

Anu Levanen

RATTIJUOPUMUS MIEHISENÄ RISKIKÄYTTÄYTYMISENÄ

**PRO GRADU -TUTKIELMA
YHTEISKUNTAPOLITIIKKA
JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO
ELOKUU 2000**

Tiivistelmä

Rattijuopumus miehisenä riskikäyttäytymisenä

Anu Levanen (ohjaaja: Raija Julkunen)
Yhteiskuntapolitiikka
elokuu 2000
Jyväskylän yliopisto
82 sivua, 1 liite

Tämän pro gradu tutkielman kohteena ovat keskisuomalaiset rattijuopot 90-luvun lopulla. Aloite tutkimukseen tuli Kriminaalihuoltoyhdistyksen Jyväskylän aluetoimistosta, josta myös tutkimuksen haastatteluaineisto on peräisin. Tutkimuksen yksi tavoite on Yhdyskuntapalvelun päihdehuoltojakson kehittäminen.

Rattijuopumus on rikos, joka yhdistää kaksi suomalaisen kulttuurin maskuliinisuuden merkitsijää: alkoholin ja auton. Ne ovat osa hegemonista maskuliinisuutta. Vallitseva mieheys tarkoittaa niitä mieheyden malleja, jotka suuri osa miehistä elää todeksi päivittäin.

Postmoderni aika korostaa yksilöllisyyttä. Sen vuoksi tunne omasta identiteetistä, tässä tapauksessa maskuliinisuudesta, on tärkeä. Sen korostaminen voi olla yksi tapa hallita omaa elämää. Tämä on ehkä yksi syy, minkä vuoksi suomalainen maskuliinisuus on vahvasti kiinni jäänteenomaisissa mieheyden malleissa. Muutosten ja epävarmuuden aikana on olemassa vanhat, tutut areenat, joilla miehisyyttään on helppo todistaa.

Alkoholin suurkuluttajista 60 prosenttia on miehiä. Rattijuopoista 95 prosenttia on miehiä. Miehisyyteen kuuluu tärkeänä osana maskuliinisuuden osoittaminen, jota osa miehistä todistaa alkoholin välityksellä, osa taasen auton ja autoilun avulla. Miehisyyteen ja miehuuteen kuuluu oleellisena osana rohkeus ja riskinotto. Rattijuopumus yhdistää nämä kaksi tekijää, joiden avulla mies voi todistaa rohkeutensa ja ottaa riskejä. Rattijuopumus on kahden riskinoton tulos, riskien riski.

Avainsanat:

Rattijuopumus, Kriminaalihuoltoyhdistys, yhdyskuntapalvelu, päihdehuoltojakso, alkoholi, autoilu, miehisuus, riskinotto, hegemoninen maskuliinisuus, elämänhallinta

Sisällysluettelo

1.JOHDANTO	4
2. SUOMEN AMBIVALENTTI ALKOHOLI- JA AUTOILUKULTTUURI	7
2.1. Ambivalenttinen alkoholikulttuuri	7
2.2. Alkoholikontrolli ja liberalismi	9
2.3. Alkoholin lisääntynyt kulutus 1990-luvulla	12
2.4. Autoilu Suomessa	13
2.5. Autoilukulttuuri	15
2.5.1. Ajamisen nautinto	16
3. RATTIJUOPUMUS MIEHISENÄ RISKIKÄYTTÄYTYMISENÄ	18
3.1. Rattijuopumuksen yleisyys ja seuraukset	19
3.2. Autoilu ja riskinotto	20
3.3. Alkoholi ongelmana	23
3.3.1. Suomalaisen miehen humala	26
3.4. Rattijuopumukseen suhtautuminen	29
3.5. Rikosten selittämistavat	30
3.5.1. Rikosten "neutralointitekniikat"	31
3.5.2. Syntipukkiteoria	32
4. RATTIJUOPPOUDEN KONTROLLI- JA HOITO	33
4.1. Rattijuopumuksen kriminalisointi	33
4.2. Rattijuopumuksesta aiheutuvat rangaistukset	35

4.2.1. Yhdyskuntapalvelu: Hoitoa ja kontrollia.....	35
4.2.2. Päihdehuoltojakso.....	37
4.3. Rattijuopumuksen vähentämiseen tarkoitettut koulutus- ja hoito-ohjelmat.....	39
4.4. Suomen rattijuopumusprojekteja	40
5. TUTKIMUSTEHTÄVÄ, MENETELMÄT JA AINEISTO	42
5.1. Haastattelut	43
5.2. Aineiston analyysi.....	44
5.3. Rattijuopot ja rattijuopumus: Aineiston kuvailua	45
6. RATTIJUOPPOJEN TARINAT	50
6.1. Marko.....	51
6.2. Jani	53
6.3. Jarkko	55
6.4. Jukka.....	56
6.5. Maija	58
6.6. Juhani.....	61
6.7. Kauko	63
6.8. Rauno	65
6.9. Martti	66
7. JOHTOPÄÄTÖKSET	69
7.1. Mies ottaa ja ajaa.....	69
7.2. Rattijuoppouden hoidon kehittäminen.....	71
7.3. Elämänhallinnallinen näkökulma rattijuoppouteen	74
LÄHTEET	77
LIITE 1	82

1. JOHDANTO

Tämä tutkimus sai virikkeensä ollessani sosiaalityön opintoihin liittyvässä työharjoittelussa Jyväskylän Kriminaalihuoltoyhdistyksen aluetoimistossa keväällä 1998. Tutkimukseni yksi tavoite on yhdyskuntapalvelun päihdehuoltojakson kehittäminen rattijuoppouteen syyllistyneille ihmisille.

Kriminaalihuoltoyhdistyksen tavoitteena on uusintarikollisuuden ja rikollisuutta aiheuttavan syrjäytymisen ehkäiseminen ja vähentäminen. Kriminaalihuoltoyhdistys toimeenpanee yhdyskuntaseuraamuksia, joita ovat yhdyskuntapalvelu, henkilötutkinta, ehdollisesti rangaistujen nuorten valvonta ja vankilasta ehdonalaisesti vapautuneiden valvonta.

Kriminaalihuoltoyhdistyksen Jyväskylän aluetoimisto on yksi maan 21 aluetoimistosta, joka vastaa lakisääteisistä tehtävistä Jyväskylän, Jämsän, Saarijärven ja Äänekosken käräjäoikeusalueilla sekä Pieksämäen käräjäoikeusalueella Hankasalmen kunnassa. Toiminta-alueeseen kuuluu Keski-Suomen 30 kuntaa. (Kriminaalihuoltoyhdistys, Jyväskylän aluetoimisto, Toimintakertomus 1999.)

Kriminaalihuoltoyhdistys vastaa muun muassa yhdyskuntapalvelun toimeenpanosta ja tekee syytetystä selvityksen syyttäjälle. Yhdyskuntapalvelua tuomitaan enintään kahdeksan kuukauden ehdottoman vankeusrangaistuksen sijasta. Tuomittu henkilö joutuu tekemään palkatonta työtä vapaa-aikanaan tuomion pituudesta riippuen 20-200 tuntia Kriminaalihuoltoyhdistyksen hankkimassa palvelupaikassa.

Vuodesta 1994 lähtien yhdyskuntapalvelu on laajentunut yleishyödyllisestä työnteosta sisällöltään myös hoidolliseksi, kun yhdyskuntapalveluun tuomittu henkilö on voinut suorittaa osan (enintään viisi tuntia) rangaistuksestaan käyttämällä päihdehuollon palveluja Kriminaalihuoltoyhdistyksen hyväksymällä tavalla.

Yhdyskuntapalvelun kokeilusta lähtien Suomen tuomioistuimissa suurin osa yhdyskuntapalvelutuomioista on langetettu rattijuopumusrikoksista, esimerkiksi vuonna 1996 kaikista yhdyskuntapalvelurangaistuksista 62 % määrättiin rattijuopumuksista (Lappi-Seppälä 1998, 206). Vuosittain Suomessa jää kiinni noin 20 000 rattijuoppoa,

joista lähes 95 % on miehiä. Alkoholin suurkuluttajia on yli 60 % rattijuopooista. (Mäki&Salusjärvi 1991, 26.)

Tutkimukseni pohjalta on tarkoitus kehittää yhdyskuntapalvelun päihdehuoltojaksoa siten, että päihdejaksolla voitaisiin kiinnittää enemmän huomiota juuri rattijuopumukseen liittyviin asioihin. Tutkimusaineistoni koostuu yhdeksästä Kriminaalihuoltoyhdistyksen Jyväskylän aluetoimiston tekemästä soveltuvuusselvityshaastattelusta, joihin on lisätty kysymyksiä tutkimusteemoihini liittyen. Tutkimustavoitteeni on selvittää, onko rattijuopumuksessa erityispiirteitä, johon yhdyskuntapalvelun päihdejaksolla voitaisiin kiinnittää huomiota.

Tarkastelen rattijuopumusta suhteessa alkoholiin, autoon ja sukupuoleen. Rattijuopumus onkin rikos, joka yhdistää kaksi miehisen kulttuurin ”lempilasta”, auton ja alkoholin. Myös naiset juovat alkoholia ja ajavat autoa, mutta näitä asioita ei kuitenkaan yhdistetä naiseuteen. Auto ja alkoholi ovat kulttuurissamme olennainen osa aikuisuutta; molemmat toimivat keskeisesti yksilön vapauden ja itsemääräämisoikeuden symboleina. Rattijuoppous ilmentää näiden kahden latautuneen ”vapauden aiheuttaman ongelman” yhteenkietoutumista. (Lehto ym. 1991, 118.)

