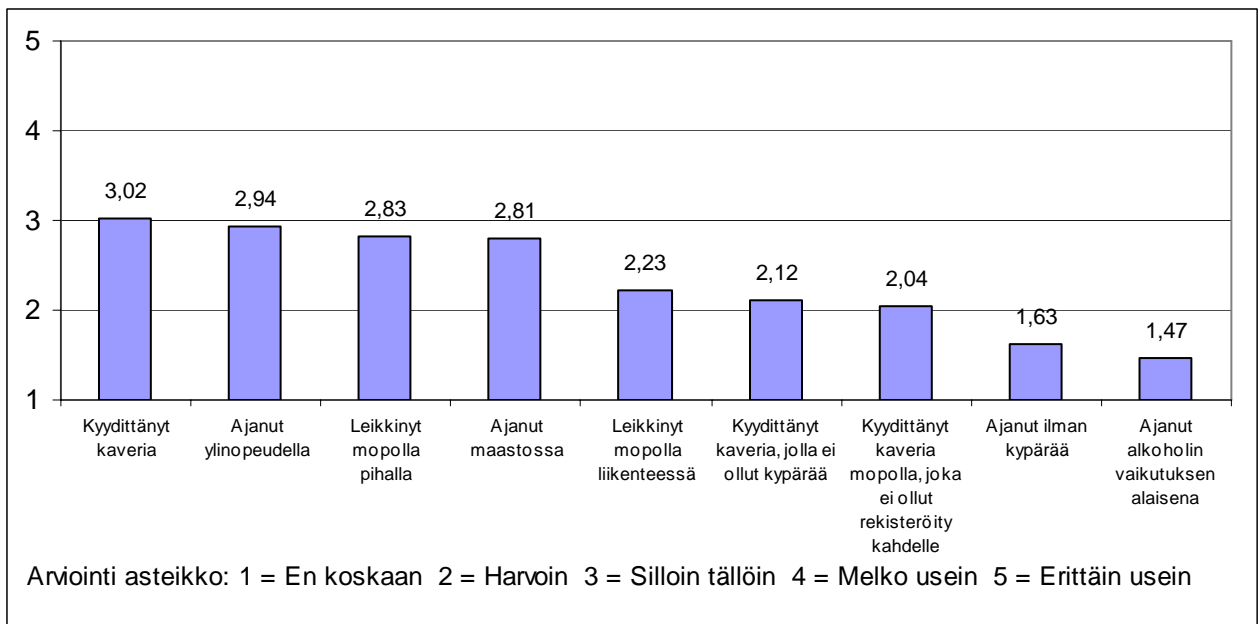
Kuva 12. Mopoilijoiden ajon jakautuminen eri olosuhteisiin ja tarkoituksiin.

Tyttöjen ja poikien välillä oli ero ainoastaan siinä, että pojat ajoivat enemmän huvin vuoksi kuin tytöt (35 % vs. 14 %; $t = 3.00$, $p < .01$).

Lukiolaispoikien ja ammatti-instituutin poikien ajoissa oli seuraavia eroja: lukiolaiset ajoivat ammatti-instituutin oppilaita enemmän kesällä ($t = 2.39$, $p < .05$), ammatti-instituutin oppilaita vähemmän maaseudulla tai taajaman ulkopuolella ($t = -2.07$, $p < .05$) ja he ajoivat enemmän harrastuksiin kuin ammatti-instituutin oppilaat ($t = 2.26$, $p < .05$).

Millaista mopoilu on?

Mopoillessa tehtyjen asioiden keskiarvotarkastelussa useimmin tehdyiksi asioiksi nousivat kaverin kyydittäminen (ka. 3,0), ylinopeudella ajaminen (ka. 2,9), leikkiminen mopolla pihalla (ka. 2,8) ja maastossa ajaminen (ka. 2,8) (kuva 13). Tuloksia tarkasteltaessa täytyy kuitenkin muistaa, että arvo 3 tarkoitti vaihtoehtoa silloin tällöin. Harvimminkin ajettiin ilman kypärää (ka. 1,6) tai alkoholin vaikutuksen alaisena (ka. 1,5).



Kuva 13. Mopoilla tehtyjen asioiden keskiarvojakaumat suurimmasta pienimpään.

Taulukossa 15 on esitetty mopoilla tehdyt eri asiat frekvenssijakaumina. Suurimmassa osassa vastaajien enemmistö on kertonut tekevänsä kysytyä asiaa harvoin tai ei koskaan. Valtaosa (71 %) kertoi, ettei koskaan ole ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena ja yli puolet (54 %) ei ole koskaan ajanut ilman kypärää. Vastaajista 46 % ei ole koskaan kyydittänyt kaveria mopolla, joka ei ole ollut rekisteröity kahdelle ja 40 % kertoi, ettei ole koskaan leikkinyt mopolla liikenteessä. Vastaajien enemmistöllä harvoin tehtyjä asioita olivat kypärättä olleen kaverin kyydittäminen (37 %), mopolla leikkiminen pihalla (27 %) ja ylinopeudella ajaminen (25 %). Kaverin kyydittäminen ja maastossa ajaminen olivat asioita, joita vastaajien enemmistö ilmoitti tekevänsä silloin tällöin.

Taulukko 15. Kuinka usein oli tehnyt seuraavia asioita mopoillaan? Vastaajien enemmistön mielipidettä kuvaavat luvut on esitetty lihavoituina.

	En koskaan		Harvoin		Silloin tällöin		Melko usein		Erittäin usein	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Kyydittänyt kaveria	4	8	13	25	19	37	10	19	6	12
Ajanut ylinopeudella	11	21	13	25	7	14	10	19	11	21
Leikkinyt mopolla pihalla	10	19	14	27	10	19	11	21	7	14
Ajanut maastossa	7	14	10	19	25	48	6	12	4	8
Leikkinyt mopolla liikenteessä	21	40	9	17	16	31	1	2	5	10
Kyydittänyt kaveria jolla ei ollut kypärää	16	31	19	37	9	17	2	4	3	6
Kyydittänyt kaveria mopolla, joka ei ollut rekisteröity kahdelle	24	46	13	25	5	10	3	6	5	10
Ajanut ilman kypärää	28	54	18	35	4	8	1	2	1	2
Ajanut alkoholin vaikutuksen alaisena	37	71	8	15	4	8	-	-	2	4

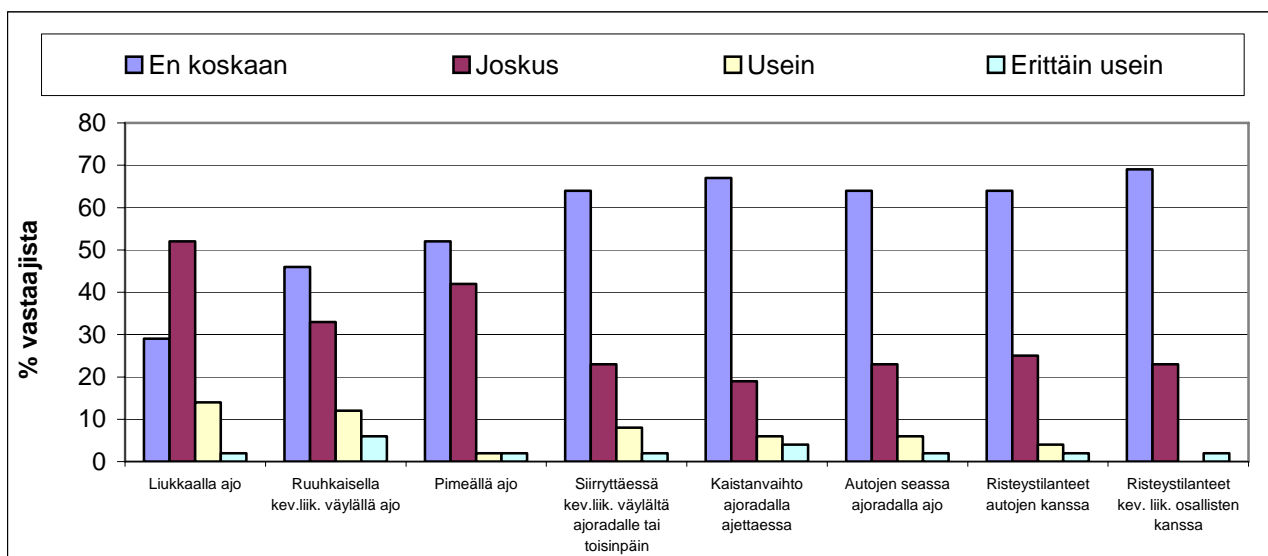
Tyttöjen ja poikien välillä oli eroja sen suhteen, mitä he olivat mopoillessaan tehneet. Pojat ajoivat useammin maastossa ($t = 3.30, p < .01$), kyydittivät ilman kypärää olevaa kaveriaan ($t = 2.31, p < .05$), ajoivat itse ilman kypärää ($t = 3.03, p < .01$), olivat leikkineet sekä liikenteessä ($t = 6.57, p < .001$) että pihalla ($t = 3.50, p < .01$) ja ajaneet ylinopeudella ($t = 4.28, p < .01$) useammin kuin tytöt.

Ammatti-instituutin pojat olivat ajaneet lukiolaispoikia useammin alkoholin vaikutuksen alaisena ($t = -2.66, p < .05$)

Ongelmalliseksi koetut liikennetilanteet ja vaaratilanteet

Liukkaalla ajo oli ainoa liikennetilanne, jonka yli puolet vastaajista (52 %) oli ilmoittanut kokevansa joskus ongelmalliseksi (kuva 14). Myös pimeällä ajo (42 %) ja ruuhkaisella kevyen liikenteen väylällä ajo koettiin joskus ongelmalliseksi (33 %). Selvä enemmistö vastaajista ilmoitti ettei ollut kokenut muita arvioitavina olleita liikennetilanteita koskaan ongelmalliseksi (kuva 14).

Tytöt olivat kokeneet poikia useammin risteystilanteet autojen kanssa ongelmallisiksi ($t = -3.30, p < .01$). Muiden väittämien kohdalla tytöt ja pojat eivät eronneet toisistaan. Ammatti-instituutin ja lukiolaisten välillä ei ollut eroja yhdenkään väittämän suhteen.



Kuva 14. Ongelmalliseksi koetut liikennetilanteet

Mopoilijoilta kysyttiin myös oliko heille sattunut vaaratilanteita näissä liikennetilanteissa (taulukko 16). Tähän kysymykseen oli jättänyt vastaamatta noin kolmasosa mopoilijoista (vaihtelevasti 16-19 mopoilijaa). Liukkaalla ajossa vaaratilanteita oli sattunut 31 %:lle vastanneista mopoilijoista ($n=11$). Tyttöjen ja poikien välisiä eroja ei voitu testata vastausten vähäisen määrän takia.

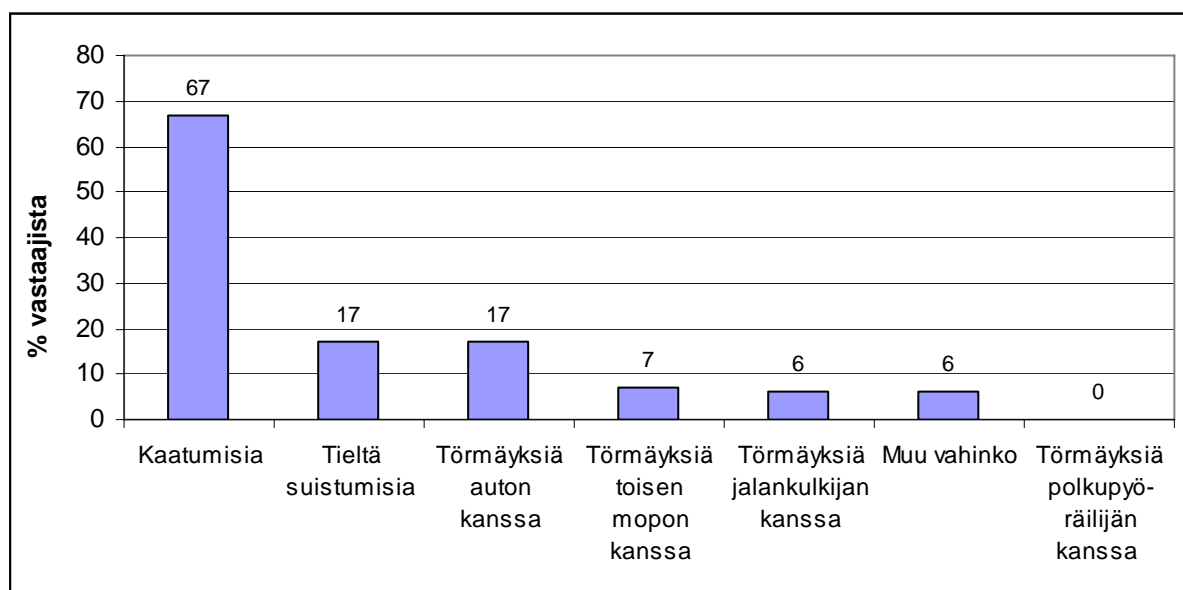
Taulukko 16. Eri liikennetilanteissa mopoilijoille sattuneet vaaratilanteet.

Sattuneet vaaratilanteet	Kyllä vastauksia	
	n	% ^(*)
Liukkaalla ajo	11	31
Kaistanvaihto ajoradalla ajettaessa	4	11
Pimeällä ajo	3	9
Autojen seassa ajoradalla ajo	3	9
Siirryttäessä kev.liik. väylältä ajoradalle tai toisinpäin	2	6
Risteystilanteet autojen kanssa	2	6
Risteystilanteet kev.liik. osallisten kanssa	2	6
Ruuhkaisella kev. liik. väylällä ajo	2	6

(*) = Osuus niistä, jotka kysymykseen olivat vastanneet.

Sattuneet liikennevahingot

Mopoilijoista 62 % (n=32) ilmoitti, että heille on sattunut liikennevahinkoja mopolla ajaessaan. Pojista vahinkoja oli sattunut 66 %:lle ja tytöistä 50 %:lle. Mopolla kaatuminen oli selvästi yleisin vahinkotyyppi (kuva 15). Kaikki mopoilijat eivät kuitenkaan olleet pitäneet kaatumisia liikennevahinkoina, koska 35 mopoilijaa (67 %) oli ilmoittanut kaatuneensa. 14 mopoilijaa (27 %) ilmoitti kaatuneensa kerran, 13 mopoilijaa (25 %) kaksi kertaa ja 8 mopoilijaa (15 %) kertoi kaatuneensa kolme kertaa tai useammin. Tieltä suistumiset ja törmäykset auton kanssa olivat seuraavaksi yleisempiä vahinkoja.



Kuva 15. Mopoilijoille sattuneiden eri tyyppisten liikennevahinkojen prosentuaalinen osuus vastanneilla.

Kaatumisten lisäksi mopoilijoille useammin kuin kerran sattuneita vahinkoja olivat: törmäys jalankulkijan kanssa (1 vastaajaa ilmoitti törmänneensä neljä kertaa jalankulkijan kanssa), törmäys toisen mopoilijan kanssa (yksi vastaaja ilmoitti kaksi törmäystä ja yksi vastaaja kolme), tieltä suistuminen (kaksi vastaajaa ilmoitti kaksi tieltä suistumista ja yksi oli vastannut suistuneensa tieltä useasti).