Auto ja alkoholi ovat kulttuurisia maskuliinisuuden merkittäjiä. Ne ovat osa perinteistä ja ehkä vieläkin osa vallitsevaa mieskuvaa. Vallitsevalla eli hegemonisella mieheydellä tarkoitetaan Lehtosen (1999, 86) mukaan niitä mieheyden malleja, jotka suuri osa elää todeksi päivittäin. Jäänteenomaiset mieheyden mallit ovat sellaisia, jotka eivät kuulu vielä kokonaan menneisyyteen. Jäänteenomaisella mieheydellä näyttää suomalaisessa kulttuurissa olevan edelleen vahva vaikutus. Vallitsevat mieheyden mallimme ovat pitkälti peräisin jo menneeltä ajalta, mutta me elämme niitä todeksi päivittäin. Auton ja alkoholin merkitykset ovat vahvasti osa joidenkin miesten identiteettiä, ei kuitenkaan kaikkien. Osa miehistä kokee, että nämä asiat eivät liity heidän miehisyteensä millään tavoin.

Hegemoninen mieheys on elämän eri alueille ulottuva käytäntöjen ja odotusten kokonaisuus, useimpien miesten identiteetin perusta. Siinä yhdistyvät sekä mieheyden traditiot, sen monet instituutiot että välitön arkinen kokemus. Maskulinismin ideologia on diskursiivisten käytäntöjen tuotetta, tulosta sellaisista todellisuuden selittämisen ja ymmärtämisen tavoista, jotka tuottavat käsityksiä sukupuolisista eroista. Maskuliinisuus on tämän käsityksen mukaan sosiaalisesti ja kulttuurisesti tuotettua. Maskuliinisuus toteutuu siten, että miehet identifioivat itsensä kulttuurissa käypiin maskuliinisuus-

den malleihin. Rationaalisuus ja itsehillintä ovat Lehtosen mukaan maskuliinisen hallinnan ydintä. (Lehtonen 1995, 27-34.)

Mies ei ole kuitenkaan toiminut rationaalisesti ja itsensä hilliten/halliten syyllistyttyään rattijuopumukseen. Räsänen (1993, 68) mukaan mies voi humalassa toimia tai esiintyä niin sanotusti epämiehekkäästi. Yksi hegemonisen maskuliinisuuden ristiriidoista liittyykin siihen, että vaikka siinä korostetaan rationaalisuutta, vastuullisuutta ja itsehillintää, siihen kuuluu yhtäläillä miesten irrationaalisuuden, vastuuttomuuden ja väkivaltaisuuksien hiljainen tai äänekkäämpi hyväksyminen (Lehtonen 1995, 35.) Helminen (1985, 9) on sitä mieltä, että monet niin sanotut miehisinä pidetyt piirteet näyttävät olevan pikemminkin suojamuureja kuin miehiseen olemukseen kuuluvia ominaisuuksia. Helmisen mukaan moni mies muuntaa oman avuttomuutensa ja sekasortonsa hallitsemiseksi. Ihmisten tai vempainten.

2. SUOMEN AMBIVALENTTI ALKOHOLI- JA AUTOILUKULTTUURI

Alkoholia ja autoilua yhdistää moni asia. Ne ovat kulutustavaroita, joiden kulutus on jatkuvasti kasvussa. Alkoholiin ja autoon yhdistetään paljon symbolisia merkityksiä. Tietyt alkoholi- ja automerkit symboloivat vaurautta, toiset merkit ovat saaneet negatiivisen leiman. Auto ja alkoholi ovat vahvasti mieskulttuuriin kuuluvia asioita. Niiden välityksellä miehet todistelevat omaa maskuliinisuuttaan. Sekä autoon että alkoholiin liitetään sellaisia positiivisia merkityksiä kuten itsemääräämisoikeus, vapaus, valta ja hallitseminen. Alkoholiin ja autoiluun liittyy myös negatiivisia asioita. Ne aiheuttavat ongelmia sekä yksilölle että yhteiskunnalle. Miehisyyteen kuuluu rohkeus ja riskinotto. Alkoholi ja autoilu ovat riskinoton ja rohkeuden osoittamisen arkisinta ja tutuinta aluetta miesten keskuudessa. Rattijuopumus yhdistää nämä mieskulttuurin riskitekijät.

2.1. Ambivalenttinen alkoholikulttuuri

Amerikkalainen David Pittman (1964... Peltoniemen 1983, 13-14 mukaan) on esittänyt neljä päätyyppiä, joihin kulttuurit voidaan jakaa alkoholiin suhtautumisen perusteella:

1. Pidättyvät kulttuurit, joissa kaikkalainen alkoholin käyttö tuomitaan (esimerkiksi hindut ja muslimit).
2. Ambivalentit eli kaksijakoiset kulttuurit, joissa esiintyy rinnakkain sekä jyrkästi torjuvia että juopumista ihannoivia asenteita (esimerkiksi Pohjoismaat ja anglosaksiset maat).
3. Sallivat kulttuurit, joissa hyväksytään kohtuullinen alkoholin käyttö, mutta suhtaudutaan torjuvasti juopumukseen.
4. Ylisallivat kulttuurit, joissa hyväksytään kohtuukäytön lisäksi myös riippuvuus alkoholista ja juopuneiden poikkeava käyttäytyminen (esimerkiksi ranskalaiset ja japanilaiset).

Mitä sallivammin kulttuurissa suhtaudutaan alkoholiin, sitä korkeampi on alkoholin kokonaiskulutus. Pittmanin tyypittelyssä Suomi näyttäisi kiistatta kuuluvan ambivalenttien kulttuurien joukkoon.

Ambivalenttisuus Suomalaisessa alkoholikulttuurissa näkyy suomalaisten alkoholin-käytössä. Tyypillisestihän suomalaisten alkoholin käyttöä leimaa pyrkimys päihtymykseen. Toisaalta huomattava osa väestöstä pidättyy alkoholin käytöstä. (Peltoniemi 1983, 14.) Eri tutkimusten mukaan raittiiden osuus väestöstä on koko ajan vähentynyt sukupolvenvaihdosten myötä. Sotavuosina ja niiden jälkeen syntyneitä on nimitetty yleisesti ”märäksi sukupolveksi” (esim. Sulkunen 1980). Alkoholi koetaan yleisesti sitä arkisemmaksi ja hyväksyttymmäksi mitä nuoremmasta sukupolvesta on kysymys. Toisaalta nuorisokulttuurin piirissä on muodostunut uudenlaisia raittiusaatteita, esimerkiksi ”streittarit” (Straight Edge-liike), jotka kieltäytyvät kaikista päihdyttävistä aineista.

Ambivalenttisuutta on Suomalaisessa alkoholikulttuurissa myös siinä mielessä, miten eri tavalla yhä edelleen suhtaudutaan miesten ja naisten alkoholinkäyttöön. Suomessa miesten ja naisten tasa-arvo on huomattavasti parempi kuin monessa muussa maassa, mutta silti miesten ja naisten päihtymykseen suhtaudutaan eri tavoin. Kuten Tuija Nykyri (1996, 109) asian ilmaisee: ”Sukupuolittunut humaltumisen merkityksellistämisen perustuu hyvin pitkälle naisen ruumiiseen ja käsitykseen naiseudesta. Miehelle ”kunnon känni” voi olla miehuuskoe, ja humaltuminen on miehekästä, kun sen sijaan humaltuminen ei ole naisellista. Jos naiseus ja naisellisuus merkitsevät naisen seksuaalisen viehätysvoiman maksimointia, niin humaltuminen tekee naisen ”epänaiselliseksi” vähentämällä hänen viehättävyyttään ja puoleensavetävyyttään.” Tosin ei ”kunnon kännissä” oleva mieskään ole puoleensavetävä, mutta yleisesti hyväksytympi näky kuin nainen samanlaisessa tilassa.

2.2. Alkoholikontrolli ja liberalismi

Satu Apon (1999, 122-123) mukaan suomalaiset joutuivat elämään itsenäisessä kansallisvaltiossaan yli puolivuosisataa (1914-1968) eli lähes kahden sukupolven ajan niin ankaran alkoholikontrollin alaisina, että länsimaiden historiasta tuskin löytyy montaa vastaavaa tapausta. Maaseudulla ei ollut alkoholimyymälöitä lainkaan, anniskelupaikkojakin oli harvassa. Alkoholien kulutusta kontrolloitiin myös aukiolorajoituksin sekä erilaisin ostajain tarkkailun avulla (kieltolait, viinakortit, alkoholinkäyttöä valvovat viiranomaiset).

Kireällä alkoholikontrollilla on useita historiallisia juuria. Eräs tekijä on uskonto ja siitä seurannut protestanttinen tiukkuus. Myös maalaisyhteisöjen luokkajako ja sosiaaliset ongelmat ovat vaikuttaneet kireään alkoholikontrolliin. 1700-luvulla alkoi voimakas väestönkasvu ja tätä seurannut köyhyys lievittyi vasta 1960-70 tapahtuneen urbanisoitumisen myötä. Köyhälistön ongelmat nähtiin johtuvan yksilöstä itsestään, ei rakenteellisista syistä. Maaseudun köyhän väen ja kaupunkien työmiehien vaikeudet katsottiin johtuvan laiskuudesta, tuhaavaisuudesta, holtittomasta lisääntymisestä sekä juopottelusta. Irrottamalla alimmat yhteiskuntaluokat viinasta vähennettiin perheiden riskiä joutua parempiosaisten elättämiksi. (Apo 1999, 123-124.)

Toinen suomalaisen viinakontrollin juuri kietoutuu niihin jännitteisiin, joita syntyi kansallisten eliittien suhteessa kansaan. Rahvas –erityisesti sen köyhin osa- leimattiin tietämättömäksi ja takapajuiseksi, saamattomaksi ja ”eläimelliseksi” eli viinanhimoiseksi ja siveettömäksi. Alkoholinkäytössä köyhät suomalaiset oletettiin ymmärtämättömiksi ja avuttomiksi. Koska he eivät itse kyenneet säätelemään juomistaan, heitä tuli suojella väkijuomilta yhteiskunnallisilla toimin. (Apo 1999, 124-126.)

Alkoholipoliittisten mielipiteiden muuttuminen näyttää osittain seuraavan yleisen moraaliliikkeen muutoksia. Väkijuomakysymykseen suhtauduttiin 1950-luvulla järjestysohjelmana, jolloin sen yhteys muihin moraalipoliittisiin kysymyksiin oli ilmeinen. Sallivampia alkoholipoliittiset mielipiteet olivat liberaalilla 1960-luvulla. 1970-luvulla alkoholiongelmat nähtiin entistä enemmän tuotannon tehokkuuden ja kansanterveyden ohjelmana. (Peltoniemi 1983, 13-14.) Kansanterveysajattelun vallattua alaa kontrollin kohteella oli taipumus siirtyä yksilön ruumiista johonkin sen ulkopuolelle, esimerkiksi ympäristöön, sosiaaliseen elämään ja sen tuottamien riskitekijöiden järjestämiseen (Tigerstedt 1999, 133).

Kontrolli on siis etäännytynyt konkreettisesta yksilöstä kohti väestötasoisia abstrakteja riskejä. Tämän kehityksen vastaliikkeenä niin kontrollin tahot kuin alkoholin kulutuksen ja sen aiheuttamien ongelmien kurissa pitämisen menetelmät ovat siirtyneet yksilön ulkopuolelta, esimerkiksi poliiseilta, kohti yksilöä, uutena riskitietoisuutena, yksilöllisenä vastuuna, itsesäätelynä sekä yhteistyöhaluna ja -kykynä. Uuden kansanterveysajattelun tuottamat kontrollin menetelmät usein kohdistuvat samanaikaisesti sekä väestöryhmiin että yksilöihin. Strategisesti merkittäväksi kysymykseksi muodostuu silloin: Miten yksilöt kontrolloivat itseään (yksin ja muiden kanssa)? (Tigerstedt 1999, 131-139.)

Tämän mahdollistaa riskiajattelun leviäminen kulttuuriimme. Sen seurauksena liikutaan konkreettisten yksilöiden tai tilanteiden hallinnasta kohti kaikenlaisten vaaroiksi määriteltyjen tilanteiden todennäköisyyksien kartoittamista. Tämä on edellyttänyt, että alkoholipolitiikka on hahmotettu joukkotasoisien riskien pohjalta, väestötasoisien kulutustapojen ja haittakuvien funktiona. Näin konkreettinen yksilö on voitu jättää ottamatta huomioon kontrollin kohteena. Tämä strateginen siirto on muodostanut tärkeän elementin alkoholinkuluttajien lisääntyvän etäohjaamisen kehityksessä. Etäohjaamisen yleistymisen on siis edellyttänyt erityyppistä sisäistettyä kontrollia. (Tigerstedt 1999, 139.)

Matti Piispa (1998, 17-18) on sitä mieltä, että alkoholiliberalismi murtautui läpi lehdistökirjoittelussa 1960-luvulla, kun lehtikirjoittelussa alkoholipolitiikan tavoitteeksi asetettiin kulutuksen vähentämisen sijasta haittojen minimointi. Kulutuksen ja haittojen lisääntyminen 70-luvulla ei johtanut liberaalin perusasenteen hylkäämiseen, vaan sen tarkistamiseen. Alkoholikysymystä jäsennettiin tuolloin myös kansanterveydellisen ja kokonaiskulutuksen näkökulmasta. 1980-luvulla alkoholiliberalismi näkyi Piispan mielestä muun muassa keskusteluissa mietojen viinien vapauttamisesta myytäväksi elintarvikeliikkeissä.

Alkoholiliberalismin keskeiseksi selitykseksi Piispan (em.) mielestä nousee se, että rajoittavan alkoholipolitiikan purkamisen koetaan olevan välttämätön edellytys suomalaisen alkoholikulttuurin kohentumiselle, juomatapojen sivistymiselle ja kohtuullistumiselle. Lisäksi Piispa (em.) löytää selityksiä alkoholiliberalismiin arkikokemuksistamme.

Ensinnäkin alkoholiongelmat paikannetaan ja ”eristetään” vain suurkuluttajia ja alkoholisteja koskeviksi. Suomalaiset mieltävät Piispan mielestä yleensä oman alkoholin käyttönsä ongelmattomaksi. Toinen alkoholipoliittisen sääntelyn vastustamisen peruste on kuluttaja-näkökulman esiintuominen. Alkoholi ei ole enää moraalisesti latautunut erityishyödyke, vaan kiinteä ja itsestään selvä osa tavaramaailmaa ja elämäntapaa. Kolmanneksi Piispa mainitsee, että alkoholiliberalismi saa kiittää elinvoimaisuudesta hyvinvointivalttiollista yhteiskunta- ja alkoholipoliittikkaa (sosiaali- ja terveyspalveluita ja päihdehuoltoa): sen ansiosta alkoholiongelmat ja -ongelmaiset eivät ole vakavasti tunkeutuneet häiritsemään ”kunnan kansalaisten” elämää. Kaiken kaikkiaan Piispa on sitä mieltä, että alkoholiliberalismi on itsestään selvä asenne yhteiskunnassa, jonka keskeisiä piirteitä ovat itse vastuullinen yksilöllisyys ja kevyt yhteisöllisyys. (Piispa 1998, 17-18.)

Kulutuksen ja nautintojen maailma, esimerkiksi alkoholinkäyttö on Piispan (em., 19) mukaan itse vastuullisen yksilöllisyyden ja kevyen yhteisöllisyyden ominta aluetta: siellä kansalainen voi toteuttaa itseään, parveilla, tehdä yksilöllisiä valintoja, ottaa ja kantaa vastuun valinnoistaan. Kuten Tigerstedt (em.), myös Piispa mainitsee, että kulutuksesta mahdollisesti seuraaviin haittoihin ja ongelmiin suhtaudutaan riskeinä: esimerkiksi alkoholihaittoja ei koeta yleisiksi vaaroiksi, joilta valtion olisi kansalaisiaan suojeltava, vaan yksilökohtaisiksi kulutusriskeiksi, joiden mahdollisuuden kansalaiset hyväksyvät alkoholin käytön valitessaan.

Sosiaali- ja terveysministeriön asettama alkoholipoliittikka 2000-työryhmä pohtii tulevaa alkoholipoliittikkaamme ja yrittää löytää siihen uusia näkökulmia. Yksi heidän tavoitteensa on: ”Miettiä keinoja ja tehdä ehdotuksia, joilla vahvistetaan ihmisen itsensä ja hänen ympäristönsä vastuuta korostavaa alkoholipoliittikkaa.” Työryhmän tiedotteessa Sosiaaliturva lehdessä nro 11/2000 mainitaan myös, että työryhmä tukee alkoholipoliittisen vastuun siirtymistä enemmän kansalaisille.

Mikä avuksi, jos yksilöllisyydessämme vastuumme on kasvanut liian raskaaksi tai yhteisöllisyys on liian kevyttä? Mitä jos emme pakkovalintojen viidakossa kestäkään tätä epävarmuutta (esim. Beck, 1995, 27-31)? Jos valitsemmekin väärin ja sen seurauksena menetämme elämänhallinnan eikä kevyen yhteisöllisyyden aikoina ole olemassa sitä tukiverkkoa, joka voisi auttaa elämän saamisessa takaisin raiteilleen?

2.3. Alkoholin lisääntynyt kulutus 1990-luvulla

1990-luvulla tapahtuneet rajut muutokset: taloudellinen lama ja suurtyöttömyys, lamaa seurannut noususuhdanne, Suomen liittyminen Euroopan Unioniin ja siitä aiheutuva alkoholijärjestelmän uudelleen organisointi ovat vaikuttaneet voimakkaasti sekä Suomen alkoholioloihin että päihdekulttuuriin. Suomen alkoholipolitiikan perustana on kokonaiskulutusmalli, jossa alkoholin kulutuksen ja haittojen välillä on todettu olevan suora yhteys – mitä enemmän juodaan, sitä enemmän on haittoja.

1990-luvun alussa, pitkään jatkuneen noususuhdanteen päättyessä, alkoholinkulutus saavutti huipputasonsa Suomessa (7,7 litraa puhdasta alkoholia asukasta kohden). Laman ja työttömyyden vaikutuksesta alkoholijuomien tilastoitu kulutus kääntyi laskuun (vuonna 1994 6,6 litraa asukasta kohden). Alkoholijuomien kokonaiskulutus väheni laman aikana yli 10 %. Talouden käännyttyä nousuun vuonna 1994 työllisyystilanteen helpottuessa sekä työttömyyden laskiessa tilastoitu kulutus kääntyi uudelleen kasvuun. (Hein 1999, 25.)

Suomen liittyminen Euroopan Unioniin aiheutti alkoholijärjestelmään suuria muutoksia. Vuoden 1994 kesällä siirryttiin alkoholijuomien valmisteverotuksessa määräveroon. Tuolloin väkevien juomien hinnat keskimäärin alenivat ja mietojuomien hinnat nousivat. Hinnanalennus aiheutti kulutuksen hetkellisen väkevöitymisen. Verotus pysyi kuitenkin Suomessa korkeana verrattuna Keski- ja Etelä-Euroopan maihin, mutta on suunnilleen samalla tasolla kuin Ruotsissa ja Norjassa. (Hein 1999, 25.)

Alkoholilaki muutettiin vuoden 1995 alussa vastaamaan Euroopan Unionin säädöksiä. Uusi laki poisti alkoholijuomien tuonti-, vienti-, tuotanto- ja tukkumyyntimonopolit, vapautti alle 22 tilavuusprosenttisten alkoholijuomien mainonnan ja salli tilaviinien myynnin valmistuspaikkojen yhteydessä. Keskioluen lisäksi kaikkien alle 4,7 tilavuusprosenttisten käymisteitse valmistettujen tuotteiden myynti (siiderit, kevytviinit, mieto long drink) sallittiin elintarvikeliikkeissä ja keskiolutkahviloissa. (Hein 1999, 25.)

Euroopan Unioniin liittymisen vaikutuksena parani myös alkoholijuomien saatavuus. Alkoholijuomien vähittäismyyntilupaoikeus laajennettiin kioskoikeuksin varustettuihin kauppakioskeihin ja huoltoasemien yhteydessä toimiviin elintarvikeliikkeisiin. Myös aukioloajat pitenivät sekä vähittäiskaupassa että anniskelussa. Euroopan Unio-

niin liittymisen myötä myös turistien mahdollisuudet tuoda matkoilta mukanaan verottomia alkoholituliaisia lisääntyivät. (Hein 1999, 26.)