Liikenerangaistukset

Mopoilijoista 11 (21 %) oli saanut liikenerangaistuksia mopolla ajaessaan, heistä 10 oli poikia ja yksi tyttö. Kuusi mopoilijaa oli saanut rangaistuksen viritetyllä mopolla ajosta, kolme ylinopeudesta, kolme mopon puutteista ja kaksi oli saanut rangaistuksen ilman kypärää ajosta. Neljällä mopoilijalla oli liikenerangaistus muusta rikkomuksesta, kolmella heistä oli rangaistus mopolla kyyditsemisestä ja yhdellä turhasta ajosta sekä liikenteen törkeästä vaarantamisesta. Yhdellä vastaajalla on saattanut olla useampia rangaistuksia.

Mopon viritäminen

Mopoilijoista 34:llä (65 %) oli viritetty mopo. Tytöt ja pojat erosivat selvästi mopon viritämisen suhteen. Pojista 32:lla (84 %) oli viritetty mopo, kun taas tyttöjen mopoista kaksi (14 %) oli viritettyjä ($\chi^2=22.10$, $df=1$, $p<.001$). Seuraavat tarkastelut koskevatkin vain poikia. Viritämisessä ei ollut eroa ammatti-instituutin ja lukiolaisten poikien välillä. Viritäminen oli yhtä yleistä molemmissa. Mopotyypeittäin tarkasteltuna tavallisinta oli tossumopojen, supermotojen ja enduromopojen viritäminen (taulukko 17).

Taulukko 17. Viritäminen mopotyypeittäin (mukana vain poikien mopot).

	Ei ollut viritetty		Oli viritetty	
	n	%	n	%
Skootterimopo (n=5)	2	40	3	60
Enduromopo (n=9)	1	11	8	89
Supermoto (n=11)	1	9	10	91
Tossumopo (n=8)	-	-	8	100
Muu (n=5)	2	40	3	60
Yhteensä	18	35	34	65

Yleisimmin tehdyt viritysmuutokset olivat pakoputkiston vaihtaminen tai muutos (21 mopoa), kaasuttimen vaihtaminen tai muutos (17 mopoa) ja välitysten vaihto (17 mopoa) (taulukko 18).

Taulukko 18. Tehdyt viritykset mopotyypeittäin (yhdessä mopossa on saattanut olla tehtynä useampia muutoksia samanaikaisesti).

	Kuristus- ten poisto	Sylinterin vaihto/muut.	Kaasutti- men vaiht./muut.	Välitys- ten vaihto	Kierr.raj. ohitus	Pakoput- kiston vaiht./muut.	Muu
Skootteri (n=5)	-	-	-	1	-	1	2
Enduro (n=9)	5	3	5	3	-	4	1
Supermoto (n=11)	6	4	5	7	1	7	1
Tossumopo (n=8)	3	3	4	5	2	7	2
Muu (n=5)	1	2	3	1	1	2	-
YHT	15	12	17	17	4	21	6

Selvästi yleisintä oli mopon virittäminen itse (25 mopoilijaa). Kuusi mopoa oli ollut hankittaessa viritettyjä, neljää oli viritännyt mopoliike, kolmea kaveri ja kahta mopoa oli viritännyt perheenjäsen. Mopon viritykseen on voinut osallistua useampi kuin yksi viritäjä (eli mopoa on saatettu virittää sekä yksin että kaverin kanssa). Mopoilijoista 21 oli hankkinut mopoonsa myös viritysosia, kahdeksan heistä mopokaupoista ja neljä tilannut osia internetin kautta. Loput eivät kertoneet mistä olivat viritysosia hankkineet.

Miten mopokorttikokeeseen valmistauduttiin?

Yleisimmät tavat mopokorttikokeeseen valmistauduttaessa olivat mopoiluun liittyvien liikennesääntöjen opiskeleminen (38 vastaajaa, 73 %) ja tiedon hakeminen internetistä (23 vastaajaa, 44 %) (taulukko 19). Seitsemän vastaajaa (14 %) kertoi, ettei ollut valmistautunut kokeeseen mitenkään.

Taulukko 19. Raportoidut tavat mopokorttikokeeseen valmistautumisessa (yksi vastaaja on voinut rastittaa useammankin vaihtoehdon).

Miten valmistauduit mopokorttikokeeseen?	Kyllä	
	n	%
Opiskelemalla mopoiluun liittyviä liikennesääntöjä	38	73
Etsimällä tietoa internetistä	23	44
En mitenkään	7	14
Muu tapa	4	8
Osallistamalla koulun valinnaiseen mopokurssiin	2	4
Osallistamalla autokoulun mopokurssille	1	2

Mitä olisit itse kaivannut mopokortin hankkimisen yhteydessä?

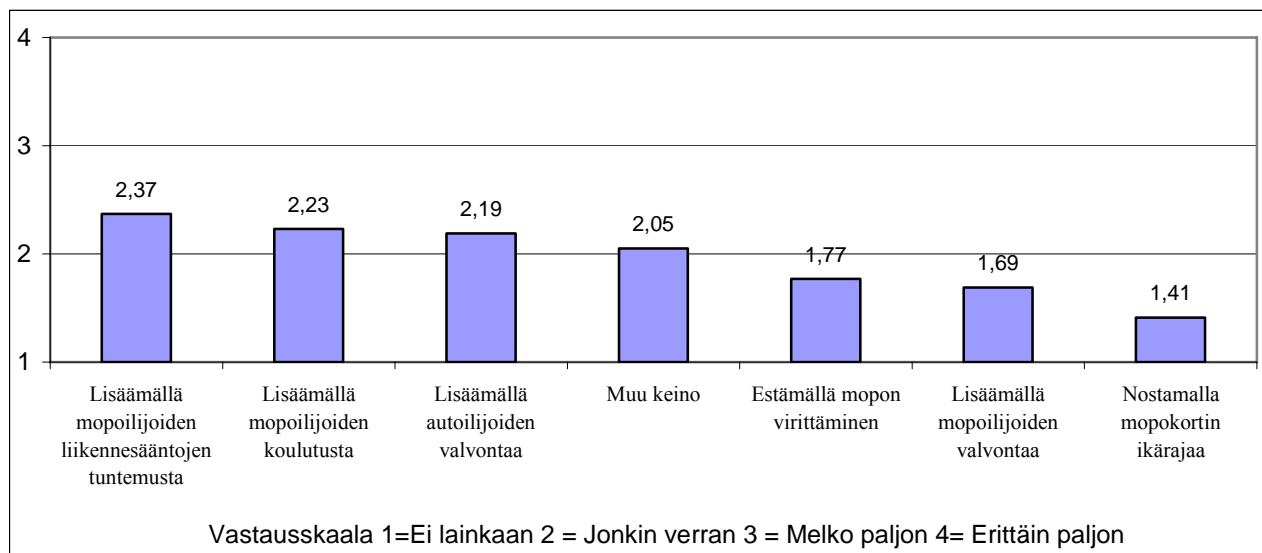
Mopoilijoista 7 (14 %) olisi halunnut liikenteessä tapahtuvan ajokokeen mopokortin hankkimisen yhteyteen (taulukko 20). Kuusi vastaajaa olisi toivonut mopokortin hankkimisen yhteyteen liikenteessä ajamisen sääntöopetusta, ajotunteja ja mopon tekniikan opetusta.

Taulukko 20. Mitä olisi kaivannut mopokortin hankkimisen yhteyteen?

Olisitko itse kaivannut mopokortin hankkimisen yhteydessä?	Ei		Kyllä		Montako tuntia?
	n	%	n	%	
Ajokoetta liikenteessä	44	85	7	14	-
Liikenteessä ajamisen sääntöopetusta	45	87	6	12	1 tunti: 2 vastaajaa 2 tuntia: 3 vastaajaa
Ajotunteja	45	87	6	12	1 tunti: 1 vastaaja 2 tuntia: 3 vastaajaa 3 tuntia: 1 vastaaja 6 tuntia: 1 vastaaja
Mopon tekniikan opetusta	45	87	6	12	1 tunti: 1 vastaaja 2 tuntia: 2 vastaajaa 5 tuntia: 1 vastaaja 8 tuntia: 1 vastaaja 12 tuntia: 1 vastaaja

Keinot mopoilijoiden turvallisuuden parantamiseen

Vastanneet mopoilijat arvioivat esitetyistä turvallisuuden parantamiskeinoista tehokkaimmaksi mopoilijoiden liikennesääntöjen tuntemuksen lisäämisen (ka 2,4) (kuva 16). Kuitenkaan tämänkään vastauksen keskiarvo ei noussut vastausasteikolla kolmeen, mikä olisi tarkoittanut, että keino voisi parantaa vastanneiden mopoilijoiden mielestä turvallisuutta melko paljon. Mopokortin ikärajan nostaminen sai vähiten kannatusta.

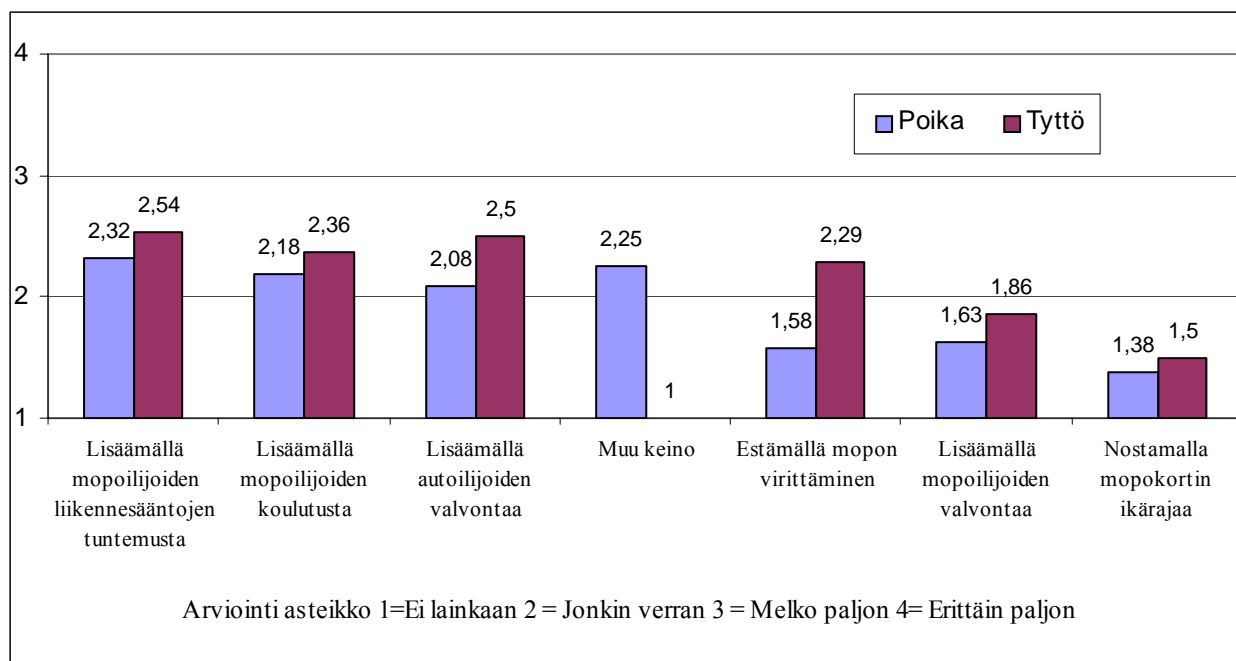


Kuva 16. Turvallisuutta parantavien keinojen kannatus vastausten keskiarvon mukaan.

Mopokortin ikärajan nostamisesta ja mopon virittämisen estämisestä vastaajien enemmistö oli sitä mieltä, että ne eivät parantaisi mopoilijoiden turvallisuutta lainkaan (taulukko 21). Jonkin verran mopoilijoiden turvallisuutta parantaisi vastaajien enemmistön mielestä mopoilijoiden liikennesääntöjen tuntemuksen lisääminen, sekä mopoilijoiden että autoilijoiden valvonnan lisääminen ja mopoilijoiden koulutuksen lisääminen.

Taulukko 21. Turvallisuutta parantavien keinojen kannatus (lihavoidut solut vastaajien enemmistö).

Kuinka paljon seur. keinoilla voitaisiin parantaa mopoilijoiden turvallisuutta?	Ei lainkaan n %	Jonkin verran n %	Melko paljon n %	Erittäin paljon n %	Vastauksia yhteensä
Lisäämällä mopoilijoiden liikennesääntöjen tuntemusta	4 8	30 58	11 21	6 12	51
Lisäämällä mopoilijoiden koulutusta	9 17	26 50	13 25	4 8	52
Lisäämällä autoilijoiden valvontaa	9 17	28 54	11 21	4 8	52
Estämällä mopon virittäminen	25 48	18 35	5 10	4 8	52
Lisäämällä mopoilijoiden valvontaa	20 39	29 56	2 4	1 2	52
Nostamalla mopokortin ikärajaa	37 71	10 19	1 2	3 6	51
Jokin muu keino	9 47	3 16	4 21	3 16	19



Kuva 17. Turvallisuuatta parantavien keinojen keskiarvot tytöillä ja pojilla

Yleisellä tasolla tytöt näkivät listatut keinot tehokkaampina kuin pojat (kuva 17). Tilastollisesti merkitseviksi erot tulivat kahden keinon kohdalla. Tytöt olivat poikia useammin sitä mieltä, että mopoihjoiden turvallisuuatta voidaan parantaa estämällä mopojen virittäminen ($t = -2.59$, $p < .02$). Pojat puolestaan olivat esittäneet muiden keinojen parantavan turvallisuuatta tyttöjä useammin ($t = 4.23$, $p < .01$). Poikien esittämät muut keinot olivat:

- mopokorttikoulu
- tytöille pakollinen inssi!
- nostamalla huippunopeus 60 km/h ja ajokielto kevyen liikenteen väylille
- liikennesääntöjen rikkomisesta isompi rangaistus
- mopoille omat väylät
- ajokoe kokeeseen ja ajotunteja
- nostamalla sallittua nopeusrajoitusta, nopeammalla vauhdilla on parempi ajaa
- nostamalla mopojen sallittu nopeus ainakin 60 km/h...
- nopeusrajoituksen nostaminen 60 km/h ja kieltämällä kevyen liikenteen väylällä ajo
- nostaa nopeus 60 km/h, autojen ei tarvi ohittaa joka paikassa

Puolet muita turvallisuuuden parantamiskeinoja esittäneistä pojista oli sitä mieltä, että mopojen nopeuksien nostaminen parantaisi turvallisuuatta.

4.2 Haastattelujen tulokset

4.2.1 MOPOILJOIDEN HAASTATTELUT

Heikkoudet ja vahvuudet mopoilijana

Haastatteluissa pyydettiin haastateltavia kuvaamaan itseään kuljettajana. Kolmetoista vastaajaa kuvasi itseään myönteisin piirtein. Mainittuja piirteitä olivat rauhallisuus, harkintakyky, liikenteen seuraaminen, liikenteeseen sopeutuminen ja sääntöjen noudattaminen. Kaksi haastateltavaa kuvasi itseään negatiivisesti. He mainitsivat huolimattomuuden ja suuntamerkin vähäisen käytön. Muut (n=5) eivät kuvanneet itseään millään tavalla.

Kysyttäessä mopoilijoilta tarkemmin heidän vahvuuksiaan ja heikkouksiaan mopoilijana, saatiin enemmän tietoa. Viisitoista haastateltavaa löysi itsestään seuraavia vahvuuksia: rauhallisuus, varovaisuus, muiden huomioon ottaminen, liikenteeseen sopeutuminen, ennakointikyky, suuntamerkkien näyttäminen, kokemus liikenteestä, sääntöjen tuntemus, reaktiokyky, tilanteiden arviointikyky, havainnointi, ajotaito, mopon käsittelytaito, mopon tekninen tuntemus ja pelottomuus.