Lama muutti kulutusrakennetta. Kulutuksessa siirryttiin halvempiin juomiin. Suomesta tuli laman aikana olutmaa. Taloudellinen noususuhdanne siirsi kulutusta kuitenkin keskialueesta ja miedoista viineistä takaisin kalliimpiin juomiin.

Vuodesta 1994 alkoholijuomien kokonaiskulutus kasvoi 11 % ja jopa ylitti huippuvuoden 1990 tason (7,7 litraa asukasta kohden) . Sen jälkeen kulutus on edelleen kasvanut. (Hein 1999, 26.) Stakesin uusimpien tilastojen mukaan tilastoitu kulutus asukasta kohden oli vuonna 1997 6,9 litraa asukasta kohden, vuonna 1998 vastaava luku oli 7,1 litraa ja vuonna 1999 alkoholin tilastoitu kulutus oli 7,2 litraa asukasta kohden. (Perustietoa rattijuopumuksesta...www. Mintc.fi/)

2.4. Autoilu Suomessa

Auto on käytössä noin 80 %: lla suomalaisista (eli asuu taloudessa, jossa on auto). Autonomistajia tai työsuhdeauton haltijoita oli Suomessa vuonna 1998 65 %:lla kansalaisista. Ajoneuvontarekisterin tilastojen mukaan Suomessa on rekisteröityjä henkilöautoja noin 2 miljoonaa. Autokannan uskotaan saavuttavan huippunsa vuoden 2010 aikoihin, jolloin maassamme olisi yksi henkilöauto kahta asukasta kohden. Ajokortteja Suomessa on noin 3 miljoonaa.(Auto, sinä ja yhteiskunta...1992, 7.)

Sosioekonomisen aseman mukaan autot jakaantuivat vuonna 1998 siten, että maatalousyrittäjillä oli suhteellisesti eniten autoja eli 93 % maatalousyrittäjätalouksista omisti auton. Luokkaan muut yrittäjät kuuluvilla 88%:lla oli auto käytössään. Ylemmistä toimihenkilöistä 80%:lla ja alemmista toimihenkilöistä 72%:lla. Työntekijöistä auton omistajia oli 82% ja opiskelijoistakin 31%. (Tilastokeskus, www. Statfin.stat.fi) Autoja on siis kaiken kaikkiaan 65 %:lla kansalaista, yhtä suuri osuus suomalaisista omistaa Teksti-TV:n ja videot. Auto on siis koko kansan kulutusväline, auton omistaminen ei ole suoraan yhteydessä sosioekonomiseen asemaan.

I.R.O. Research haastatteli puhelimitse lähes 2 000 auton yksityisomistajaa. Tutkimuksen tavoitteena oli kartoittaa autoilijoiden tyytyväisyyttä omaan automerkkiinsä sekä kerätä tietoja tämän hetkisestä autoilukulttuurista. Suomalaisista on tullut autosta riippuvaisia. Tutkimuksen mukaan 75 % autoilijoista katsoo, että heidän olisi vaikea elää ja tulla toimeen ilman omaa autoa. Suhtautumistapa on hyvin samanlainen kautta koko maan. Vain 12 % autoilijoista kokee ilmaisevansa autonsa avulla persoonallisuuttaan. Alle 30-vuotiaiden keskuudessa tämä piirre on kuitenkin yleisempi, sillä joka viides myöntää tämän vaikuttimen. (Viitanen 1998, 56-57.)

Autoilijoista 75 % pitivät autoa ensisijaisesti kulkuvälineenä. Pinnan alla saattaa poroilla kuitenkin myös paljon tunneperäisempiä suhtautumistapoja autoon. Tämä näkyy muun muassa siitä, että joka toinen autoilija oli valmis hyväksymään väitteen: "Auto on minulle kuin hyvä ystävä". Autolla on siten tosiasiaa paljon suurempi merkitys omistajilleen kuin yleensä halutaan myöntää, ja sitoutuminen autoon on suurempaa, kuin autoilijat julkisesti haluavat tunnustaa. Ajaminen koettiin myös yleensä nautinnoksi. (Viitanen 1998, 57-61)

Liikenteeseen suhtaudutaan kyseisen tutkimuksen mukaan järkevästi. Valtaenemmistö (86 %) halusi ehdottomasti noudattaa liikennesääntöjä. Liikenteestä on seikkailu ja haasteet kaukana, sillä 86 % autoilijoista ei pitänyt sitä lainkaan seikkailuna. Kuitenkin lähes joka viides nuoremmista autoilijoista koki liikenteen seikkailuna, joka viides heistä oli valmis pikku kilpailuun ja 50 vuotta täyttäneistäkin joka kymmenes. Joka toinen autoilija koki olevansa hyvin taitava autonkäsittelijä. (Viitanen 1998, 60-61)

Keskinen ym. (1995) ovat tutkimuksessaan esitelleet useita kuljettajatyyppejä: autofani suhtautuu autoonsa emotionaalisesti ja ajaa mielellään silloinkin, kun ajamiselle ei ole tarvetta. Autoesteetikko vaatii autooltaan "jalorotuisuutta". Urheilullinen kuljettaja osoittaa mielellään taitojaan ja kykyjään auton hallinnassa, tilanteesta riippumatta. Autolla leikkijä on puolestaan henkilö, jolla on voimakas emotionaalinen side autoon, tekniseen leluun. Moottoriurheilufani – jo nimi kertoo paljon. Lopuksi on tietenkin myös tavallisten käyttökuljettajien ja varovaisten kuljettajien luokka. (Keskinen ym 1995, 2.)

2.5. Autoilukulttuuri

Autoa voidaan tarkastella useasta näkökulmasta: liikkumisvälineenä, teollisuustuotteena, kilpaurheiluvälineenä ja vapaa-ajan välineenä. Paitsi esineenä autoa voi myös tarkastella statussymbolina, vallankäyttönä, mentaliteettina, elämäntapana tai suorastaan maailmankuvana.

Auto vallan symbolina antaa autonomistajalle näennäisen vapauden lähteä milloin tahansa ja minne tahansa. Auto antaa yksilölle henkilökohtaisen vallan illuusion. Tarjotessaan fyysisen suorituskykynsä ihmisen palvelukseen auto antaa ihmiselle voimaa ja nopeutta. Ajaessaan autonomistaja voi tuntea hallitsevansa omaa fyysisyyttään. Auto voi kohottaa itsetuntoa ja antaa omistajalleen, useimmiten miehelle, vallan ja voiman tunteen. (Salmi 1991, 21, 26.27.) Nopeat autot ja raskaat rekat ovat R.W. Connell'in (1995, 201) mukaan vahvasti maskuliinisia, ainakin symboliselta merkitykseltään. Kalanti (1998, 47) kuvaa suhdetta autoon itsemääräämistunteen ja riippumattomuuden, vauhdin ja vapauden merkityksen funktiona, sekä sosiaalisen aseman indikaattorina.

Timo Kalanti (1998, 33) kirjoittaa autosta seuraavasti: "Auton voima on sitä hallitsevan ihmisen voimaa. Auto on ohjaajansa vartalon jatke ja kerrannainen, hänen kehonsa koneellinen proteesi. Kokemuksellisesti auto vapauttaa kuljettajansa ajan ja paikan kahleista. Auton avulla kuljettaja kokee olevansa itseriittoisen vapaa ja riippumaton, vailla vuorovaikutusta ympäristönsä kanssa." Kalanti vertaa kuljettajan ja auton suhdetta isännän ja hevosen väliseen suhteeseen. Hevonen odottaa uskollisesti isäntäänsä, kantaa tämän ruumiinpainon ja kääntyy sinne, minne sen ohjastaja haluaa sen kääntyvän. Mahdollisuus spontaanisti muuttaa matkan päämäärää ja reittiä kesken matkan sen missä tahansa vaiheessa on jatkuvan uskollisen odottamisen ja aina käytettävissä olon rinnalla auton ja sen psyykkisen symbioottisen suhteen perusta. (Kalanti 1998, 52.)

Kalanti kuvaa autoa myös "henkilökohtaiseksi tilaksi neljällä pyörällä" (em. 1998, 53). "Kun auton kuljettaja sulkeutuu auton sisälle, korin suljettu sisätila sulkee toiset ihmiset ulkopuolelle. Auto on paikkaan sitoutumaton mielipaikka, paikka rauhoittumiselle ja kontemplaatiolle. Auto on pakopaikka sekä suljettuna sisätilana että välineenä, joka siirtää matkustajansa toisiin tiloihin. Aina lähellä odottava auto symbolisoi mahdollisuutta paeta yhteisöllisen elämän sosiaalisten velvollisuuksien ja taloudellisen järjestyksen pakkojen herruutusta kontrollin ulottumattomiin. Käynnistäessään autonsa

kuljettaja ei vain aloita siirtymistä paikasta toiseen. Hän astuu samalla mukaan peiliin, jossa on vaaransa, mutta myös nautinnon hetkensä. Henkilökohtainen vaara, jonka kuljettaja hyväksyy kiihdyttäessään autonsa parkkipaikan liittymästä mukaan liikenteeseen, ei estä ajamisen nautittavuutta, päinvastoin, vaara on usein autoilukokemuksen tähtihetkiä. Mutta autoilu tuottaa myös muunlaisia vaaroja: liikkuva auto on riskimuiden liikkujien kannalta ja se on uhka luonnon kannalta. Julkisuuden ympäristödiskurssi on reflektiivisesti palautunut osaksi autoilukokemusta.” (Kalanti 1998, 59).