Kahdeksan haastateltavaa löysi itsestään heikkoja puolia mopoilijana. Näitä olivat päättömyys, ylinopeudella ajo (viisi haastateltavaa), yllytyshulluus (kaksi haastateltavaa), liikenteen heikko seuraaminen ajatuksissa ollessa (yksi haastateltava), punaisia päin ajo, ohittelu missä sattuu ja vastaantulevien kaistaa pitkin ajo (kaikki yhden haastateltavan sanomia asioita).

Erityisen huomion mopoilijoiden vahvuuksia ja heikkouksia kysyttäessä ansaitsee se, että kahdeksan haastateltavaa mainitsi erikseen, että ei ole havainnut heikkouksia itsessään. Tämä kertonee mopoilijoiden itsearviointin vähäisyydestä. Toinen huomion arvoinen asia on, että kaikki asiat, joita haastateltavat pitivät hyvinä puolina, eivät välttämättä tuota liikenneturvallisuutta. Esimerkiksi pelottomuus voi olla suojattomalle mopoilijalle vaarallinen ominaisuus.

Haastateltavien mopot

Kahdeksalla haastateltavalla oli käytössään moposkooteri. Skooterin valintaperusteina mainittiin hetken mielijohde, sopivuus kaupunkiajoon, edullisuus, lahjaksi saaminen, tuttuus veljen samanlaisen mallin myötä, halpa hinta, 4-tahtikone, ajamisen helppous, mukavuus ja automaattivaihteisuus.

Kuudella haastateltavalla oli käytössään enduro tai supermoto. Nämä mopotyypit ovat verrattain kookkaita ja rungoltaan sopivia esimerkiksi maasto-ajoon. Endurossa on karkeakuvioiset renkaat ja supermotossa taas sileämmällä pintakuviolla varustetut katurenkaat. Jälkimmäinen mopotyyppi on maastokäyttöön sopivasta endurosta mukautettu katumalli. Enduro ja supermoto -tyyppisten mopojen valintaperusteiksi mainittiin haastatteluissa iso koko, virittämisen helppous, metsäkelpoisuus, leikkimisen hauskuus, korkeus, maasto-ominaisuudet, mukavuus, rentous ja hieno ulkonäkö.

Neljällä haastateltavalla oli käytössään Suzuki PV. Tämä mopotyyppi on pienirunkoinen ja pienipyöräinen ”tossumopo”. PV:n valintaperusteiksi mainittiin

näppäryys talvella, voi kaatua ilman mopon rikkoutumista, halpa hinta, ei muovilelu vaan oikea mopo, mataluus ja pieni koko.

Yhdellä haastateltavalla oli vanha Tunturi-merkkinen mopo. Hän mainitsi valintaperusteeksi halvan hinnan.

Kahdellatoista haastatellulla oli mopo, jolla saa kuljettaa myös yli 12-vuotiaita matkustajia. Kahdeksalla oli mopo, joka ei ollut rekisteröity tähän tarkoitukseen. Ainakin Suzuki PV:t ja Tunturi ovat mopoja, joilla matkustajan kyyditseminen ei ole sallittua.

Syyt mopon hankintaan

Yleisin haastatteluissa esille tullut syy mopon hankintaan oli tarve päästä liikkumaan itsenäisesti ja helpottaa omaa liikkumista. Tämän mainitsi syyksi 13 mopoilijaa. Muita mainittuja asioita olivat ”mopokuume”, mopon saaminen lahjaksi, ajamisen hauskuus, kiinnostus mopon tekniikkaan, vaihtoehto moottoripyörälle ja kaverien mopohankintojen vaikutus.

Mopoilun edut

Kysyttäessä mopoilun etuja muihin liikkumismuotoihin nähden, oli yleisin mainittu etu liikkumisen nopeus. Tämän mainitsi mopoilun eduksi 15 vastaajaa. Muut useasti mainitut edut olivat liikkumisen itsenäisyys ja helppous. Tämä on ymmärrettävää, sillä valtaosa vastaajista oli sellaisia, jotka eivät aja henkilöautolla. Tällöin mopoilu edustaa heille itsenäistä ja nopeaa liikkumisen muotoa. Muita mainittuja etuja olivat pitkä toimintasäde verrattuna polkupyörään, mahdollisuus kyyditä matkustajaa, parkkipaikan helppo löytäminen, ajamisen hauskuus, kätevyys, halpa hinta ja moottoripyörään verrattuna hiljaisempi nopeus.

Mopoilun merkitys

Kysyttäessä mopon merkitystä liikkumavälineenä tai harrastuksena vastaukset jakaantuivat tasaisesti. Puolet haastatelluista piti mopoa itselleen tärkeänä ja puolet oli sitä mieltä, että mopo ei ole erityisen tärkeä. Mopoilu oli tuonut haastateltavien elämään lisää liikkumisen vapautta ja itsenäisyyttä. Haastatteluissa mainittiin myös mopon tuoneen mukanaan lisää rahanmenoa, kunnon heikkenemistä ja kaveripiirin muutoksia. Haastateltavista kolmetoista kertoi, että liikkuisi bussilla ilman mopoa. Yksitoista käyttäisi polkupyörää, kahdeksan turvautuisi ajokortillisen henkilön autokyytiin ja neljä kävelisi. Useat haastateltavat mainitsivat monia liikkumismuotoja mopoilun mahdollisena vaihtoehtona.

Ajosuorite ja ajon laatu

Haastatteluissa eniten mainittu ajosuoritteen muoto oli asiointi ja vapaa-ajan matkat. Tähän kategoriaan sisällytettiin myös esimerkiksi matkat kauppaan, harrastuksiin ja kaverien luokse. Viisitoista vastaajaa kertoi ajavansa mopolla asiointi- ja vapaa-ajan matkoja. Myös huviajelu oli yleistä. Tähän kategoriaan sisällytettiin esimerkiksi sellaisia mainintoja kuin ”kortteliralli”, ”leikkiminen” ja ”yhdessä kaverien kanssa olo”. Neljätoista haastateltavaa kertoi ajavansa huvikseen. Kolmanneksi yleisin ajosuoritteen muoto olivat koulu- ja työmatkat, joita yksitoista vastaajaa kertoi ajavansa mopolla.

Yksin vai yhdessä

Nuorista mopoilijoista valtaosa kertoi ajavansa sekä yksin että yhdessä kaverien kanssa. Täysi-ikäiset mopoilijat kertoivat ajavansa yksin. Noin puolet haastateltavista sanoi käyttävänsä mopoa ympäri vuoden ja puolet vain kesäkuukausina. Ajosuoritteesta tuli selvästi esille se, että mopo on paitsi liikkumaväline, myös huvitteluväline. Mopolla ajetaan paljon hovin vuoksi ja osana vapaa-aikaa. Ajaminen tapahtuu silloin, kun tulee jokin tarpeellinen meno tai vain halu ajaa.

Ajopaikka

Kymmenen haastateltavaa kertoi ajavansa lähes ainoastaan autoliikenteen joukossa. Syyksi tähän mainittiin joko kevyen liikenteen väylän puuttuminen, väylän huono kunto, kapeus tai ajokaistan turvallisuus. Kuusi haastateltavaa kertoi käyttävänsä sekä kevyen liikenteen väylää että ajokaistaa. Kolme haastateltavaa kertoi ajavansa enimmäkseen kevyen liikenteen väylällä. Ajoreittien valinta oli kaikkien haastateltavien mielestä helppoa. Ainoastaan yksi haastateltava mainitsi, että alussa oli ”vähän etsimistä”. Tämä saattaa kertoa siitä, että mopolla ajetaan tuttuja reittejä, eikä lähdetä kauemmas. Enemmistö haastateltavista oli myös sitä mieltä, että mopolla tulisi ajaa liikenteen seassa. Ongelmaksi tässä koettiin kuitenkin mopon liikennevirtaan nähden alhaisempi nopeus.

Mopoilun vaikeudet

Haastatteluissa tuli esille myös mopoiluun liittyviä vaikeuksia. Eniten niitä tuli haastatteluissa esille kaupunkiajoon liittyen. Haastateltavat pitivät vaikeina väistämissäantöjä risteyksissä, kaistanvaihtoja, liikennevaloristeyksiä, ryhmittymisiä ja käännöksiä. Erikseen mainittuja vaikeuksia olivat myös autoilijoiden varomattomuus ohitustilanteissa, kevyen liikenteen toiminnan arvaamattomuus kevyen liikenteen väylillä ja liukkaalla ajo sekä liikenteen rytmissä pysyminen.

Mopoilun uhkatekijät

Mopon virittäminen ja huippunopeudet

Haastateltavien mopoista kuusitoista oli viritetty ja neljä virittämätöntä. Viritystavat vaihtelivat suuresti. Osaan mopoista oli tehty vain tehorajoitusten poistoja, jotka palauttavat mopon moottoritehon tehtaalla suunniteltuun suuruuteen. Tämä pätee erityisesti uudemmille mopomalleille, joiden moottorin rakenteellinen teho voi olla esimerkiksi 5 kW. Osaan mopoista oli myös vaihdettu välitykset, sylinteri, pakoputki ja kaasutin.

Vain yksi haastateltava ilmoitti moponsa kulkevan enintään sallitun 45 km/h. Tämä oli aikuinen henkilö, jolla oli vanha Tunturi-merkinen mopo. Kymmenen haastateltavaa ilmoitti moponsa kulkevan yli 60 km/h ja seitsemän yli 75 km/h. Korkein ilmoitettu nopeus oli 104 km/h. Ilmoitettujen nopeuksien keskiarvo oli 69 km/h.

Mopon virittäminen oli yleisimmin tehty itse. Yhdessä tapauksessa mopoilijan isä oli tehnyt virituksen, yhdessä tapauksessa liike ja kahdesti mopoilija oli virittänyt mopoa yhdessä kaverinsa kanssa. Haastateltavista valtaosa tiesi, että mopon virittäminen on kiellettyä. Ainoastaan kaksi haastateltavaa oli asiasta epävarmoja. Heistä toisella oli täysin virittämätön mopo ja toisella liikkeessä hieman viritetty mopo. Myös virittämisen mahdolliset seuraukset olivat hyvin mopoilijoiden tiedossa. Ainoastaan yksi haastateltava sanoi olevansa negatiivisista seurauksista tietämätön. Hänen

moponsa oli virittämätön. Yli puolet osasi kertoa kolme tai enemmän negatiivisia seuraamuksia mopon virittämisestä. Tyypillisesti tiedettyjä seuraamuksia olivat sakko, kevytmoottoripyörävero ja seuraavan ajokortin siirtyminen.

Riskialtis ajaminen

Haastateltavilta kysyttiin riskiä lisäävistä ajotavoista. Seitsemäntoista haastateltavaa kertoi ajaneensa ylinopeudella ja yhdellätoista haastateltavalla se oli melko jatkuva toimintamalli: ”*Joka paikassa missä pääsee.*” Neljätoista haastateltavaa kertoi ajaneensa joskus ilman kypärää. Nämä tilanteet olivat usein kotipihalla tai mökkitiellä tapahtuneita koeajoja tai mopon siirtämisiä. Kaksi vastaajaa kertoi ajavansa usein ilman kypärää. Esimerkkinä yhden mopoilijan vastaus: ”*Melkein koko ajan, paitsi kaupungissa. Se on raskas päässä. Laitan sen skootterin koukkuun.*” Tällainen ajotyyli vaikutti kuitenkin olevan vain pienen vähemmistön omaksuma asia. Neljä haastateltavaa kertoi ajaneensa alkoholin vaikutuksen alaisena. Tämä on kahdenkymmenen vastaajan joukosta viidesosa.

Riskialttiiseen ajamiseen liittyen mopoilijoilta kysyttiin myös kokemuksia poliisivalvonnasta. Haastatteluista välittyi se vaikutelma, että mopoilijat myös arvostavat poliisivalvontaa. Enemmistö mopoilijoista oli sitä mieltä, että poliisi valvoo heitä. ”*Kyllä he valvovat, tarpeellisen hyvin, ratsaavat kouluja. Hoitavat työnsä hyvin.*” 11 vastaajaa oli sitä mieltä, että valvonta on riittävää ja kahden mielestä sitä oli liikaa. Seitsemän mopoilijaa piti poliisivalvonnan määrää riittämättömänä.

Kokemukset mopoilun turvallisuudesta

Enemmistö mopoilijoista (13/20) piti mopoilua yleisesti turvallisena. Kuuden mielestä se oli vaarallista. Vaarojen kerrottiin johtuvan matalasta ikäraajasta, havaintovirheistä, taajamaliikenteestä, suojattomuudesta vahinkotilanteessa ja virittämisestä. Kysyttäessä tarkennusta vaarojen syistä, kertoivat haastateltavat tyypillisesti vaarojen johtuvan sekä mopoilijoista itsestään että autoilijoista. Mopoilijoiden riskitekijöinä pidettiin ajotaidottomuutta, huonoa sääntöjen ja liikenteen tuntemusta, mopon pientä kokoa, näyttämisen halua, ylinopeudella ajoa ja virittämistä. Autoilijoihin liitettyjä riskitekijöitä olivat suuri liikenteen määrä, suuri massa ja sääntöjen noudattamattomuus. Vaarallisina tienkäyttäjärühminä haastatteluissa tulivat esille erityisesti iäkkäät kuljettajat, nuoret kuljettajat, linja-autot ja rekat. Iäkkäisiin kuljettajiin liitettiin riskitekijöinä puutteellinen liikenteen seuraaminen ja nuoriin liitettiin erityisesti kova vauhti. Rekkojen ja linja-autojen yhteydessä tuli esille niiden pelottavuus, mikä korostuu mopoilijan ajaessa tien oikeassa reunassa ja tullessa ohitetuksi. Vaarallisina mopoina pidettiin erityisesti pienipyöräisiä ”tossumopoja”. Näissä vaaraa aiheuttaviksi tekijöiksi sanottiin huonoja jarruja, huonoa havaittavuutta ja huonoja teknisiä ominaisuuksia. Myös mopon virittäminen mainittiin vaaraa aiheuttavaksi tekijäksi. Kaksi haastateltavaa kertoi myös liian pienen huippunopeuden lisäävän mopon vaarallisuutta.

Vaaratilanteet ja onnettomuudet

Haastateltavista suurin osa kertoi itselleen sattuneen vaaratilanteita. Vain kolme sanoi, ettei ole joutunut mopolla vaaratilanteisiin. Yleisin ilmoitettu vahinkotyyppi oli kaatuminen. Neljä haastateltavaa kertoi kaatuneensa mopolla. Muut vaaratilanteet olivat yksittäisiä mainintoja, jotka liittyivät enimmäkseen risteysajoon. Tällaisia olivat esimerkiksi se, että autoilija oli ollut vähällä vaihtaa kaistaa mopoilijan päälle tai

ohittanut tämän täpärästi ennen liikenteenjakaajaa, jolloin tilaa oli jäänyt niukasti. Myös mopoilijan havaittavuuteen liittyvät ongelmat tulivat esille. Mopoilijat kertoivat tilanteista, jolloin auto on tullut kolmion takaa eteen tai kääntynyt eteen mopoilijan ajaessa ajoradan suuntaista kevyen liikenteen väylää suoraan. Kevyen liikenteen väylällä oli myös ollut ongelmia arvaamattomasti käyttäytyvien lasten kanssa ja yksi ulosajo jyrkässä kaarteessa. Mopoilijat kertoivat myös vaaratilanteista risteyksissä, jotka olivat aiheutuneet heidän omista havaintovirheistään tai vähäisistä turvaväleistä. Nämä tilanteet olivat joko risteävän liikenteen eteen ajamisia tai melkein peräänajotilanteita. Seuraavassa on erään mopoilijan kuvaus itselleen sattuneista vaaratilanteista: *”Läheltä piti tilanteita joskus. Kun on ajanut itse mopolla auton takana, niin auto on yhtäkkiä vetänyt oikealle parkkiin. Muutaman kerran auto tullut kolmion takaa eteen. Kerran kevyen liikenteen väylällä pikkupoika pyöräili eteen. Joskus autoilija ohittanut liian läheltä.”* Haastattelujen perusteella ei voi tehdä päätelmiä mopoilijoiden kokemien vaaratilanteiden yleisyydestä, mutta vaikuttaa siltä että vaaratilanteet ovat moninaisia. Niissä yhdistyvät sekä mopoilijoiden omien liikennetaitojen vähäisyys että mopoilijan heikko havaittavuus. Myös kevyen liikenteen väylän ja ajoradan käyttämisen ongelmat tulivat esille.

Mopoiiluun valmistautuminen

Yleisin mopoiiluun valmistautumisen muoto oli teoriakokeeseen harjoittelemine internetistä löytyvän oppimateriaalin avulla. Kaksitoista mopoilijaa oli käyttänyt verkosta löytyviä palveluita. Erikseen mainittuja internet-sivuja olivat www.mopokoulu.fi ja www.ake.fi. Neljä haastateltavaa kertoi käyttäneensä kirjaa. Tällöin kirjallinen oppimateriaali oli hankittu kaverilta, naapurilta tai katsastusasemalta. Kaksi haastateltavaa kertoi saaneensa mopon ajo-opetusta, toinen isältään ja toinen isoveljeltään. Haastateltavilta kysyttiin myös, millaisia ohjeita he olivat saaneet mopoiiluun. Vastaukset olivat ytimekkäitä ja niukkoja, esimerkiksi: *”aja varovasti”, ”ei saa ajaa ylinopeutta”, ”ole risteyksissä varovainen”, ” aja sääntöjen mukaan” tai ”osta kirkas kypärä”*. Vastausten perusteella voidaan päätellä, että vanhemmat kantavat huolta mopoilijoiden turvallisuudesta, mutta varoitukset ja opettaminen ovat hyvin yleisellä tasolla. Vanhempien kanssa toteutettu syvälinen asioihin perehtyminen oli ainakin tässä joukossa ollut ilmeisesti harvinaista.

Neljätoista haastateltavaa oli sitä mieltä, että tiedot ja taidot olivat mopoiilun alkaessa riittäviä. Vain kahden mielestä heillä oli vaikeuksia pärjätä tiedoillaan aluksi.

Haastateltavilta kysyttiin myös mielipidettä yleensä mopoilijoiden koulutuksesta ja ajokokeesta. Suhtautuminen molempiin oli melko myönteistä. Kolmetoista haastateltavaa oli sitä mieltä, että mopokorttia varten pitäisi olla koulutusta. Viisi oli sitä mieltä, että koulutusta ei tarvita. Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että myös ajokoe liikenteessä olisi tarpeellinen. Kuusitoista haastateltavaa oli ajokokeen kannalla ja kaksi vastusti ajatusta.

Yhteenveto mopoilijoiden haastatteluista

Haastateltavista puolet piti mopoiilua tärkeän liikkumavälineenä ja harrastuksena ja puolet oli sitä mieltä, että se ei ole erityisen tärkeä. Tämä kuvaa sitä, että mopoiilu tarkoittaa nuorille eri asioita. Osalle se on tapa liikkua ja osalle tärkeämpi ajankäytön muoto. Nuoret (15-17 -vuotiaat) mopoilijat kertoivat ajavansa sekä yksin että yhdessä ja paljon myös huvikseen. Tämä tarkoittaa myös sitä, että ajosuoritteiden vaihtelun myötä mopoiilun riskit muodostuvat osittain erilaisiksi.

Kysyttäessä mopoilijoilta heidän hyvistä ja huonoista puolistaan, osalla mopoilijoista oli vaikeuksia löytää itsestään heikkouksia. Tämä tarkoittaa osaltaan myös sitä, että kehitettäviä ominaisuuksia ei tunnisteta. Positiivisia ominaisuuksia taas löydettiin helpommin, mutta ne eivät välttämättä tuota liikenneturvallisuutta.

Noin kolme neljäsosaa haastateltavista kertoi moponsa olevan viritetty. Tätä voidaan pitää suurena turvallisuusuhkana, sillä ilmoitetut huippunopeudet olivat korkeita. Huomionarvoista on myös, että haastatelluista 20 mopoilijasta neljä kertoi ajaneensa alkoholin vaikutuksen alaisena.

Haastatellut mopoilijat pitivät taajamaliikenteessä ajoa vaikeana. Kaistanvaihdot, ryhmittymiset ja väistämiset olivat erityisesti vaikeita asioita. Myös esille tulleet vaaratilanteet keskittyivät risteysajoon. Reittien valitseminen taas oli helppoa. Risteysajoon liittyviä vaikeuksia voidaan lähestyä koulutuksella ja ajokokeella. Enemmistä haastateltavista oli sitä mieltä, että mopoilijoiden koulutus ja ajokoe olisivat tarpeellisia. Suurin osa mopoilijoista kertoi saaneensa vanhemmiltaan yleisiä varovaisuuteen liittyviä ohjeita aloitettuaan mopoilun. Varsinaista opetusta perheenjäseneltään oli saanut vain kaksi mopoilijaa. Muuta koulutusta heillä ei ollut. Haastatellut mopoilijat olivat valmistautuneet teoriakokeeseen enimmäkseen internet-materiaalin avulla.

4.2.2 MOPOIKÄISTEN VANHEMPIEN HAASTATTELUT

Mopoilevat ja ei-mopoilevat nuoret

Haastateltujen vanhempien lapsista kolme oli mopoilevia. He olivat kaikki poikia ja iältään 16-vuotiaita. Ei-mopoilevia nuoria oli myös kolme, yksi 16-vuotias poika ja kaksi tyttöä, 15- ja 17- vuotiaat.

Kahdella mopoilevalla nuorella oli skootterimopo. Toisessa tapauksessa kyseinen mopo oli jo perheessä valmiina, isolta veljeltä käyttämättömäksi jäänyt. Toisen mopoilijan tuttavaperheellä oli ollut myytävänä skootterimallinen mopo ja he innostuivat ostamaan kyseisen mopon. Yhdellä mopoilijoista oli enduromallinen mopo, jonka valintaan vaikutti mopomallin sopivuus asuinpaikan ympäristöön, muun muassa hiekkateillä ajoon.

Kaikki mopoilevat nuoret olivat hankkineet mopokortin heti 15 vuotta täytettyään. Yksi nuorista oli ajanut lähiympäristössä minimopolla ennen kortin hankkimista. Mopoilevien nuorten vanhemmat eivät olleet epäroineet lapsen mopoilun aloittamista. Kaksi vanhempaa kertoi positiivisena puolena sen, että nuori pääsee itse paremmin liikkumaan. Yhdessä perheessä oli myös käyttöä traktorikortille, jonka nuori hankki mopokortin yhteydessä. Nuorten mopoja ei ollut viritetty. Kaksi vanhemmista ei ollut antanut virittää mopoa ja kolmaskin oli sitä mieltä, että mopo ei kulje kovinkaan lujaa eli todennäköisesti käytettynä ostettuun mopoon ei ole tehty virityksiä.

Myös kahdessa ei-mopoilevan nuoren perheissä oli mopo. Toinen oli crossimopo, jolla ei saa ajaa liikenteessä ja toisessa perheessä oli veljeltä käyttämättömäksi jäänyt skootterimopo (veli ajaa jo autoa eikä enää mopoile). Ei-mopoilevien nuorten vanhempien käsityksen mukaan nuoret eivät olleet innostuneet mopoilusta, eivätkä sen vuoksi olleet hankkineet mopokorttia. Kaikki ei-mopoilevien nuorten vanhemmat

itse suhtautuivat mopoiluun myönteisesti ja kaksi heistä oli kannustanutkin nuorta hankkimaan mopokortin He olivat myös keskustelleet mopoilusta lastensa kanssa, aiheita olivat mopokortin hankkiminen, mopoilun turvallisuus ja sen riskit sekä ajokauden pituus. Yksi vanhemmista oli kannustanut lasta aloittamaan mopoilun ajatuksena ”liikennesilmän” kehittyminen ennen auton ajokortin hankkimista.

Yhdelläkään vanhemmalla ei ollut kielteistä kantaa mopoiluun. Kaikki vanhemmat, joiden lapsi mopoili, olivat kokeneet mopoilun aloittamiseen liittyvän päätöksenteon helppona. Vanhempia arveluttaneita asioita olivat olleet mopoilun turvallisuuteen liittyvät seikat, miten lapsi pärjää liikenteessä. Yhden vanhemman huolena oli tien pientareen kapeus ja vilkkaasti liikennöity tie, jota moponuori joutuu ajaessaan käyttämään.

Vanhemmat pitivät mopoilevia nuoriaan rauhallisina ja kaksi heistä mainitsi, että nuori on hyvä mopon käsittelyssä. Yksi vanhemmista oli myös harjoitellut mopolla ajoa lapsen kanssa pihalla ennen kuin päästi lapsen liikenteeseen.

Ajosuorite mopolla

Kaksi mopoilevaa nuorta ei ajanut talvikeleillä. Yksi ajoi myös talvella, mikäli keli sen salli. Kaikki ajoivat mopolla kavereiden luo, ja kaksi käytti mopoa myös harrastuksiin kuljettaessa. Kaksi mopoilijaa ajoi pääsääntöisesti koulumatkoja. Yksi mopoilija ajoi mopolla päivittäin, muut useita kertoja viikossa. Vanhempien mukaan yksi mopoilija ajoi yhdessä kavereiden kanssa, yksi oli ajanut kavereiden kanssa pääasiassa ensimmäisenä mopoilukesänään. Yksi ajoi kavereiden kanssa paikkakunnan keskustassa ollessaan, lähiympäristössä ei ollut muita mopoikäisiä. Vanhemmat eivät osanneet sanoa millaista kavereiden kanssa ajo on, kun eivät ole nähneet tätä ajoa.

Vanhempien kertoman mukaan kaikki mopoilevat nuoret ajoivat mopolla pääosin ajoradalla. Yhdellä mopoilijalla ei ollut vaihtoehtoja, koska paikkakunnalla ei ole kevyen liikenteen väyliä. Toisen mopoilijan vanhempi kuvasi kevyen liikenteen väylää liian vaaralliseksi sille tulevien omakotitalojen liittymien ja pensasaitojen muodostamien näkemäesteiden vuoksi.

Mopon tarpeellisuus liikkumavälineenä

Kaksi moponuoren vanhempaa piti mopoa tärkeänä liikkumavälineenä, jolla nuori pääsee itse helpommin liikkumaan. Yksi oli sitä mieltä, että ilmankin pärjäisi. Mikäli lapsella ei olisi mopoa vaihtoehtoisia kulkumuotoja olisivat polkupyörä ja vanhempien kuljettaminen. Moponuorten vanhempien mielestä mopoilu oli lisännyt lapsen reviiiriä ja itsenäisyyttä sekä mahdollisuutta tavata kavereita.

Ei-mopoilevat nuoret kulkivat kouluun polkupyörällä ja bussilla. Harrastuksiin he kulkivat bussilla, vanhempien kyydillä sekä polkupyörällä. Kavereiden luo mentiin polkupyörällä.

Lapsen mopoikäiset kaverit ja mopolla ajaminen

Kaikki nuorten vanhemmat kertoivat, että lasten kavereilla on mopoja. Vanhemmilta kysyttiin tiesivätkö he kavereiden kypärättä ajosta, ylinopeudella ajosta, viritetyllä mopolla ajosta tai alkoholin vaikutuksen alaisena ajosta. Yksi vanhemmista oli sitä mieltä, että siinä kaveriporukassa, missä nuori liikkuu käytetään kypärää. Kaksi

vanhemmista ei tiennyt käyttävätkö kaverit kypärää vai eivät. Vanhemmat eivät tienneet lasten kavereiden ylinopeudella ajosta. Tosin yksi vanhemmista kertoi kuulleensa, että viritettyjä mopoja on paljon. Kaksi vanhempaa ei tiennyt kavereiden viritetyllä mopolla ajosta, yksi vanhemmista piti todennäköisenä, että kavereilla on viritettyjä mopoja. Yhden vanhemman lapsi oli kertonut kavereidensa jääneen kiinni viritetyllä mopolla ajosta. Yksi vanhemmista tiesi, että nuoret ovat ajaneet alkoholin vaikutuksen alaisena ainakin hiekkamontulla. Muutoin vanhemmat eivät tienneet alkoholin vaikutuksen alaisena ajosta.

Kukaan mopoilevista nuorista ei ollut saanut liikenne-rangaistusta mopoillessaan. Vanhemmat eivät tienneet oliko lapsi ajanut ilman kypärää, yksi epäili, että on voinut. Yksi vanhemmista kertoi lapsen ajavan ylinopeudella 40 km/h alueella, lapsi ajaa sen mitä mopo kulkee eli 45 km/h. Yksi vanhemmista epäili, että nuori on saattanut kokeilla kaverien viritettyjä mopoja. Alkoholin vaikutuksen alaisena ajosta vanhemmat eivät tienneet.

Mopoilun turvallisuus ja vaarat

Mopoilevien nuorten vanhemmista yksi kertoi ympäristön olevan aika turvallisen (maaseutumaisen), mutta mainitsi risteystilanteet ongelmallisina. Yksi vanhemmista mainitsi ajoradalla muun liikenteen seassa ajamisen ja kapeat pientareet ongelmina. Yksi vanhemmista toi esiin kypärän turvallisuutta lisäävän vaikutuksen ja sen, että turvallisuus on aika paljon kiinni mopoilijasta itsestään.

Ei-mopoilevien nuorten vanhemmista yksi piti mopoilua aika vaarallisena, koska mopo on heikompi osapuoli, jos jotain sattuu autojen kanssa. Yksi vanhemmista piti mopoilua suhteellisen turvallisena, jos ajaa sääntöjä noudattaen. Yksi vanhemmista vertasi nykypäivän mopoilua oman nuoruutensa aikaiseen mopoiluun ja nosti esiin positiivisina asioina kypärän käytön ja mopokortin, koulujen mopoiluun liittyvät valinnaiskurssit sekä nykymopojen parempikuntoisuuden. Huonona asiana hän mainitsi virittämisen helppouden.

Mopoiluun liittyvien vaarojen vanhemmat näkivät johtuvan autoilijoista, vilkkaasta liikenteestä, mopoilijoiden kokemattomuudesta, huviajajen lisääntymisestä, virittämisestä, sääntöjen noudattamattomuudesta sekä alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta. Kaksi vanhempaa mainitsi myös mopoilijoiden suojattomuuden autoihin verrattuna.