2.5.1. Ajamisen nautinto

Autolla ajamisen ilot ovat visuaalisia ja ruumiillisia. Visuaalinen mielihyvä seuraa liikkeestä läpi maisematilan ja liike tuottaa myös ruumiillisia elämyksiä. Kalanti (1994, 31) kuvaa ajamisen ruumiillista kokemusta seuraavasti:

”Tien mutkittelu, kaarteiden rytmiset toisiaan seuraavat suunnanmuutokset aiheuttavat keskipakoisvoimia, jotka saavat ajoneuvon kallistelemaan samalla kun ne painavat kuljettajan kehoa puolelta toiselle voimalla, joka on sitä suurempi, mitä jyrkempi on kaarre ja mitä suuremmalla nopeudella siihen ajetaan. Kaarreajoa rytmittävät keskipakoisvoimien ohella hidastukset ja kiihdytykset, jarrutus kaarteeseen sisään tultaessa ja kaasun painaminen suoran avautuessa. Kehoa ravistelevat erisuuntaiset fysikaaliset voimat, joita ruumis vastustaa lihasjännityksin. Kiihtyvyys kasvattaa hetkellisesti kehon painoa, mikä aistitaan sisäisenä paineena. Rytmikkäällä tempolla toistuvat vartaloon kohdistuvat paineenvaihtelut, niitä seuraavat lihassupistukset ja helpottavat rentoutumiset. Yhä uudelleen kuljettajan on kestettävä kasvavan paineen tuottama ahdistus, jotta hän voisi kokea jännityksen laukeamisen mielihyvää.”

Kalantin kuvaus on helposti verrattavissa seksuaalisen mielihyvän kokemiseen. Hän toteaaakin, että liike on puhdas kokemus, jonka vain mekaaninen morsian (McLuhan 1969, 245...Kalantin 1994, 34 mukaan) voi suoda. Toisin sanoen mies kokee nautintoa hallitessaan autoa, naista, mekaanista morsiantaan. Kalanti kuvailee auton ja kuljettajan suhdetta myös ikään kuin toisin päin, kuljettajan ruumis antautuu auton vietäväksi ja rentoutuu:

”Autoilu on taantumista primaarinarsistiseen tyydytykseen omnipotenttiin maailmaan. Autolla ajon kehoa värisyttävä, mielihyvääntäyteinen jännitys nousee ristiriidasta fyysisen passiivisuuden ja sen tuottaman väkivahvan fyysisen liikkeen välillä. Autoilija antaa itsensä välineen hoivattavaksi, luovuttaa väsyneen kehonsa koneellisen kohdun sähköiseen lämpöön. Auto kannattelee hänen raukeaa ruumistaan, sulkeutuu hänen ympärilleen ja painautuu häntä vasten hehkuvien vastuksien. Kuljettaja antaa auton kiihdyttää itsensä liikkeeseen, oseaaniseen kelluntaan painottomassa tilassa, jossa mennyt on unohtunut ja tuleva ei vielä ole. Vauhdissa hän irtautuu omasta ruumiillisuudestaan, ruumiinsa rasittuneisuudesta ja voimattomuudesta. Vauhti tyhjentää mielen.”

Ihmisen ja koneen suhteessa toistuvat kontrollifantasiat, nöyryyttäminen ja alistaminen, jotka ihmissuhteissa ja erityisesti sukupuolten välisissä suhteissa ovat yhteiskunnan ja kulttuurin tasa-arvoistumisen myötä käyneet vaikeasti harjoitettaviksi. Kuljettaja puhuu autolleen, koneelliselle morsiammelleen. Hän projisoi koneeseen inhimillisiä ominaisuuksia ja tulkitsee siksi koneen tekniset tilat vastauksena hänen esittämiinsä kielellisiin ilmauksiin. Kun moottori ei käynnisty, sen tulkitaan ”kieltäytyvän vastaamasta” koneenkäyttäjän käynnistysyrityksen ”ehdotukseen” ja siksi ”oikuttelevan”. (Kalanti 1994, 37.)

3. RATTIJUOPUMUS MIEHISENÄ RISKIKÄYTTÄYTYMISENÄ

Autoilun alkuaikoina Suomessa ei paheksuttu humalaisena ajamista. Kaarlo Aitamäki kirjoittaakin (1977, 164): ”Varsin yleisesti otaksuttiin, että ajo sujuu paremmin, jos on jonkin verran hutikassa.” Asiaan alettiin kiinnittää varsinaisesti huomiota vasta 1930-luvulla. Ensimmäisestä Suomessa tapahtuneesta rattijuopumustapauksesta kirjoitti sanomalehti Uusi Suometar 16.7.1908 (Aitamäki 1977, 164 mukaan): ”Erotettu automobiilin kuljettaja. Automobiili n:o 7 kuljettajan, V. A. Krönbergin, joka juopuneena ajoi niin huolimattomasti, että hän aiheutti onnettomuustapauksen, jossa muuan nainen vahingoittui pahoin, erotti maistraatti ainaiseksi automobiilin kuljettajan toimesta.”

Lähes 95 % suomalaisista rattijuopoista on miehiä. Naisten osuus on viime aikoina hieman kasvanut. Uusimpien tilastojen mukaan rattijuopoista 8 % on naisia (Perustietoa liikennejuopumuksesta...www.mintc.fi.) Valtaosa rattijuopoista on 25-35-vuotiaita. Tyypillistä rattijuoppouden aikaa on kesä, erityisesti lomakuukausi heinäkuu. Rattijuoppoutta esiintyy yleisimmin viikonloppuisin. Alkoholionnettomuudet keskittyvät Suomessa ravintoloiden sulkemisajan jälkeisiin tunteihin, jolloin liikennekuolemista jopa yli puolessa tapauksista on kyse rattijuoppoudesta. Myös aamuisin rattijuoppoja on liikenteessä, eniten juuri sunnuntai- ja lauantaiamuisin. (Mäki ja Salusjärvi 1991, 26-27.)

Useimpien teollisuusmaiden lainsäädännössä on määritelty raja, jota maantieliikenteessä ajoneuvoa kuljettavan veren alkoholipitoisuus ei saa ylittää, riippumatta siitä, aiheuttaako hän onnettomuuden vai ei. Nämä ns. promillerajat perustuvat kaikkialla objektiiviseen näyttöön suorituskyvyn alenemisen riskistä veren eri alkoholipitoisuustasoilla, mutta ilmentävät samalla pakosta myös kompromissia yhtäältä tarkoituksenmukaisuuden ja hyväksyttävyyden ja toisaalta yleisen turvallisuuden välillä. Suorituskyvyn sallitun alenemisen määrittelyssä on sovellettu erilaisia normeja. Eri maissa määrätyt rajat vaihtelevat nollostakaan kahteen promilleen. (Edwards ym. 1996, 158.)

Kuljettaja syyllistyy rattijuoppouteen Suomessa, jos hänen verensä alkoholipitoisuus ylittää 0,5 promillea. Törkeässä rattijuopumuksessa veren alkoholipitoisuus ylittää 1,2 promillea. Alkoholipitoisuus voidaan mitata myös hengitysilmosta: kysymys on rattijuoppoudesta jos uloshengityksessä on yli 0,25 promillea alkoholia ja törkeästä ratti-

juoppoudesta, jos uloshengityksen alkoholipitoisuus on yli 0,6 promillea. (Heinonen 24.1.00, <http://www.paihdelinkki.fi...>) Ruotsissa raja on 0,2 promillea, monissa Yhdysvaltain osavaltioissa taas 1 promille. (Edwards ym. 1996, 158.)

Poliisi puhalluttaa vuosittain noin 1,2 – 1,4 miljoonaa autoilijaa. Jos henkilöä epäillään rattijuoppoudesta hänet toimitetaan tarkkuusalkometrikokeeseen tai verikokeeseen. Tarkkuusalkometri on laite, joka mittaa henkilön uloshengitysilman alkoholipitoisuuden.

3.1. Rattijuopumuksen yleisyys ja seuraukset

Vuosittain Suomessa tulee ilmi noin 20 000 rattijuopumustapausta. Humalaisia ajokertoja koskevat karkeatkin vuosiarviot liikkuvat miljoonissa (Hemanus 1997, 372). Asiantuntijoiden arvioiden mukaan joka kahdessadas rattijuoppo jää kiinni.

Vuodesta 1979 alkaen toistetut tutkimukset osoittavat kuitenkin liikenteen oleellisesti raitistuneen. Vuonna 1979 rattijuoppojen osuus kuljettajista oli 0,46 %, kun vuonna 1987 osuus oli laskenut 0,22 prosenttiin (Rattijuoppojen hoitoonohjausohjaustyöryhmän muistio 1998, 9). 1990-luvun alkuun verrattuna rattijuoppojen osuus liikennevirrassa on edelleen laskenut, mutta alkoholia maistelleiden osuus taas on kasvanut. Vuonna 1990 joka neljäsadas kuljettaja oli rattijuoppo ja vastaavasti vuonna 1999 joka kuudessadas kuljettaja ajoi juopuneena. Vuonna 1999 rattijuoppojen osuus liikennevirrassa oli 0,16 % kuljettajista. (Perustietoa liikennejuopumuksesta...www.mintc.fi) Suomessa rattijuoppojen osuus kuljettajista on kuitenkin pienempi kuin missään muualla maailmassa (esim. Ross 1991, 159.)

Rattijuoppouden seurauksena Suomen liikenteessä kuolee vuosittain keskimäärin sata ihmistä, loukkaantuu tuhat ja tapahtuu yli kaksituhatta onnettomuutta. Nuorilla rattijuoppous johtaa useammin vakaviin seurauksiin kuin kokeneimmilla kuljettajilla. (Mäki & Salusjärvi 1991, 26). Tieliikenteen alkoholionnettomuudet ovat seurauksiltaan vakavampia kuin tieliikenneonnettomuudet yleensä. Osuus, joka alkoholionnettomuuksista johtaa kuolemaan, on yli kaksinkertainen muihin tieliikenneonnettomuuks-

siin verrattuna. Keskimäärin joka kymmenes rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleista on sivullinen.

Alkoholin käyttö voi lisätä yksilön onnettomuusriskiä ja hänen mahdollisuuksiaan aiheuttaa vahinkoa muille. Kuljettajan riski joutua liikenneonnettomuuteen kasvaa veren alkoholipitoisuuden mukaan. 0,5 promillen veren alkoholipitoisuus aiheuttaa 3 - 5-kertaisen riskin joutua onnettomuuteen liikenteessä. Yhden promillen alkoholipitoisuus veressä nostaa riskin kymmenkertaiseksi ja 1,5 promillen alkoholipitoisuus aiheuttaa jo yli 60-kertaisen riskin joutua onnettomuuteen.