Haastatelluille vanhemmille ei ollut sattunut vaaratilanteita autoilijana mopojen kanssa. Yksi vanhempi tosin kertoi itse mopoillessaan ongelmia olleen kaistanvaihdoissa kaupunkialueella ja yksi kertoi ongelmista kevyen liikenteen väylällä, kun oli ollut koiraa ulkoiluttamassa ja vastaan oli tullut nuorisojoukko mopolla.

Kahdelle nuorelle oli sattunut kaatuminen mopolla. Toinen näistä oli sattunut näyttämistilanteessa (kuinka mopolla ajetaan rinkiä ja tehdään lukkojarrutuksia). Toisessa tapauksessa edellä ajanut autoilija ei ollut näyttänyt suuntavilkkaa, jolloin takana tullut mopoilija joutui jarruttamaan voimakkaasti ja kaatui. Mopoilevien nuorten vanhemmista kaksi tiesi myös lasten kavereille sattuneen vahinkoja, joissa molemmissa oli sattunut raajojen murtumia.

Ei-mopoilevien nuorten vanhemmista kaksi ei tiennyt, onko lapsen kavereille sattunut vahinkoja. Yksi vanhemmista kertoi tuttavien lapsen kuolleen mopoilijana.

Mopon paikka liikenteessä

Mopoilevien nuorten vanhemmista kaksi oli sitä mieltä, että taajamassa mopojen tulisi ajaa ajoradalla muun liikenteen seassa ja maaseudulla kevyen liikenteen väylällä. Yksi vanhempi nosti esiin sen, että kevyen liikenteen väylällä voisi ajaa, jos mopon nopeus olisi maksimissaan 45 km/h. Maanteille toivottiin leveämpiä pientareita.

Myös ei-mopoilevien nuorten vanhemmista kaksi oli sitä mieltä, että mopolla tulisi ajaa ajoradalla. Yksi oli sitä mieltä, että mopolla tulisi ajaa kevyen liikenteen väylällä, mutta tuolloin tulee ajaa järkevästi, koska siellä liikkuu myös jalankulkijoita ja pyöräilijöitä.

Mopoilijoiden valvonta ja rikkomusten seuraamukset

Mopoilevien nuorten vanhemmista kaksi oli sitä mieltä, että poliisi valvoo mopoilijoita riittävästi. Yksi totesi valvonnan riittävyyden olevan suhteellista. Ei-mopoilevien nuorten vanhemmista kaksi oli sitä mieltä, että poliisi ei valvo tarpeeksi mopoilijoita. Poliisien kouluihin tekemien turvallisuusvalistuksen hyödyllisyyden toi esiin kaksi vanhempaa.

Rikkomusten seuraamuksista (viritetyllä mopolla ajo, kypärättä ajo, alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen) vanhemmat mainitsivat sakot sekä seuraavan ajokortin mahdollisen lykkääntymisen.

Miten mopoilun turvallisuutta voitaisiin parantaa

Kaksi mopon nuoren vanhempaa toivoi ajokoetta mopokortin hankkimisen yhteyteen. Väylästä parantaminen, asenteisiin vaikuttaminen, mopokoulu ja virittämisen vaikeuttaminen mainittiin myös.

Ei-mopoilevien nuorten vanhempien mielestä mopoilijoiden turvallisuutta voisi parantaa koulutuksen ja opetuksen avulla, lisäämällä kevyen liikenteen väyliä sekä ajokokeella. Yksi vanhemmista ehdotti myös mopolla ajon rajoittamista kesäkauteen, jolloin vältettäisiin pimeällä ja liukkaalla ajo. Mopojen teknistä kuntoa ja kypärän käyttöä pidettiin hyvänä turvallisuudelle.

Mopokortti

Kaikki haastatellut vanhemmat pitivät mopokortti vaatimusta hyvänä ja tarpeellisena. Mopokorttikokeeseen nuoret olivat valmistautuneet itseopiskelun kautta käyttämällä autokoulun oppikirjoja ja tietokoneella CD:tä käyttäen.

Kolme vanhempaa mainitsi, että mopokortin hankkimisen yhteydessä tulisi olla mopon käsittelyn opetusta. Kaksi vanhempaa esitti, että ajoharjoittelu mopolla voisi tapahtua itsenäisesti. Yksi vanhemmista mainitsi, että säännöt voi lukea kirjastakin kuten tähänkin saakka ja yksi toivoi teoriaopetusta ja asennekasvatusta. Kolme vanhemmista mainitsi myös kustannusten lisääntymisen, mikäli mopokortin hankkimisen yhteyteen tulisi pakollista opetusta. Siitä huolimatta kaksi heistä oli kuitenkin koulutuksen kannalla.

Viisi haastateltua vanhempaa oli sitä mieltä, että mopoilijoille tulisi olla ajokoe mopokortin hankkimisen yhteydessä.

Neljä haastatelluista vanhemmasta piti 15 vuoden ikää sopivana mopoilun aloittamiseen. Yhden vanhemman mielestä aloitusikä voisi olla alempikin. Yksi toi esiin, että asia riippuu mopoilijasta ja pohti sitä, mikä ikäraja sitten olisi. Jos mopoilun ikärajaa nostettaisiin, tulisi tehdä muutoksia myös esimerkiksi kevytmoottoripyöräkortin ikärajaan. Yksi vanhemmista toi esiin myös ajatuksen siitä, että mikäli mopoilija on ajanut ilman rikkomuksia ja vahinkoja, hänen tulisi saada hyvitystä auton ajokortin hankkimisen yhteydessä.

Mopoiluun liittyvää koulutusta ennen vuotta 1985 syntyneille pidettiin tarpeellisena, mikäli mopoilijalla ei ole muuta ajokorttia tai hänellä ei ole kokemusta mopolla tai moottoripyörällä ajosta.

Yhteenveto vanhempien haastatelluista

Kaikki haastatellut vanhemmat suhtautuivat mopoiluun myönteisesti. Mopoilevien nuorten vanhemmat olivat kokeneet mopoilun aloittamiseen liittyvän päätöksenteon helppona. Mopoilun aloittaminen oli vanhempien mielestä lisännyt nuoren itsenäistä liikkumista ja mahdollisuutta tavata kavereita.

Nuoren tai nuoren kavereiden mopolla ajamisesta vanhemmat eivät tarkkaan tiedäneet. Kaksi heistä oli kuullut, että viritettyjä mopoja on paljon. Mopoilun turvallisuutta heikentävinä tekijöinä vanhemmat toivat esiin risteysajon, mopoilijan suojattomuuden autoilijaan nähden sekä kapeat pientareet.

Neljä haastatelluista kuudesta vanhemmasta oli sitä mieltä, että mopolla tulisi ajaa ajoradalla muun liikenteen seassa. Kaksi vanhempaa pohti olisiko mopon paikka kevyen liikenteen väylällä. He toivat esiin sen, että mopon ei tulisi tuolloin kulkea kuin 45 km/h ja mopoilijan tulisi ajaa järkevästi muiden kevyen liikenteen väylällä liikkujien vuoksi.

Haastatellut vanhemmat näkivät mopoilun turvallisuutta parantavina keinoina koulutuksen sekä kevyen liikenteen väylästä parantamisen ja lisäämisen. Vanhempien enemmistö (5/6) piti myös ajokokeen lisäämistä mopokortin hankkimisen yhteyteen tarpeellisena. Kaikki haastatellut vanhemmat pitivät mopokorttia hyvänä asiana.

4.2.3 POLIISIEN HAASTATTELUT

Millaista mopoilu on ja miten mopoilu on muuttunut

Vastanneiden poliisien mielestä mopojen tekninen kunto ja ajo-ominaisuudet ovat parantuneet viime vuosina. Ajoasenteena on kuitenkin ajaa mopon maksiminopeutta. Mopot ovat tulleet turvallisemmiksi, mutta erityisesti viritettelyn myötä nopeudet ovat kasvaneet. Harva mopo kulkee enintään 45 km/h. Virittelyä on paljon, yhtä lailla kaupungeissa kuin maaseudullakin. Mopoilijoiden määrät yleensä ja erityisesti tyttöjen määrä on kasvanut. Skoottereita on tullut paljon lisää. Nuoret pojat ovat teknisesti hyvin taitavia mopoilijoita.

Mopoilun yleisimmät ongelmat liikenneturvallisuuden kannalta

Viritys ja sen myötä ylinopeudet olivat poliisien mielestä ongelma. Ylinopeudet etenkin pyöräteillä, missä on muutakin liikennettä ja lapsia, nähtiin ongelmana. Kypärää käytetään kiitettävästi, mutta leukahihna saattaa olla kiinnittämättä. Matkustajan kyyditseminen takana oli myös haastateltujen poliisien mielestä ongelma. Vaarallisimpia mopoilijoita olivat poliisien mielestä 15–vuotiaat nuoret ja etenkin pojat. Vaarallisina mopoina mainittiin etenkin pienet mopot, joissa kuljettajan otsa on auton konepellin korkeudella, esim. Suzuki PV. Niillä perinteisesti ajetaan lujaa. Yksi vastanneista poliiseista kertoi kokeilleensa tällaisella mopolla ajoa ja mopo kulki 120 km/h.

Mopon virittäminen

Virityksen suhteen haastatellut poliisit totesivat, että vähemmistö mopoilijoista noudattaa lakia eli mopot ovat usein viritettyjä. Haastateltujen poliisien mielestä virittämistä tekevät nuoret pojat, jotka tietävät hyvin tarkkaan miten viritykset tehdään. Poikien isät ovat usein juonessa mukana. Viime vuosien aikana virittäminen on muuttunut poliisien mukaan. Mopojen rakentelua ja virittämistä voi nykymopoissa tehdä helposti ja pienillä muutoksilla. Virittelijän ei tarvitse olla ”rasvakoura” eikä kiinnostunut teknisestä puolesta. Poliisit totesivat, ettei viritysten toteaminen ole helppoa. Jos mopoilija ajaa tutkaan, virityksen toteaminen on ongelmatonta. Mopoilijoiden taskuista löytyy poliisien mukaan myös kaukosäätöisiä kierroksenrajoittimia, joiden käyttöä on hankala todentaa. Toisaalta poliisin mukaan pojat yleensä myöntävät ja kertovat auliisti mitä ovat tehneet, kun ensin todetaan, että mopolle on jotakin tehty

Millaisena pidät mopoilun turvallisuutta yleensä?

Vastanneiden poliisien mielestä mopojen nykytekniikka on lisännyt turvallisuutta. Mopot ovat suurempia kooltaan, niissä on tehokkaat jarrut ja hyvät merkinantovälineet. Poliisien mielestä turvallisuus lähtee kuljettajan omasta päästä ja asenteesta. Kotona tehtävä työ on tärkeää eli vanhempien tulisi olla kiinnostuneita ja välittää siitä, mitä nuori mopolla tekee. Myös valvonta, kortin poisottaminen ja tulevien ajokorttien lykkääminen saattaisi parantaa turvallisuutta.

Minkälaisia ovat tyypilliset mopoilijoiden onnettomuudet?

Haastateltujen poliisien mielestä tyypilliset mopoilijoiden onnettomuudet ovat risteystilanteissa, joko pyörätieltä tultaessa tai ajoradalla ajettaessa. Nuorille sattuu enemmän kaatumisia ja tieltä suistumisia johtuen suurista nopeuksista. Iäkkäille mopoilijoille taas sattuu havainto- ja huomiovirheitä (esimerkiksi mopoilija ajaa tai kääntyy toisen eteen).

Haastatellut poliisit pitivät mopoilijan näkymistä liikenteessä ongelmana: huomaavatko autoilijat mopoilijaa. Myös risteystilanteet ja väistämissäännöt saattavat tuottaa vaikeuksia. Poliisien mielestä ennakoivaa ajoa pitäisi olla enemmän ja mopojen nopeudet tulisi saada alas. Vaikeana pidettiin myös ajamista tiellä, missä ei ole piennarta, etenkin jos tuulee kovaa. Mopon paikasta liikenteestä vastaajat totesivat, että ongelmia saattaa liittyä molempiin, ajoradalla näkymiseen ja kevyen liikenteen väylillä saattaa tulla ongelmia muiden liikkujien kanssa.

Onko mopo tarpeellinen liikkumaväline?

Haastatellut poliisit pitivät mopoa tarpeellisena. Taajamassakin mopo on näppärä, kun esim. parkkipaikka löytyy helposti. Sekä maaseudulla että taajamissa tehdään asiointimatkoja. Mopoilu lisää nuorten itsenäisyyttä ja kulkuvapautta. Kaupunkiajoon liittyy poliisiin mielestä enemmän ”sellaista pörräämistä” ja kortteliajtoa.

Kuinka paljon poliisi ehtii mopoilijoita valvoa

Haastateltujen poliisien mukaan liikkuva poliisi valvoo mopoilijoita paljonkin. Paikallispoliisin valvonta on vähäistä. Poliisi tekee valvontaiskuja esimerkiksi koulujen alkamisajankohtina. Näyttävillä valvontaiskuilla koetetaan vaikuttaa suurempaan porukkaan kuin vain niihin, joille on jotain huomauttamista. Paikallispoliisi järjestää myös kouluissa jonkin verran liikenneturvallisuuksiä käsitteleviä tilaisuuksia. Haastatellut poliisit pitivät resursseja kyseiseen toimintaan kuitenkin niukkoina. Poliisien mielestä nuorilla on kuitenkin paljon tietoa eikä turvallisuus ole nuorten mopoilijoiden kohdalla tiedosta kiinni.

Mistä teoista rangaistaan, mistä huomautetaan, mitkä vain todetaan?

Virittämisen suhteen haastatellut poliisit kertoivat, että mikäli mopon nopeus on nopeus 65 km/h tai yli, niin mopo katsotaan kevytmoottoripyöräksi ja seuraukset ovat sen mukaiset (sakko, ajokorttita ajo jne.). Ilman kypärää ajosta seuraa rikesakko ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen puututaan myös aina. Seuraamukset ovat normaalin rattijuopumuksen mukaiset. Erilaisiin tietojen ja taitojen puutteisiin, kuten vaikkapa kevyen liikenteen väylällä ajoon, silloin kun se ei ole sallittu, puututaan tilannekohtaisesti. Samoin porukassa ajoa ja erilaista liikenteessä leikkimistä arvioidaan ja siihen puututaan tilannekohtaisesti. Merkittävää seuraamusten kannalta on toiminnan vaikutus turvallisuuteen. Seuraamuksina on tilanteesta riippuen joko huomautus tai sakko.

Mopokortti

Haastatellut poliisit pitivät mopokorttia hyvänä asiana. Toisaalta kortin saa heidän mielestään liian helposti, pelkällä teoriakokeella. Poliisien mielestä mopokortin hankkimisen yhteydessä pitäisi olla sekä koulutusta että ajotunteja. Ajokokeesta ei heidän mielestään olisi haittaakaan, vaikkakin he olivat sitä mieltä, että ajamaan oppii sitten liikenteessä. Poliisien mukaan monet ovat ajaneet mopolla jo ennen korttia: ”...ovat aika mestareita mopon käsittelyssä”. Silti voisi olla opastusta esimerkiksi jarrujen käytöstä. Poliisit pitivät 15 vuoden ikää sopivana mopoilun aloittamiseen tai ainakaan mopoilua ei tulisi aloittaa aiemmin. He mainitsivat kuitenkin, että 15-vuotiaatkin ovat ongelmallinen siinä suhteessa, että ovat aikuisen kokoisia fyysisesti, mutta mieleltään kuitenkin lapsia.

Poliisit olivat sitä mieltä, että jos mopoilija on syntynyt ennen vuotta 1985 ja hänellä on ajokortti ja hän on ajanut liikenteessä, niin mopoilukin sujuu. Yksi poliiseista toi myös esiin sen, että jos iäkkäältä evätään auton ajokortti, niin olisi ehkä syytä tarkistaa pärjääkö hän enää mopollakaan liikenteessä.

Yhteenveto poliisien haastatteluista

Haastatellut poliisit kertoivat mopoilun kasvattaneen suosiotaan viime vuosina. Positiivisena asiana he nostivat esiin nykymopojen hyvän teknisen kunnon. Mopojen virittäminen ja sitä kautta suuret nopeudet nähtiin ongelmana. Poliisit pitivät mopoa

tarpeellisena liikkumavälineenä nuorelle, se lisää nuorten itsenäisyyttä ja liikkumisen vapautta.

Turvallisuuteen liittyvinä ongelmina haastatellut poliisit mainitsivat risteystilanteet ja –ajon sekä mopoilijan näkymisen liikenteessä. Mopon paikasta liikenteessä haastatellut poliisit totesivat ongelmia olevan sekä kevyen liikenteen väylällä että ajoradalla ajossa. Kevyen liikenteen väylällä ongelmia saattaa tulla muiden siellä liikkujien kanssa ja ajoradalla ajossa mopoilijan näkyminen on ongelma.

Yli 65 km/h nopeudella ajamiseen, ilman kypärää ajamiseen ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajamiseen poliisi puuttuu aina. Muita rikkomuksia katsotaan tilanteen mukaan ja näistä mopoilija saattaa selvitä huomautuksella. Mopokorttia haastatellut poliisit pitivät hyvänä asiana. He tosin toivat esiin sen, että mopokortin hankkimiseen tulisi liittyä myös opetusta että ajotunteja.

4.2.4 MOPOKAUPPIAIDEN HAASTATTELUT

Mopojen ostajaryhmät ja niiden erityispiirteet

Haastatteluissa tuli esille, että valtaosa mopojen ostajista on edelleen 15-vuotiaita. Vanhempien rooli ostotapahtumassa on haastateltavien mukaan toissijainen, lähinnä rahoittajan rooli. Heitä kiinnostaa mopon hinta/laatusuhde, toimintavarmuus ja huoltojen saatavuus. Itse mopomallien valintaan vanhemmat puuttuvat vain vähän haastateltujen kauppiaiden mukaan. Ostajajoukossa on tapahtunut viime vuosina muutoksia niin, että tyttöjen määrä on lisääntynyt. Myös aikuisia mopon ostajia on kauppiaiden mukaan tullut hieman lisää.

Eri ryhmät ovat myös kiinnostuneita erilaisista asioista mopon ostotapahtuman yhteydessä. Esille tulleita asioita olivat aikuisten ostajien kiinnostus klassista ulkonäköä kohtaan ja tyttöjen kiinnostus moposkoottereihin. Valinta tehdään usein värin ja ulkonäön perustella ja kaverien mopoalinnat vaikuttavat taustalla. 15-vuotiaat pojat ovat haastateltujen kauppiaiden mukaan paremmin perehtyneitä eri mopomallien teknisiin ominaisuuksiin kuin muut ostajaryhmät. Kiinnostus tehorojoitusten poistamista kohtaan tuli myös haastatteluissa esille.

Nykyiset mopomallit

Haastateltujen mopokauppiaiden mukaan nykymopoissa on tapahtunut suuria muutoksia verrattuna esimerkiksi ”tossumopojen” aikakauteen. Erityisesti on kasvanut mopojen koko ja sen myötä tekninen taso on noussut. Jarrut ja iskunvaimennus ovat erittäin hyvää luokkaa, seurauksena tästä mopon ajo-ominaisuudet ovat parantuneet. Poikkeuksena mainittiin Kaukoidässä valmistetut halpamopot. Teknisesti korkeatasoiset eurooppalaiset mopomallit ovat myös melko arvokkaita. Yksi kauppias käytti tällaisista malleista nimitystä ”Hitech-mopot”. Erityisominaisuuksina tällaisissa voivat olla esimerkiksi levyjarrut, sähköstartti, nestejäähdytys ja polttoaineen suihkutus. Myös mopojen tehot ovat nousseet. Nyt ne voivat haastattelujen perusteella olla teholtaan 4-5 hv ja tehorojoituksen poiston jälkeen vieläkin enemmän. Mopot ovat siis sekä tehokkaampia että muilta osiltaan korkeatasoisempia kuin aikaisemmin.

Mopoilun turvallisuustilanne

Haastateltujen mopokauppiaiden käsitys mopon ostajien ajotaidosta oli, että se on jätetty vanhempien vastuulle tai täysin hoitamatta. Yksi kauppias kertoi antavansa mopon oston yhteydessä käyttökoulutusta, johon liittyi muun muassa liikkeellelähtöjä ja jarrutuksia.

Haastateltavien suhtautuminen mopoilijoiden mahdolliseen pakolliseen koulutukseen ja ajokokeeseen oli positiivista. Haastatteluissa tuli esille asiallisen opetuksen tarve ja ajotaidon varmistaminen pienellä kokeella. Haastateltavien mukaan ostajien ajotaidot vaihtelevat paljon. Kaatumiset ja kolhut ovat erityisesti aloittelevien mopoilijoiden ongelmia.

Mopon ostotapahtumassa tulee kauppiaiden mukaan esille lähinnä ajovarusteiden laatuun, näkyvyyteen ja kokoon liittyviä asioita. Mopokauppiat pitivät erityisen tärkeinä varusteiden värikkyyttä ja kypärän oikeaa kokoa.

Mopojen virittäminen

Kukaan kolmesta haastatellusta kauppiasta ei kertonut suorittavansa mopojen virittämistä erillisillä viritysosilla, vaikka heille kerrottiin tutkimustulosten julkistamisesta ilman tunnistetietoja. Suuri osa asiakkaista on kauppiaiden mukaan kiinnostunut nostamaan moponsa nopeuden 55-60 km/h tasolle, jotta sillä pysyisi paremmin liikenteen rytmissä.

Yksi kauppias kertoi, ettei tee minkäänlaisia virityksiä mahdollisten vastuukysymysten takia. Toinen ilmoitti, että he eivät tee virityksiä, mutta kertovat asiakkaalle mitä mopolle ”ei saa tehdä”. Tällöin on kyse erityisesti tehorajoitusten poistamisohjeista. Yksi kauppias kertoi, että he tekevät tehorajoitusten poistoja, jos mopon täysi-ikäinen ostaja tai alaikäisen ostajan huoltaja tulee sitä itse pyytämään. Tässä yhteydessä esille tuli, että esimerkiksi rakenteellisesti tehokkaalla kaksitahtimoottorilla varustetun mopon nopeutta pystytään nostamaan hyvin helposti tehoa rajoittavien osien kokoa muuttamalla. Nykyisten mopomallien suurikin nopeuksien nosto on haastateltavien mukaan helppoa tehorajoituksia poistamalla.

Kiinnostava asia ja mahdollinen ongelma, joka haastatteluissa tuli esille, oli joidenkin tehorajoituksilla varustettujen mopomallien huono tekninen toimivuus. Yksi kauppiasta kuvasi tilannetta, jossa asiakas ei päässyt tehorajoitetulla mopolla liikkeen kellarin ajoluiskaa ylös mopon tehonpuutteen takia. Tällaiset ongelmat johtuvat siitä, että alun perin varsin tehokkaaksi tehty kaksitahtimoottori kuristetaan alkeellisesti ja vähäisin kustannuksin tuottamaan vähemmän tehoa kuin mihin se on suunniteltu. Tämän myötä mopon moottori voi muuttua huonosti toimivaksi. Tällaisten ongelmien yleisyydestä ei voi haastateltujen perusteella tehdä johtopäätöksiä, mutta ilmeisesti niitä esiintyy. Seurauksina on mopojen virittämistä jo pelkästään mopon moottorin toimivuuden turvaamiseksi.

Yhteenveto mopojen myyjien haastatteluista

Haastateltujen mopojen myyjien mukaan tyttöjen ja vanhempien mopo-ostajien määrät ovat lisääntyneet viime vuosina. Erityisesti tytöt ovat kiinnostuneita moposkoottareista. Myyjät toivat esiin positiivisena asiana nykymopojen parantuneet tekniset ominaisuudet ja sitä kautta parantuneet ajo-ominaisuudet.

Haastateltujen mopon myyjien mukaan mopoilijoiden ajotaito on huonoissa kantimissa. Myyjät suhtautuivatkin koulutukseen ja ajokokeeseen positiivisesti. Valtaosa mopojen ostajista ovat myyjien mukaan kiinnostuneita mopon nopeuden nostamiseen 55-60 km/h:ssa. Yksi haastatelluista myyjistä kertoi liikkeen tekevän tehorojoitusten poistoja pyydettäessä.

5. YHTEENVETO

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää mopoilua tämän päivän Suomessa, sen myönteisiä mahdollisuuksia liikkumavälineenä ja toisaalta sen uhkia liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Tutkimuskysymyksiin haettiin vastauksia viimeaikaisista mopoilun turvallisuutta koskevista tilastoista, tutkimuksista sekä tämän tutkimuksen kyselyllä ja haastatteluilla.

5.1 Mopoilun turvallisuustilanne

Mopoilu on lisännyt suosiotaan ja erityisesti tämä on näkynyt mopojen määrän voimakkaana kasvuna vuoden 2002 jälkeen. Mopoilijoiden onnettomuudet, sekä loukkaantumiseen että kuolemaan johtaneet, ovat kasvaneet vuodesta 2002 lähtien. Vuonna 2006 mopoilijoiden kuolemaan johtaneita onnettomuuksia oli yhteensä 13, vuonna 2005 mopoilijoita kuoli 8 ja vuosien 2002-04 aikana mopoilijoita on kuollut keskimäärin 8 vuodessa. Sekä kuolemaan johtaneet että loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat keskittyneet 15-17 -vuotiaille mopoilijoille. Onnettomuudet, etenkin loukkaantumiset, ovat lähes kaksinkertaistuneet viimeisten vuosien aikana. Suuntaus näyttää samalta vanhemmissa ikäluokissa, vaikka määrällisesti heillä on onnettomuuksia vain murto-osa nuorten mopoilijoiden onnettomuuksista.

Vuosina 1991-2003 mopoilijoille tapahtuneet kuolemaan johtaneet onnettomuudet olivat pääosin (86 %) yhteenajoja ja valtaosa näistä (63 %) oli tapahtunut risteyksessä (Hernetkoski, Katila ja Keskinen, 2005). Loukkaantumiseen johtaneista mopoilijoiden onnettomuuksista yhteenajot ja risteyksissä tapahtuneet onnettomuudet olivat tavallisimpia.

Kuluvan vuoden (2007) ensimmäisten kolmen kuukauden aikana on ensirekisteröity 4160 mopoa, kun vuosi sitten vastaavana aikana ensirekisteröityjen mopojen määrä oli 3230 (Ajoneuvohallintokeskus, 2007). Toisaalta lämmin kevät lienee vaikuttanut rekisteröintien aikaistumiseen. Maaliskuussa 2007 ensirekisteröintejä oli yhteensä 3009. Viime vuonna samana aikana ensirekisteröintejä oli 1398. Ajokauden varhainen alku näkyy myös onnettomuustilastoissa. Kuluvan vuoden neljän ensimmäisen kuukauden aikana oli tieliikenteessä ennakkotietojen mukaan loukkaantunut 102 mopoilijaa. Vuonna 2006 vastaavana aikana tieliikenteessä loukkaantui 59 mopoilijaa.

5.2 Mopoilun uhat

Nuori ikä ja miessukupuoli ovat riskitekijöitä onnettomuuksissa. Myös tässä tutkimuksessa tuli selvästi ilmi, että mopoilu on erilaista tytöillä ja pojilla. Pojat olivat ajaneet mopolla selvästi tyttöjä enemmän, sekä mopokortin hankkimisen jälkeen että ennen mopokortin hankkimista. Pojilla liittyy mopoiluun tyttöjä enemmän turvallisuuden kannalta negatiivisia asioita. Poikien mopot kulkevat tyttöjen mopoja

nopeammin ja poikien mopot olivat useammin viritettyjä. Myös liikenerangaistuksia saaneista yhtä lukuun ottamatta kaikki olivat poikia. Pojat ylipäänsäkin tekevät mopolla erilaisia, mahdollisesti vaaraa lisääviä asioita tyttöjä enemmän. He ajoivat esimerkiksi tyttöjä useammin hovin vuoksi, ilman kypärää, ylinopeudella sekä olivat useammin leikkineet mopolla sekä liikenteessä että pihalla. Kysytyt turvallisuuden parannuskeinot saivat tytöiltä enemmän kannatusta kuin pojilta. Nuorilla myös ryhmäpaineen ja kaverien vaikutus on merkittävä. Tämä voi näkyä mopojen virittämisessä, porukkaan kuulumisessa ja vauhdissa mukana pysyminen voi vaatia sen, että myös oman mopon täytyy olla viritetty. Mopoilijoista 43 % kertoi ajavansa yhdessä myös kaverin kanssa.

Mopojen virittämistä ja sallittua suuremmilla nopeuksilla ajoa voidaan pitää mopoilun uhkatekijänä. Mopojen huippunopeuksista kysyttäessä vain neljä mopoilijaa 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 mopojensa huippunopeudet (ka 78 km/h) olivat tyttöjen ilmoittamia suurempia (ka 56 km/h). Mopon virittäminen oli selvästi poikien juttu: pojista 85 %:lla oli viritetty mopo. Vastauksista voineekin päätellä, että mopon virittämiseen ja nopeuksiin suhtaudutaan aika huolettomasti. Kuitenkin nopeuden lisääntyessä koko ajotehtävä vaikeutuu ja esimerkiksi erilaisiin yllättäviin tilanteisiin on vähemmän aikaa reagoida. Onnettomuuden sattuessa seurauksetkin ovat pahempia suurissa nopeuksissa.

Mopoja myyvien liikkeiden toiminta vaihtelee viritysten suhteen. Tässä tutkimuksessa haastatelluista myyjistä yksi kertoi liikkeen tekevän virityksiä pyydettyä. On myös liikkeitä, joissa virityksiä tarjotaan aktiivisesti mopojen myyntitilanteessa samoin kuin takuuhuoltojenkin yhteydessä. Myös se, että osassa liikkeitä on myytävänä erilaisia virityksissä tarvittavia osia, kertoo suhtautumisesta mopojen virittämiseen.

Mopoilijoiden turvallisuutta parantavat keinot eivät nousseet kovinkaan suosituiksi mopoilijoiden keskuudessa. Tähän vaikuttanee se, että mopoilua ei koeta vaarallisena, joten sen turvallisuuteenkaan ei esitetä parannuskeinoja. Mainitsemisen arvoista on, että poikien esittämistä turvallisuuden parantamiskeinoista toiseksi eniten kannatusta saivat muut keinot, joista useimmiten pojat mainitsivat mopojen nopeuden nostamisen vähintään 60 km/h. Mopoilijoiden ikärajan nostaminen ei juuri saanut kannatusta, ei mopoilijoilta eikä myöskään haastatelluilta vanhemmilta tai poliiseilta.