Rattijuopumusongelman vakavuutta kuvaa se, että kaikista 1980-luvulla onnettomuuksissa kuolleista autonkuljettajista 20 % on kuollut rattijuoppona. (Rajalin 1988, 25-26.) Myös 1990-luvulla joka viides liikennekuolema johtui siitä, että joku osallisista oli ottanut alkoholia (Perustietoa liikennejuopumuksesta...www.mintc.fi).

3.2. Autoilu ja riskinotto

Keskisen ym. (1994, 33) tutkimuksen mukaan liikennettä ei voi pitää erillisenä elämänkenttänä, jossa toimittaisiin vain esimerkiksi riskiarvioiden pohjalta. Liikennekäyttäytyminen ja siihen liittyvät valinnat ovat heidän mukaansa laajemminkin yhteydessä henkilön tavoitteisiin ja esimerkiksi normeihin. Jo autoa valitessaan kuljettaja valitsee ajoneuvonsa mahdollistaakseen omien tavoitteidensa toteuttamisen. ”Turvalliset” kuljettajat valitsevat tietynlaisia autoja ja ”vaaralliset” kuljettajat toisenlaisia. Riskipitoiseen suhtautumiseen kuuluu tutkimuksen mukaan tunnusomaisena nopeaa ajamista korostava ajotapa, ajaminen epäsuotuisassa tilassa, näyttämisen halu ja reagoiminen tilanteiden ylläkkeisiin sekä varovaisen ajamisen taitojen heikkous.

Autoiluun liittyy vahvasti miehiseen kulttuuriin kuuluva riskinotto. Se voi olla miehuuskoe, jota arvostetaan ja jonka onnistumisesta tunnetaan ylpeyttä. Riskinotto aiheuttaa mielihyvän tunteita. Tilanne saattaa imeä mukaansa, jolloin saavutetaan ”flown” kokemus. Flown kokemiseksi saatetaan olla valmiita jopa vaarantamaan oma henki. Vaaran mahdollisuus saattaa tuoda flow-kokemukseen erityistä syvyyttä ja intensiteettiä. Kun toiminta tempaa mukaansa, yksilö elää täydellisesti tässä ja nyt, menneisyys ja tulevaisuus katoavat ja yksilö kokee hallitsevansa tilanteen, toimintansa ja ympä-

ristön. Jos henkilö pysähtyisi pohtimaan tilannetta, merkitsisi se toiminnan virran ja imun katkeamista. (Piispa 1994, 242.)

Flow'n käsitettä on tutkinut Mihaly Csikszentmihalyin (1990...Pöyhtäri 1996, 45-47 mukaan). Csikszentmihalyinin mielestä flow'n kokeminen liittyy sellaisiin aktiviteetteihin, joissa on olemassa selvät päämäärät, joita ohjaavat säännöt, joista suoriutuminen vaatii tiettyjä taitoja ja joista saadaan välitön palaute. Kaikki on kiinni yksilöstä ja hänen halustaan tehdä toiminnasta nautittavaa.

Flow'n ei tarvitse Pöyhtäriin (em.) mielestä kuitenkaan olla tietoinen prosessi. Hänen mukaansa ihmiset usein kehittävät itselleen tiedostamatta ja automaattisesti ”flow-kanavan” kun alamme harjoittaa tai harrastaa jotain toimintaa. Csikszentmihalyin on Pöyhtäriin (em.) mukaan käyttänyt esimerkkinä tenniksen pelaamista, mutta sovelletaan tätä autolla ajamiseen ja sen kehittymistä flow'ksi.

Kun aloitteleva autoilija pääsee ratin taakse, hänen taitonsa vastaavat hänen haasteitaan, eli hänelle riittää esimerkiksi muutaman kilometrin pituisen matkan ajaminen. Jos autoilija ei enää koe saavansa autoilusta flow'n kokemuksia taitojensa kehittyessä, voi autoilu ruveta tuntumaan tylsältä tai ikävystyttävältä. Ratkaisuna on haasteiden tason nostaminen. Hän voi esimerkiksi ajaa ylinopeutta, tehdä vaarallisia ohituksia tai ajaa ehkäpä humalassa.

Flow voi kehittyä narkoottisuudeksi, addiktioksi. Kaikesta nautintoa tuottavasta voi tulla niin huumaavaa, että siitä tulee välttämättömyys, joka voi häiritä ihmisen arkipäiväistä elämää. Nautintoa tuottavasta flow-toiminnasta voi silloin tulla ihmistä hallitsevaa, kun asian pitäisi olla päinvastoin. Flow on negatiivista, addiktio, kun flow'ta tarjoavasta toiminnasta tulee välttämätön, kaiken muun ylittävä tarve. Ihminen on silloin menettänyt ulkoisen hallintansa nautinnolliseen kokemukseen ja toimintaan. (Pöyhtäri 1996, 50.) Autoilu ja riskienottaminen liikenteessä voi kehittyä addiktioksi, niin kuin melkein mikä tahansa toiminta, jolla on mielihyvää tuottava vaikutus yksilölle.

Liikenne vaatii toimijoiltaan itsekontrollia, jonka pettäminen saattaa johtaa tuhoisaan onnettomuuteen. Kalantin (1994, 80) mielestä itsekontrolli on sivilisaation mitta. Kalantin mielestä Suomalaisessa kulttuurissa maskuliinisen mentaliteetin sivilisoituminen on jäänyt puolitiehen, päätellen miesten huomattavasti naisia suuremmasta tilastollisesta onnettomuusriskistä. Suomalaisen maskuliinisen mentaliteetin kuolemaa halvek-

sivan asenteen voi Kalantin mielestä voi omakohtaisesti kokea kuka tahansa ajaessaan Lahdenväylää väistellen vastaantulijoita, jotka eivät pysy omalla kaistallaan.

Häkkisen ym. (1985,33) mukaan vauhdin hurma on etenkin nuorten liikkumista kuvaava ilmaus. Nuoret nauttivat erityisesti vauhdikkaasta ja kilpailunomaisesta ajosta enemmän kuin vanhemmat kuljettajat. Häkkinen ym. (em.) ovatkin sitä mieltä, että nuoret ottavat riskejä usein pelkästään jännityksen vuoksi ja etenkin juuri liikenteessä. Aineistoni Jukka (35v) kertoo omasta autoilukokemuksestaan näin: *”Kesälä ajoitin tolla Letukalla, tietsä, helevetin iso. Olin kuskina ja pyyhkäsin takasi, ni kyllä mulla kakssataa oli vauhti.- - Meitä oli mun lisäksi viis kyyissä. Kaverit vähän yllytti, niin pitihän sitä polkee.”* Honkasalon mukaan (1995, 186) riskinottaminen yleensäkin on tärkeää nuorille ja keski-ikäisille miehille, koska sen avulla he osoittavat pystyvänsä hallitsemaan itseään ja ympäristöään. Nuoret ovat Häkkisen ym. (1985, 33) mukaan myös aggressiivisempia ja turhautuvat helpommin liikenteessä kuin vanhemmat.

Nuoret näyttävät uskovan kohtaloon: olosuhteet ovat onnettomuuksien syynä, onnettomuuksia sattuu, jos on sattuaikseen. Nuorille tyypillinen yleisiin sosiaalisiin normeihin alistamattomuus ja niiden vastustaminen heijastuvat myös liikennekäyttäytymisessä. Tämä niin sanottu kohtaloon uskomisen tuli esiin Markon (20v) haastattelussa: *”No, jos sattuu niin sattuu. En mä oo ikinä osannut autoa sillätavalla pelätä.”*

Nuorilla kuljettajilla tehdyssä tutkimuksessa (Keskisen ym. 1994) auton takavetoisuus koettiin urheilullisena ominaisuutena. Kun vielä takavetoisuuteen yhdistettiin moottorin tehokkuus, hyvä kiihtyvyyys ja hyvä ulkonäkö, kasvoi autojen kiinnostavuus nuorten kuljettajien keskuudessa. Keskisen ym. (1994) tutkimuksessa todettiin myös, että nimenomaan suuri kiinnostus autoihin ja autoiluun on yhteydessä vähemmän suotuisaan suhtautumiseen turvallisuustekijöihin ja myös rikkomusalttiin ajotapaan. Autoilusta kiinnostunut ryhmä myös luottaa omiin taitoihinsa varsin voimakkaasti.

3.3. Alkoholiksi ongelmana

Ensimmäinen päihdehuoltoa säätelevä laki oli vuoden 1936 alkoholilaki, jolla päihdehuolto eriytettiin köyhäin- ja irtolaishuollosta. Alkoholilain päämääränä oli ”palauttaa alkoholisti raittiiseen ja säännölliseen elämään ja tehdä hänestä jälleen hyödyllinen yhteiskunnan jäsen”. Lain toinen tehtävä oli ympäristön suojeleminen alkoholisteilta. Vuonna 1961 säädettiin Laki päihdyttävien aineiden väärinkäyttäjien huollosta eli PAV-laki. Kumpikin laki korosti alkoholiongelman sosiaalista puolta. PAV-laki oli kuitenkin alkoholilakia hoidollisempi esimerkiksi hoidon yhteistyökehoitusten, yksilöllisten näkökohtien ja vapaaehtoisuuden huomioimisen vaatimusten vuoksi. (Toivola 1943, 38-41 ...Peltoniemen 1983, 297-309 mukaan.)