Kaiken kaikkiaan mopoilijat raportoivat kokeneensa vähän ongelmia erilaisissa liikennetilanteissa. Ainoastaan liukkaalla ajon oli yli puolet mopoilijoista kokenut joskus ongelmalliseksi. Hiukan yli 40 % mopoilijoista oli kokenut pimeällä ajon joskus ongelmalliseksi. Toisaalta valtaosa ilmoitti ajavansa mopolla vain kesäkautena, jolloin vaikeita olosuhteita (esimerkiksi liukkaus tai pimeys) ei juuri esiinny. Huomion arvoista oli, että muita kysytyjä liikennetilanteita mopoilijoiden enemmistö (yli 60 % vastaajista) ei ollut koskaan kokenut ongelmallisena. Näitä muita tilanteitahan olivat esimerkiksi risteystilanteet sekä autojen että kevyen liikenteen osallisten kanssa, joissa kuitenkin valtaosa mopoilijoiden vakavista onnettomuuksista tapahtuu. Tämän kyselyn perusteella mopoilijat eivät itse selvästikään tunnistanee näihin tilanteisiin liittyviä riskitekijöitä tai eivät vain pitäneet näitä tilanteita riskialttiina.

Sen sijaan haastatellut mopoilijat samoin kuin haastatellut vanhemmat sekä poliisit toivat esiin muun muassa risteystilanteiden vaarallisuuden. Esille tulleet haastateltujen mopoilijoiden vaaratilanteet keskittyivät risteysajoon. Myös mopoilijoiden vakavat onnettomuudet tapahtuvat usein risteystilanteissa. Risteysajoon liittyviä vaikeuksia voidaan lähestyä koulutuksella ja ajokokeella. Enemmistö haastateltavista oli sitä mieltä, että mopoilijoiden koulutus ja ajokoe olisivat tarpeellisia. Haastatellut mopoilijat pitivät myös taajamaliikenteessä ajoa vaikeana. Kaistanvaihdot, ryhmittymiset ja väistämiset olivat erityisesti vaikeita asioita. Reittien valitseminen koettiin helpoksi.

Yhtenä mopoilun uhkatekijänä voidaan nähdä mopoilijoiden vähäinen riskien tunnistaminen. Heikko tunnistamiskyky omaan itseen ja ajotapaan liittyviin riskeihin on omiaan lisäämään riskipitoista ajoa. Asian käänköpuolena on kuitenkin se, että koulutuksella tähän voidaan saada parannusta.

Mopoilijoille sattuneista liikennevahingoista kaatumiset olivat kaikkein yleisimpiä, eivätkä kaikki vastaajat edes pitäneet kaatumista liikennevahinkona. Tästä voitaneen ajatella, etteivät mopoilijat ehkä pidä kaatumisia kovin vakavina.

5.3 Mopoilun mahdollisuudet

Mopoilu mahdollistaa 15 -vuotta täyttäneen nuoren itsenäisen liikkumisen muun liikenteen joukossa, ensimmäistä kertaa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Se mahdollistaa edelleen nuoren elinpiirin laajenemisen ja lisää itsenäisyyttä liikkumisessa. Kyselyssä kävikin ilmi, että suurin syy mopokortin hankkimiseen oli oman liikkumisen helpottuminen. Pojilla vaikutti lisäksi se, että heidän mielestään mopoilu on kivaa. Ne kyselyyn vastanneet nuoret, jotka eivät olleet hankkineet mopokorttia kertoivat vastaavasti, etteivät he kokeneet tarvitsevansa mopokorttia tai eivät olleet kiinnostuneita mopoilusta.

Myös vanhemmat arvostivat tätä asiaa. Heidän ei tarvitse enää kuljettaa nuorta niin usein esimerkiksi harrastuksiin, mutta myös nuoren itsenäisen liikkumisen mahdollisuus nähtiin myönteisenä asiana. Erityisesti maaseudulla, jossa etäisyydet saattavat olla pitkiä ja kaverit kaukana, mahdollisuus itsenäiseen liikkumiseen on tärkeää. Positiivista on mopon kätevyys ja näppäryys etenkin taajamaliikenteessä. Ympäristöä ajatellen nykymopot ovat myös vähäpäästöisiä. Paikoitus mopolla on myös helppoa.

Mopoilun aloittaminen ja mopokortin hankkiminen antavat nuorelle ensimmäisen kosketuksen ajokorttiviranomaiseen. Mopokortin hankkiminen, etenkin jos siihen kytkettäisiin koulutusta, antaisi merkittävän mahdollisuuden tavoittaa 15-vuotiaita nuoria, jotka ovat siirtymässä ensimmäistä kertaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajiksi. Turvallisuuskoulutus ja –kasvatus saataisiinkin alkamaan kolme vuotta nykyistä aiemmin.

Koulutuksen lisäksi yksi mahdollisuus mopoilijoiden turvallisuuden parantamiseen liittyy ajovarusteiden käyttöön. Suojaavat varusteet, joita esimerkiksi moottoripyöräillessä jo suhteellisen yleisesti käytetään, antaisivat suojaa myös mopoilijalle, vaikkakin mopoilija on kuitenkin onnettomuuden sattuessa useimmissa tapauksissa liikenteen suojattomampi osapuoli. Lisäksi asusteiden värivalinnoilla ja

heijastavilla materiaaleilla voidaan parantaa mopoilijan näkymistä. Mopoilijoiden näkymisen ongelmallisuuden toivat esiin haastatellut poliisit, vanhemmat ja mopokauppiat. Lisäksi kun ajatellaan mopojen nopeuksien olevan kaikesta huolimatta esimerkiksi moottoripyörien nopeuksia huomattavasti alhaisempia, asusteiden suojaavat ominaisuudet pääsisivät hyvin esiin. Suojaavat ajoasusteet ja varusteet auttaisivat myös kaatuessa. Kaatumiset olivat hyvin yleisiä ja ne tapahtuvat useimmiten tilanteissa, joissa mopon nopeus ei ollut kovin suuri.

Mopojen tekninen kunto on parantunut huomasti. Mopoissa on hyvät merkinantovälineet ja tehokkaat jarrut. Nämä tekijät voidaan nähdä mopoilun turvallisuutta parantavina. Ongelman muodostaa kuitenkin mopojen virittämisen helppous ja yleisyys, nopeuden kasvaessa turvallisuutta lisäävät tekijät helposti ulosmitataan. Nopeuden lisäyksellä on myös vaikutusta onnettomuuden seurauksiin.

5.4 Tutkimuksen kriittinen tarkastelu

Tutkimuksen empiirisiä tuloksia arvioitaessa on huomioitava se, että haastateltuja mopoilijoita oli 20. Kyselyyn vastasivat kaikki lomakkeen saaneet oppilaat. Heistä oli mopoilijoita 52 ja ei-mopoilevia 70. Kyselyyn vastanneet ammatti-instituutin oppilaat (44 % kaikista vastanneista mopoilijoista) opiskelivat tekniikan ja liikenteen koulutusaloilla. Heidän kiinnostuksensa mopoiluun ja mopojen virittämiseen tai rakenteluun on todennäköisesti suurempaa kuin esimerkiksi sosiaali- ja terveysalan koulutuslalla opiskelevien. Kaikki vastaajat olivat Turusta, Salosta ja näiden kaupunkien lähiseuduilta. Vastausten perusteella ei voidakaan tehdä kaikkia mopoilijoita koskevia yleistyksiä. Haastattelujen ja kyselyn vastaukset pikemmin antavat näkökulman mopoiluun ja kertovat siitä, millaista mopoilu on tutkimuksen kohteina olleiden noin 70, pääosin nuoren, mopoilijan näkökulmasta.

Lähteet:

Ajoneuvohallintokeskus (2006) Ajoneuvokanta. Luettavissa (20.11.2006) Ajoneuvohallintokeskuksen www-sivuilta osoitteessa:
<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ajoneuvokanta/Ajoneuvokanta+2006/Ajoneuvokanta+2006.htm>

Ajoneuvohallintokeskus (2006) Ensirekisteröinnit kuukausittain ja ajoneuvolajeittain 2006 ja 2005. Luettavissa (20.11.2006) Ajoneuvohallintokeskuksen www-sivuilta osoitteessa:
<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ensirekister%C3%B6innit/Ensirekister%C3%B6innit+kuukausittain+ja+ajoneuvolajeittain/2006+ja+2005.htm>

Ajoneuvohallintokeskus (2007) Tutkintotilastot. Luettavissa (5.6.2007) Ajoneuvohallinto-keskuksen www-sivuilta osoitteessa:
http://www.ake.fi/AKE/Ajokortit_ja_tutkinnot/Tutkintotilastot/

Hernetkoski, K., Katila A., ja Keskinen, E. (2005) Moottoripyöräilijöiden ja mopoilijoiden vakavien liikenneonnettomuuksien kehitys Suomessa ja onnettomuuksien riskitekijät. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT.

Liikennevakuutuskeskus (2005) Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2004. Liikennevakuutuskeskus, VALT.

Tilastokeskus, Liikenneturva, Poliisi, Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto (2006, 2007) Tieliikenneonnettomuudet, ennakkotiedot.

LIITE 1. Mopoilua koskeva lainsäädäntö

Mopoon rakenteeseen liittyvät määräykset

Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090

§ 11

Mopo

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.

Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 4.12.1992/1256

Liikenneministeriön päätös moottoripyörän ja mopon rakenteen muuttamisesta 9.4.1992/332

138 § ([24.4.1998/290](#))

Teho, vääntömomentti ja huippunopeus

1. Jos kuluttajille tarkoitettussa polttomoottorilla varustetun mopon tai kevyen nelipyörän mainoksessa tai vastaavassa taikka mopon tai kevyen nelipyörän teknisissä tiedoissa ilmoitetaan moottorin teho, vääntömomentti tai huippunopeus, on ne ilmoitettava mitattuina 112 §:n 1 momentissa mainitun direktiivin mukaisesti.

2. Virityksen estämiseksi tulee mopon ja kevyen nelipyörän olla EY-hyväksytty 112 §:n 2 momentissa mainitun direktiivin luvun mukaisesti.

3. Mopon ja kevyen nelipyörän seuraavien osien tai niistä muodostuvan alkuperäisestä poikkeavan kokonaisuuden vaihtaminen ajoneuvon ja minkä tahansa saman valmistajan toisen ajoneuvon välillä ei ole sallittua, jos ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus kasvaa yli 5 km/h:

a) kaksitahtimoottoreissa: sylinteri/mäntä-kokonaisuus, kaasutin, imusarja ja pakojärjestelmä; sekä

b) nelitahtimoottoreissa a kohdan lisäksi: sylinterikansi ja nokka-akseli. Mopon ja kevyen nelipyörän suurinta rakenteellista nopeutta ei kuitenkaan saa ajoneuvon rakennetta muuttamalla ylittää.

Mopon rekisteröinti

Ajoneuvon rekisteröinti

Liikenteessä käytettävät ajoneuvot on eräitä harvinaisia poikkeuksia lukuun ottamatta rekisteröitävä. Rekisteröinnin tarkoituksena on antaa ajoneuvolle sen yksilöivä ja näkyvä tunnus, jonka avulla ajoneuvon käytön valvonta on mahdollista. Rekisteröintivelvollisuudesta säädetään tieliikennelain 84 §:ssä ja rekisteröintiasetuksessa. Ajoneuvon omistajan on ilmoitettava ajoneuvo rekisteriin ja ilmoitettava samalla nimensä, osoitteensa ja ajoneuvon käyttötarkoitus. Omistaja voi

samalla ilmoittaa ajoneuvolle haltijan, jos ajoneuvoa käyttää pääasiallisesti muu kuin omistaja. Rekisteröinnin yhteydessä rekisteriin merkitään ajoneuvon yksilöintitiedot ja tekniset tiedot. Ne voidaan merkitä rekisteriin jo ennen rekisteröintiä, jos kyse on tyyppihyväksytyistä mallia olevasta ajoneuvosta ja valmistaja tai maahantuoja ennakkoon ilmoittaa ajoneuvon. Ajoneuvon käytön aikana rekisteriin merkitään omistajan ja haltijan muutokset, teknisten tietojen muutokset sekä vakuutusta ja verotusta koskevat muutokset. Ajoneuvo voidaan poistaa rekisteristä väliaikaisesti tai ajoneuvon romutuksen yhteydessä lopullisesti.

Mopon nopeuden muuttaminen

Mopoon ei saa tehdä muutoksia, jotka suurentavat sen rakenteellista nopeutta.

Mopon käyttö ja kunto

3 § ([24.4.1998/291](#))

Ajoneuvoluokkia koskevat nopeusrajoitukset

1. Moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin tiellä sallittu nopeus ilman perävaunua on:

f) mopon (L_{1e}- ja L_{2e}-luokka) ja kevyen nelipyörän (L_{6e}-luokka) 45 km/h, pienitehoisen mopon kuitenkin 25 km/h;

([11.5.2006/353](#))

39 § ([29.9.2005/791](#))

Henkilökuljetus kaksi- ja kolmipyöräisillä ajoneuvoilla ja niihin rinnastettavilla nelipyöräisillä ajoneuvoilla

2. Kaksipyöräisellä mopolla (L_{1e}-luokka) saa kuljettaa yhtä matkustajaa matkustajalle varatulla paikalla, jos ajoneuvo on rekisteröintitodistuksen mukaan tarkoitettu matkustajan kuljettamiseen, tai enintään kymmenvuotiasta lasta, jos lasta varten on tarkoituksenmukainen istuin ja tarpeelliset jalkojen suojukset.

Tieliikennelaki 3.4.1981/267

8 §

Tien eri osien käyttö

Ajoneuvoja on kuljetettava ajoradalla. Jos tien oikealla puolella on piennar, jolla ajokäy haitatta päinsä, polkupyörää ja muuta moottoritonta ajoneuvoa sekä mopoa on kuitenkin kuljetettava pientareella.

14 §

Väistämisvelvollisuus

Risteystä lähestyessään kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta. Hänen on väistettävä samanaikaisesti muuta tietä oikealta lähestyvää ajoneuvoa.

Risteyksessä kääntyvän ajoneuvon kuljettajan on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Samoin on kuljettajan, joka muualla kuin risteyksessä, aikoo poistua ajoradalta tai muuten ylittää sen, väistettävä tien reunaan käyttävää polkupyöräilijää, mopoilijaa ja jalankulkijaa. Vasemmalle kääntyvän kuljettajan on lisäksi väistettävä vastaan tulevaa liikennettä.

Kuljettajan on kuitenkin aina väistettävä muuta liikennettä, jos hän on tulossa tielle pihakadulta, pihasta, pysäköintipaikalta, huoltoasemalta tai muulta vastaavalta alueelta taikka polulta, tilustieltä tai muulta vähäiseltä tieltä tai moottorikelkkailureitiltä. ([7.5.1997/414](#))

Polkupyöräilijän tai mopoilijan on kuitenkin, jollei 2 tai 3 momentista muuta johdu, tullessaan pyörätieltä ajoradalle väistettävä muuta liikennettä.

17 §

Ohittaminen

Edellä kulkeva ajoneuvo on ohitettava vasemmalta. Milloin edellä kulkeva kääntyy tai selvästi valmistautuu kääntymään vasemmalle, se on kuitenkin ohitettava oikealta.

Oikealta saa ohittaa, jos kuljettajan ajosuunnassa on vähintään kaksi ajokaistaa ja ajoneuvot kulkevat rinnakkaisilla ajokaistoilla. Polkupyöräilijä ja mopoilija saa muutoinkin ohittaa muun ajoneuvon kuin polkupyörän tai mopon oikealta.

27 §

Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot

Polkupyörän ja mopon saa pysäyttää ja pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle.