Alkoholin suurkuluttajien tai riskikäyttäjien joukossa miehet ovat suurena enemmistönä. Päihdehuollon asiakkaista on miehiä 80-90 prosenttia, ja hieman lievemmästä ongelmajuomisesta kärsivistä suurkuluttajista tai riskikäyttäjistä miehiä on 70-80 prosenttia. Koska suomalaiset miehet käyttävät alkoholia keskimääräisesti harvoin, etupäässä viikonloppuisin, ja humalahakuisesti, alkoholin kokonaismäärä käyttökerralla on useimmiten suurempi kuin mannermaisilla veljillä. Siksi myös suomalaiset miehet ovat näitä alttiimpia humalahaitoille. Pelkästään alkoholin aiheuttamissa tapaturmissa kuolee vuosittain yli 1000 ihmistä, ja väkivaltaisesti menehtyy 500-600 uhria. Ylivoimainen pääosa näistä on miehiä. (Simpura & Kiiänmaa 1995, 153-154.)

Alkoholiongelmiin on etsitty erilaisia syyteorioita ja selitysmalleja. Näitä ovat esimerkiksi biologis-fysiologiset, psykologiset ja ympäristöpainotteiset mallit. Yksiselitteistä vastausta kysymykseen, miten alkoholiongelma syntyy ja kehittyy, on tuskin löydettävissä. Näitä teorioita ja selitysmalleja tarkasteltaessa on otettava huomioon myös kulttuuritekijät, joiden perusteella alkoholiongelmia viime kädessä arvioidaan ja määritellään. Kulttuurityypittelyssä Suomi kuuluu kaksijakoiseen kulttuuriin: yhtäältä ihannoitetaan humalaa ja pyritään päihtymykseen, mutta toisaalta suhtaudutaan samanaikaisesti kielteisesti kaikkinaiseen alkoholinkäyttöön. (Hyttinen 1990, 45-48.)

Alkoholismi on edelleen yleisesti käytössä oleva käsite, mutta sitä on kritisoitu jo 1980-luvulta lähtien. Esimerkiksi Poikolainen (1983,122) toteaa: ”Nykyaikaisessa yhteiskunnassa ei alkoholismikäsite enää riitä kontrolloimaan poikkeavaa alkoholikäyttäytymistä. Alkoholin kulutus on enentynyt huomattavasti ja haittoja esiintyy

myös muilla kuin perinteisesti alkoholisteiksi katsotuilla henkilöillä. On todennäköistä, että alkoholismien käsittäminen sairaudeksi tulee ajattelutapana menettämään merkitystään alkoholipoliittisessa argumentaatiossa ja toiminnassa. Merkityksen vähentämistä edistää se, että alkoholismi ei määrittele mitään selvästi itsenäisenä olemassa olevaa sairauskokonaisuutta, vaan viittaa runsaaseen alkoholinkäyttöön tai siihen liittyviin silminnähden poikkeaviin käytöspiirteisiin.”

Weckroth (1991, 13-14) on sitä mieltä, että jos alkoholi on toiminnan keskiössä, voidaan puhua alkoholin ongelmakäytöstä: ”Psykologiselta kannalta kehittyminen alkoholistiksi merkitsee viime kädessä sitä, että alkoholinkäyttö alkaa olla toiminnan järjestelmässä asemassa, jossa se selittää subjektin muita tekemisiä. Kun ihminen yleensä juo realisoidakseen jotakin minän toiminnallista tavoitetta (eli käyttää alkoholia lievittääkseen ahdistustaan, rentoutuakseen, jaksakseen taas viikon tehdä töitä, suojelemekanismina, juhliakseen), on alkoholinkäyttö alkoholistin ”maantie”, toiminta, jonka päättä ei ole näkyvässä ja jota ei tarvitse selittää tai motivoida. Alkoholisti tekee työtä, seurustelee, kestää ahdistavia tilanteita juodakseen. Tärkeintä on se, että jokin jatkuu. Tämä jatkumisen välttämättömyys ei vain heijasta viinanhimoa vaan yksinkertaisesti ”elämänhimoa”. Niin sanottu alkoholisoituminen on prosessi, jossa muut toiminnat vähitellen tippuvat alkoholinkäytön rinnalta ”kilpailussa” perustoiminnan asemasta. Eräänlaisia merkkipaaluja ovat tällöin esimerkiksi työpaikan menettäminen tai avioero. Juodun alkoholin määrällä ei mitenkään voida mitata sitä, onko yksilö alkoholisti vai ei. Suurikaan juotu määrä ei tee ihmisestä alkoholista sanan psykologisessa merkityksessä, jos muut tekemiset pysyvät hierarkisesti korkeammassa asemassa. Toisaalta voi olla alkoholisti, vaikka josisi todella vain ”kaksi pulloa keskiohutta” päivässä. Ratkaiseva merkitys on sillä, kuinka pitkälle elämä pyörii alkoholin ympärillä.”

Alkoholiin voi kehittyä fyysinen riippuvuus, addiktio, mutta myös psyykinen pakonomainen tarve. Addiktio kuvaakin Giddensin (1994, 70-4) mukaan ilmiön psykisistä puolta. Giddens määrittelee addiktion kaikkein voimakkaimmaksi riippuvuuden asteeksi. Se on ”kaavoittunut tapa, johon kiinnitytään pakonomaisesti ja josta irrottautuminen kehittää ylitsepääsemättömän tuskaisuuden tunteen”.

Addiktion erityispiirteitä on ”high”, joka on sisäisesti palkitseva kokemus. Se on tietystä aistimuksesta saavutettava hetkellinen eläation ja vapautumisen tunne. Toinen addiktion erityispiirre on ”fix”, joka tekee addiktiosta toistavaa. Se on addiktion narcoottisuutta. High’n kokemisesta yhä uudelleen tulee addiktille välttämätöntä, eli high’n saavuttaminen muuntuu fixin tarpeeksi. Fix lievittää addiktion ulkopuolista

tuskaisuutta ja tarjoaa siten addiktille turvallisuuden tunteen. Lievitys voi kuitenkin osoittautua vain ohimeneväksi ja sitä voi seurata depression ja tyhjyyden tai häpeän ja katumuksen tunteita. Näin toistava oravanpyörä on valmis. Lievitys voidaan saavuttaa vain uudesta high'n kokemuksesta, joka jo itsessään on alku uudelle tarpeelle kokea tuo high. Addiktiota kohtaan voi sen kautta kehittyä vastenmielisyys ja epätoivo, koska addiktoitu henkilö tuntee, että hänen toimintansa ei enää ole hallittavissa vaan jossain itsen ”ulkopuolella”. Addiktioon liittyy siis tunne itsehallinnan menettämisestä. (Pöyhtäri 1996, 44-50.)

Jokainen tietää, että alkoholin runsas juominen ei ole terveellistä. Pitkään käytettynä alkoholiin saattaa kehittyä riippuvuus, addiktio, pakonomainen halu saada alkoholia ja kykenemättömyys pidättäytyä siitä. Simpuran ja Kiianmaan (1995, 154) mielestä juuri tämä on merkki alkoholismista. Pitkään jatkuneeseen alkoholinkäyttöön liittyvät myös lukemattomat terveyshaitat, kuten esimerkiksi maksavauriot, sydän- ja verenkiertoelimestön toiminnan häiriöt. Alkoholin käyttöön liittyy myös sosiaalisia haittoja: alkoholin käyttö aiheuttaa huomattavan määrän ongelmia kodeissa, työpaikoilla ja erilaisissa ihmisten kanssakäymisissä. (Simpura & Kiianmaa 1995, 154-155.)

Päihteiden käyttö näyttää olevan raja-alue, jolla terveen järjen oletamus ei ole voimassa. Alkoholi usein lisää mielihyvän ja vähentää pahanolon tunteita, mutta ei aina. Alkoholijuomien kohtuullinen käyttö voidaan kokea järkeväksi, mutta alkoholistin käyttäytyminen näyttää usein mielettömältä eikä alkoholi ainakaan ajan mittaan lisää hänen onnellisuuttaan. Tämä saattaa selittää taipumuksemme luokitella ja käsitellä alkoholisteja saman mittapuun mukaan kuin sellaisia ihmisryhmiä, jotka eivät aina toimi järjennukaisesti. (Sinclair, 1983, 48.)

3.3.1. Suomalaisen miehen humala

Paloviinan nauttiminen merkitsi hierarkisessa kyläyhteisössä juojan kuulumista parempiosaisiin miehiin, aikuisiin, työkykyisiin ja toimeentuleviin. Patriarkaalinen valankäyttö rajoitti naisten, nuorten ja vanhusten oikeuksia nauttia arvojuomista. Tämän seurauksena alkoholijuoman ja humalan sosiaalinen arvo kohosi korkealle. Pääsemällä käsiksi viinaan ja tulemalla humalaan miesjuoja viesti itselleen ja ympäristölleen, että hän kuuluu hyväosaisiin ja on kelpoinen liittymään muiden, asiansa hoitaneiden miesten joukkoon. Oikeus viinaan ja miehen kunnia punoutuivat näin yhteen. (Apo 1999, 108.)

Reipas alkoholinkäyttö yhdistyy suomalaisen miehen kuvaan: juodaan urhoollisesti ja keestetään viinaa. (Simpura & Kiiänmaa 1985, 155.) Kuten aineistoni Rauno toteaa: ”*Kyllä mä pullon pystyn juomaan, ei siinä...*” Virtasen (1982, 14) mielestä suomalaisen viinapään ydintä onkin uhma. Tämä voi olla yksi tapa todistaa miehisyytensä, jota miehet joutuvat Lehtosen (1995, 30) mukaan tekemään yhä uudelleen ja uudelleen. Suomalainen on Virtasen mukaan perinteisesti hakenut pullosta voimaa. Tätä Virtanen havainnollistaa hauskasti juomien nimillä: Suomalainen juo Karhua, Leijonaa ja Koskenkorvaa – eikä Lammasta, Pupua tai Puronreunaa.