31 §

Jalkakäytävän ylittäminen. Pysähtyneen raitiovaunun tai linja-auton ohittaminen

Pyörätiellä polkupyöräilijän ja mopoilijan on aikoessaan linja-auton tai raitiovaunun pysäkin kohdalla sivuuttaa sille pysähtyneen linja-auton tai raitiovaunun annettava esteetön kulku ajoneuvosta tai raitiovaunusta poistuville ja siihen nouseville matkustajille. ([7.5.1997/414](#))

40 §

Jalankulkijan paikka tiellä

Jalankulkijan on käytettävä jalkakäytävää tai piennarta. Hän ei kuitenkaan saa jalkakäytävällä taluttaa polkupyörää tai mopoa, kuljettaa potkukelkkaa, hiihtää, luistella eikä kantaa kookasta taakkaa, jos siitä voi aiheutua huomattavaa haittaa muille jalankulkijoille.

Missä jalkakäytävää tai piennarta ei ole tai milloin sillä kulkeminen ei käy haitatta päinsä, jalankulkijan on käytettävä pyörätietä tai ajoradan reunaa.

Pyörätiellä jalankulkijan on yleensä käytettävä sen reunaa. ([7.5.1997/414](#))

Ajoradalla jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä sen vasenta reunaa, jollei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallisempaa. Polkupyörää tai mopoa taluttava saa kuitenkin käyttää ajoradan oikeaa reunaa.

89 § ([15.11.2002/954](#))

Suojakypärän käyttö

Kuljettajan ja matkustajan on ajon aikana käytettävä tyypiltään hyväksyttyä suojakypärää, jollei hänen sairautensa tai vammansa taikka muu erityinen syy sitä estä, ajettaessa:

1) moottoripyörällä; 2) kolmi- ja nelipyörällä sekä kevyellä nelipyörällä, jota ei ole varustettu korilla; 3) mopolla; 4) moottorikelkalla.

Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007

MOPOILU SUOMESSA 2007

Osa 2: Jalankulkijoiden haastattelut

Pasi Anteroinen

Tekijät Pasi Anteroine		Julkaisun laji tutkimusraportti	
Julkaisun nimi Mopoilu Suomessa 2007. Jalankulkijoiden haastattelut			
Julkaisun osat osa 1: Mahdollisuudet ja uhat.Osa 2: Jalankulkijoiden haastattelut			
Tiivistelmä			
<p>Tässä selvityksessä kerättiin mielipiteitä jalankulkijoiden ja mopoilijoiden yhteispeleistä haastattelemalla 132 jalankulkijaa. Lisäksi haastateltiin 20 autoilijaa heidän toiveistaan mopon paikasta liikenteessä.</p> <p>Kolmannes jalankulkijoista kertoi omakohtaisista mopoilijoihin liittyvistä peloista. Erityisen uhkaavaksi koettiin mopojen liian suuret nopeudet. Nopeudet yhdistettynä piittaamattomuuteen, huonoon liikennesääntöjen tuntemukseen ja yhteispelin puutteeseen olivat suurimpia huolia.</p> <p>Joka neljäs vastanneista koki vuorovaikutuksen jalankulkijoiden ja mopoilijoiden välillä hyväksi.</p> <p>Haastatelluista jalankulkijoista puolet sijoitti mopoilijat kulkemaan autoteille, kolmannes ehdotti kevyen liikenteen väyliä ja loput muita vaihtoehtoja kuten "mopokaistoja".</p> <p>Kyselyssä haastatellut autoilijat halusivat mopot ehdottomasti pois autoteiltä. Lähes kaikki autoilijat olivat sitä mieltä, että mopot liikkuvat turvallisimmin kevyen liikenteen väylillä.</p>			
Avainsanat (asiasanat) jalankulkijat, mopoilijat, yhteispele, pelot			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007		ISSN 0785-9244	ISBN 978-951-560-150-6
Kokonaissivumäärä 3	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenneturva		Kustantaja Liikenneturva	

Utgivare
TRAFIKSKYDDET

BESKRIVNING

Datum för publicering
2007

Publikationen gjord av Pasi Anteroinen	Publikationens form forskningsrapport		
Publikationens namn Mopedkörning i Finland 2007. Intervjuer med fotgängare			
Publikationens delar del 1: Möjligheter och risker. del2: Intervjuer med fotgängare			
Sammandrag <p>I den här utredningen samlade man åsikter om samspelet mellan fotgängare och mopedister genom att intervjua 132 fotgängare. Dessutom intervjuade man 20 bilister om deras önskemål angående mopedens plats i trafiken.</p> <p>En tredjedel av fotgängarna berättade utifrån sina personliga erfarenheter om vilka rädslor de har gällande mopedister. Mopedernas allt för höga hastighet upplevdes speciellt farlig. Hastigheter i förening med likgiltighet, bristfällig kunskap om trafikregler och otillräckligt samspel var de största bekymren.</p> <p>Var fjärde av de svarande upplevde att samspelet mellan fotgängare och mopedister var bra.</p> <p>Hälften av de intervjuade fotgängarna placerade mopedisterna på körbanan, en tredjedel föreslog leder för lätt trafik och resten föreslog andra alternativ som exempelvis ”mopedfiler”.</p> <p>De bilister som intervjuades ville absolut ha bort mopederna från körbanorna. Nästan alla bilister var av den åsikten, att det är tryggare att framföra moped på leder för lätt trafik.</p>			
Nyckelord fotgängare, mopedister, samspelet, rädslor			
Övriga uppgifter			
Seriens namn och nummer Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007	ISSN 0785-9244	ISBN 978-951-560-150-6	
Antal sidor 3	Språk finska	Hinta	Konfidentiell karaktär offentlig
Utgivare Trafikskyddet	Förläggare Trafikskyddet		

Author Pasi Anteroinen		Type of publication research report	
Name of publication Moped driving in Finland in 2007. Pedestrians' interviews			
Parts of publication Part 1: Opportunities and threats. Part 2: Pedestrians' interviews			
Abstract <p>In this study, opinions regarding the interaction between pedestrians and moped drivers were gathered by interviewing 132 pedestrians. In addition, 20 automobile drivers were interviewed about their wishes regarding the proper place of mopeds in traffic.</p> <p>One third of pedestrians stated that they have personal fears with regards to moped drivers. The excessive speeds of mopeds were felt to be particularly threatening. High speeds, in connection with general recklessness, poor knowledge of traffic rules and lack of cooperation in traffic, were listed as the main concerns.</p> <p>Every fourth interviewed pedestrian assessed that the interaction between pedestrians and moped drivers was good.</p> <p>Half of the interviewed pedestrians placed moped drivers on car lanes, one third suggested light traffic lanes and the rest came up with other alternatives such as "moped lanes".</p> <p>The car drivers interviewed in the survey wanted mopeds off the roads where cars drive. Almost all the car drivers agreed that mopeds can move more safely along the light traffic lanes.</p>			
Key words pedestrians, moped drivers			
Other information			
Name and number of series Liikenneturvan tutkimusmonisteita 106/2007		ISSN 0785-9244	ISBN 978-951-560-150-6
Total number of pages 3	Language Finnish	Price	Confidentiality public
Distributor Liikenneturva		Publisher Liikenneturva	

Taustaa

Tutkimusten mukaan mopo on vaarallisin ajoneuvo kilometrillä. Viime vuosina on Suomessa kuollut vuosittain keskimäärin 10 ja loukkaantunut 400 mopoilijaa.

Valtaosa näistä onnettomuuksista on mopoilijan itsensä aiheuttamia. Mopoilijalle vaarallisimpia onnettomuuksia ovat törmäykset muiden ajoneuvojen kanssa, mutta mopoilijoiden kokemattomuus liikenteessä ja mopojen liikkuminen kevyen liikenteen väylillä ovat lisänneet myös muiden tielläliikkujaryhmien, erityisesti jalankulkijoiden kokemia mopoilijoihin liittyviä uhkia ja pelkoja. Mopo kulkee suhteellisen nopeasti ja voi yllättää muut tielläliikkujat.

Vuoden 2006 marras- ja joulukuussa suoritetussa haastattelussa kerättiin mielipiteitä jalankulkijoiden ja mopoilijoiden yhteispelistä 132 ihmiseltä. Pääsääntöisesti haastateltavat olivat jalankulkijoita, mutta mukaan otettiin myös pieni otos autoilijoita.

Haastattelut toteuttivat Liikenneturvan aluetoimistot eri puolella Suomea. Kukin aluetoimisto keräsi muutamia haastatteluja omalta alueeltaan. Haastateltavat valittiin sattumanvaraisesti ja haastattelut suoritettiin pääsääntöisesti kauppakeskusten yhteydessä tavattujen ihmisten kanssa. Osa haastateltavista täytti lomakkeen itse. Tällöin kyselyn anti oli huomattavasti niukempi kuin tapauksissa joissa haastattelijat ”jututtivat” ihmisiä.

“Joustovaraa on jalankulkijoilla ja mopoilijoilla”

Kyselyyn vastanneista 132 henkilöstä 40 % oli miehiä ja 60 % naisia. Vastaajien keski-ikä oli 42 vuotta. Nuorin haastateltu oli 11-vuotias ja vanhin 73-vuotias.

Haastateltavilta kysyttiin mm. heidän mielipiteitään mopoilijoiden ja jalankulkijoiden välisestä vuorovaikutuksesta liikenteessä. Lisäksi tiedusteltiin mielipiteitä yhteispelin sujumisesta ja mopoilijoihin liittyvistä peloista.

Suoranaisia pelkoja mopoilijoiden suhteen ilmaisi 42 vastaajaa eli reilu kolmannes vastaajista. Erityisesti oltiin huolissaan iäkkäiden ja lasten pärjäämisestä tilanteissa joissa mopoilijat liikkuvat kevyen liikenteen väylillä. Lisäksi polkupyöräilijöiden, rullaluistelijoiden ja koiran ulkoiluttajien nähtiin helposti joutuvan vaaratilanteisiin mopoja kohdatessa. Omakohtaisista vaaratilanteista mopoilijoiden kanssa kertoi kolme vastaajaa.

Joka neljäs vastanneista koki vuorovaikutuksen jalankulkijoiden ja mopoilijoiden välillä hyväksi, eikä nähnyt siinä suurempia ongelmia.

“Hurjastelua ja nokkapokkaa”

Erilaisia huolenaiheita mopoilijoiden suhteen ilmaisi 64 haastateltavaa, eli yli puolet vastanneista jalankulkijoista. Yleisimmin oltiin huolestuneita mopoilijoiden tilanne ja – ylinopeuksista. 32 vastaajaa eli 29 % haastatelluista jalankulkijoista mainitsi nopeudet huolenaiheeksi. Vastauksissa oltiin huolissaan ylinopeuksista, mutta ennen

kaikkea vääristä tilannenopeuksista, kevyen liikenteen väylillä, alikulkusilloilla, markettien pihalla ja huonosti valaistuilla alueilla.

Monissa vastauksissa nopeus liitettiin myös muihin ongelmiin. Erityisesti piittaamattomuuteen (14 vastaajaa), liikennesääntöjen tuntemukseen (8 vastaajaa) ja yhteispelin puuttumisen (11 vastaajaa) liittyvät teemat olivat nopeuksien jälkeen yleisimmin mainittuja .

Myös mopojen virittämisestä (4 vastaajaa) ja mopoilijoiden oikeasta sijoittautumisesta liikenteessä (6 kpl) oltiin huolissaan. Ajolinjoja muuttavat, arvaamattomat mopoilijat tuottivat päänsärkyä jalankulkijoille. Näissä vastauksissa korostettiin erityisesti sitä, että jalankulkija oli se joka joutui “joustamaan” ja väistämään mopoja. Pahimmillaan tilanteita kuvattiin ns. nokkapokaksi, jossa heikkohermoisempi väistää.

Myös mopoilijoiden liikkuminen suuremmissa ryhmissä ja rinnakkain ajamalla huolestutti muutamia haastateltavia. Ajoon liittyi heidän mielestään myös kilpa-ajon piirteitä.

”Missä on mopon paikka?”

25 vastaajaa esitti erilaisia parannusehdotuksia, joilla lisättäisiin turvallisuutta. Ehdotuksista tyypillisin oli mopoilijoiden oma kaista tai väylä, joko kevyen liikenteen tai autoilijoiden joukossa. Myös autoilijat ehdottivat mopoilijoille omia kaistoja.

Mopoilijat haluttiin selkeästi omien kaistojensa sisään. Tähän liittyen esitettiin lisäksi piennarten leventämistä mopoilijoiden käyttöön. Rakenteelliset keinot lisätä turvallisuutta olivat selvästi suosituimpia.

Vain hajanaisesti ehdotettiin lisäkoulutusta tai ajokoetta (3 vastaajaa). Vastauksista tosin paistoi läpi se, että monilla vastaajista ei ollut selkeää kuvaa mopoilijoille asetuista vaatimuksista ja säännöistä. Esimerkiksi se, että Mopon ajokortti (M) vaaditaan kaikilta 1.1.1985 jälkeen syntyneiltä mopoilijoilta, oli monille epäselvää.

Vastauksista kävi myös ilmi haastateltavien ongelma sijoittaa mopoilijat autoilijoiden tai jalankulkijoiden joukkoon.

Pohdittiin mopoilijoiden olevan liian vaarallisia ja nopeita kevyen liikenteen väylille, mutta toisaalta liian hitaita liikenteeseen autojen sekaan. Muutama ehdotus tosin perusteli mopoilijoiden liikkumista autoilijoiden joukossa, koska kaupunkien taajamanopeudet on monin paikoin laskettu jo 30-40km/h “moponopeuksiin”.

Hajonta siinä minne mopoilijat tulisi sijoittaa liikenteessä, oli suuri.

Mopon paikka liikenteessä:

- 31 %** kevyen liikenteen väylä
- 50 %** autotiellä
- 10 %** oma kaista/väylä
- 10 %** tilanteen mukaan

Puolet haastatelluista jalankulkijoista toivoi mopoilijat liikenteen sekaan autoteille. Kevyen liikenteen väylille mopoilijat toivotti tervetulleeksi kolmannes vastaajista. Viidennes vastaajista haki uusia ratkaisuja, joko omilla “mopokaistoilla” tai tilanteen mukaan paikkaa muunnellen. Tällöin mopoilijoiden paikka muuttui tilannekohtaisesti liikenteen mukaan.

Huoltoasemilla tavattujen autoilijoiden mielipide mopoilijoiden paikasta oli selkeä: mopot pois autojen seasta. Kahdestakymmenestä vastaajasta kaikki näkivät mopot mielellään muualla kuin ajoradalla. Lähes kaikki autoilijat, eli 17 vastaajaa ehdotti mopoilijoille kevyen liikenteen väyliä. Kolme vastaajaa mietti mopokaistoja tai pientareiden leventämistä. Oli siis selkeää, että mopoilijat koettiin hankaliksi ja itselleen vaarallisiksi autoliikenteen seassa.

Iän ja sukupuolen mukaan tarkasteltuna vastaukset eri ryhmissä eivät eronneet toisistaan.

Ikäryhmittäin hieman nuoremmat esittivät uusia kaistoja yms. vaihtoehtoja muita useammin. Muut ristiintaulukoinnin jätettiin pienen haastateltavien määrän ja aineiston vapaan muodon takia pois.

Lomakkeesta ei ollut mahdollista poimia alueellisia tietoja, tosin vastausten määrän ollessa näin pieni se tuskin olisi ollut mielekästäkään.