Myös Alasuutari (1985, 41-49) on sitä mieltä, että etenkin työväenluokkaiseen juomiseen urhoollisuus kuuluu monella tapaa ja sen voi osoittaa monella tavalla. ”Se, että mies kestää paljon viinaa, osoittaa hänen kovan viinakuntonsa ja on siten jonkinlainen arvon mitta. Yhtä hyvin voi kuitenkin tuoda esille sen, kuinka humalassa on. Työväestön juomiseen ei nimittäin sovi se, että miehen pitäisi tärkeytensä säilyttääkseen peittää pöhnänsä. Myös armoton krapula on kunnioitettava olotila. Sekin osoittaa eräänlaista kestävyyttä, jos pystyy krapulastaan huolimatta tulemaan töihin. Kuitenkaan edes krapulan aiheuttama työkyvyttömyys ei riistä siltä urhoollisuuden sädekehää. Krapula on fyysisesti ylivoimaisenakin kunnioitettava, miehinen kokemus. Miehisteen juomiseen ja humalaan kuuluu myös fyysinen voimantunne, joka saa aikaan kilpailumielen.”

Krapulassa ajamaan lähteminen voikin joidenkin kohdalla johtua juuri tästä. Krapulahan ei miehistä miestä nujerra, vaan hän kykenee esimerkiksi ajamaan autoa, vaikka vähän heikottaisikin.

Alasuutarin (1985, 41-49) mielestä suomalaisen miehen humalaan kuuluu myös vapauden tunne ja sen ilmaisema vapauden kaipuu: ”Humalan vapaus on vapautta arjen pakoista ja paineista, raskaasta työstä ja loputtomasta suoriutumisen ja suorittamisen vaatimuksista. Vapautta ilmentää myös se, että suomalaiseen juomatapaan kuuluu aina juoda lasi tai pullo tyhjäksi asti. Ravintolasta poistutaan vasta, kun tarjoilu loppuu tai tulee valomerkki. Perinteen mukaan juominen kuuluu lopettaa vasta sitten, kun sen jatkamiselle ilmaantuu ulkoinen este. Mies ei nimittäin olisi vapaa, jos hän itse kontrolloisi omaa juomistaan. Humalan tuottaman vapauden valtakunnan portit ovat avoimet vain niille autuaille, jotka ovat vapauden puolesta uhraamaan kaiken - myös itsekontrollinsa. Asetelma voi kuitenkin kääntyä myös sellaiseksi, että mies itse haluaakin jättää juomisensa kontrollin muiden, ennen kaikkea vaimon huoleksi, siis ikään kuin ulkoistaa itsekontrollinsa. Kun kontrollin ulkoistamisesta tulee toinen luonto, syvälle mielen pohjalle syöpynyt tapa nähdä koko elämäntilanteensa, näyttäytyy alkoholiongelmanakin itsestä riippumattomana kohtalona, jolle ei kerta kaikkiaan voi mitään.” Aineistoni Juhani (38v) kertoo näin: *”Muija on joutunut tulemaan ja hakemaan pois tai repimään pois, et nyt lähetään tästä kotia.”*

Miesten asenteet alkoholinkäyttöön ovat paljon myönteisemmät kuin naisten. Miehet juovat enemmän ja kokevat runsaammin juomisen sekä positiivisia että negatiivisia seurauksia kuin naiset. Suomalainen mies tuntee kuitenkin huolta juomisestaan. Huoli ei kuitenkaan liity etupäässä terveyteen vaan mieluummin talouteen ja konkreettisiin epämiellyttäviin jälkitiloihin ja konflikteihin. (Simpura & Kiianmaa 1995, 157.)

Räsänen (1993, 68) esittää, että humalan avulla mies voi esiintyä myös niin sanotusti epämiehekkäästi. Humala toimii Räsäsen mielestä paineenpurkukanavana, joka sallii tunteiden näyttämisen, koska humalassa mies ei vastaa teoistaan. Alkoholin liiallinen nauttiminen on miehekäs tapa osoittaa heikkoutta, mies voi esittää surkeuttaan humalassa, joka toimii välineenä hyppyyn miehisen normiston ulkopuolelle miehisellä areenalla – ryyppyporukassa.

Rationaalisuus ja itsehillintä ovat Lehtosen (1995, 34) mukaan maskuliinisen hallinnan ydintä. Miten tämä sopii suomalaisen miehen kuvaan? Onko rationaalista juoda alkoholia niin, että itsekontrolli heikentyy ja täten syyllistyä esimerkiksi rattijuopumukseen? Miten tähän sopii käsitys miehen ylivertaisesta itsehillinnästä naisiin verrattuna, kun suurin osa alkoholin ongelmakäyttäjistä ja rattijuopoista on miehiä? Rationaalisuus ja itsehillintä ovatkin osa maskuliinisuuden ideaalia, ei välttämättä osa todellista mies kuvaa. Yksi hegemonisen maskuliinisuuden monista ristiriidoista liittyykin sii-

hen, että vaikka siinä korostetaan rationaalisuutta, vastuullisuutta ja itsehillintää, siihen kuuluu yhtäläillä miesten irrationaalisuuden, vastuuttomuuden ja väkivaltaisuuden hiljainen tai äänekkäämpi hyväksyminen. (Lehtonen 1995, 35.)

Alkoholin käyttöä selitetään ja perustellaan pakenemisena arkitodellisuuden kielteisiksi koettuja puolia, kuten työelämän, perheen tai terveyden aiheuttamia huolia. Aineistoni Marko (20v) pohtii näin: *”Tavallaan yks syy on varmaan se, kun yksin herää kämpiltä ja kattoo sitä kämppää vähän aikaa niin ei sitä selvinpäin kattele eikä omaa elämänsäkään kattele selvinpäin.”*

Humaltuminen antaa mahdollisuuden hetkeksi unohtaa nämä ja näyttää, että tässä ei olla köyhiä eikä kipeitä. (Simpura & kiiänmaa 1985, 155.) Alkoholi liittyy vahvasti myös hauskanpitoon ja juhlatilanteisiin eli sosiaaliseen kanssakäymiseen. Jokaisella ihmisellä onkin omat syynsä juoda, omat motiivinsa hakea päihtymystä. Ihmiset hakevat alkoholista ja päihtymyksestä sitä mitä he hakevat elämältä yleensäkin. Päihtymys antaa heille mahdollisuuden kuvitteellisella tasolla toteuttaa omia elämänmotiivejaan irrallaan ulkoisesta tavoitteista toiminnasta, joka todellisuudessa on ihmisen arkisena osana elämässä. (Halonen 1983, 60-61.)

Juomiseen ei ole yhtä syytä, vaan se vaihtelee tilanteen mukaan. Päihtymyksen funktio näyttää vaihtelevan yksilöstä toiseen ja on riippuvainen yksilölle tyypillisestä persoonallisuuden rakenteesta. Tästä syystä yhtäläisten alkoholimäärien nauttiminen synnyttää eri yksilöissä voimakkaasti erilaista ulkoista käyttäytymistä: siinä missä yksi vaipeu uneliaisuuteen, toinen on vielä ulkonaisesti lähes selvän tuntuinen, kolmas käyttäytyy aggressiivisesti ja neljäs, selvinpäin ujo, muuttuu sosiaalisesti tai seksuaalisesti aktiiviseksi. (Halonen, 1983, 60-61.)

3.4. Rattijuopumukseen suhtautuminen

Rattijuoppouteen suhtaudutaan julkisissa keskusteluissa hyvin tuomitsevasti ja yleinen mielipide onkin, että rangaistuksia pitäisi koventaa ja promillerajoja liikenteessä laskea. Lait sisältävät käsityksen siitä, mikä on hyväksyttävää käytöstä. Lakien näkökulmasta rattijuoppoihin suhtaudutaan vastuuntunnettomina, hedonistisina ja antisosiaalisina roistoina. Toisesta näkökulmasta rattijuoppo nähdään uhrina, joka on kykenemätön kontrolloimaan itseään, ja todennäköisemmin satuttaa itseään kuin muita (Gusfield 1981, 57.)

Sarmajan (1997, 67) mukaan rattijuoppouteen suhtaudutaan ankarasti niin kauan kun tähän rikokseen syyllistynyt on anonyymi. Hän kirjoittaaakin artikkelissaan näin: ”Kun rattijuoppo saa kasvot niin yleinen suhtautuminen saattaa olla yllättävä. - Ja erityisesti jos nuo kasvot kynelehtivät. Missi Armi Aavikko jäi saman vuoden aikana kaksi kertaa kiinni törkeästä rattijuopumuksesta. Iltalehdet kertoivat sitten miten Armi on itkenyt ja katunut katkerasti. Seuraus oli, että yleisö oli puhjennut spontaaneihin tapuksiin eräässä Aavikon esiintymistilaisuudessa.”

Kansalaiset kokevat rattijuopumuksesta annettavat rangaistukset lievinä. Vuoden 1987 tutkimuksessa 73 % kansalaisista oli sitä mieltä, että rangaistukset rattijuoppoudesta olivat selvästi liian lieviä (Mäki 1991, 69 Kansalaisten käsitykset...1987 mukaan). Suomalaisten enemmistö on myös sitä mieltä, että promilleja ei saisi olla veressä lainkaan liikenteessä. Vuonna 1987 63 % kansalaisista suhtautui liikenteen täysraittiuteen myönteisesti (Mäki 1991, 70 Suomalaisten mielipiteet...1988 mukaan.)

Sosiaali- ja terveysministeriön hoitoonohjaustyöryhmän tekemän kyselyn mukaan (1988, 13) rattijuopot suhtautuvat rattijuopumukseen varsin ankarasti. Yli 90 % vastanneista pitäisi rattijuopumusrangaistukset nykyisinä tai nykyistä kovempina. Silti kaksi viidestä ilmoitti, etteivät he koe olleensa humalassa ajaessaan muulle liikenteelle vaaraksi. Kolme neljästä rattijuoposta oli sitä mieltä, että rattijuopumukseen syyllistyneitä tulisi ohjata alkoholi-ongelmansa vuoksi hoitoon.

Juha Kääriäisen (1994, 61) vankitutkimuksessa ilmeni, että rattijuopot erottuivat omaksi ryhmäkseen vankilassa, koska muut vangit eivät pitäneet heitä oikeisiin ”rosvoihin” kuuluvina. Kääriäinen mainitsee myös, että hänen tapaamansa rattijuopot

eivät itsekään mielellään katsoneet olevansa varsinaisesti rikollisia, vaan lähinnä tavallisia ihmisiä, joille on käynyt huono tuuri. Kääriäisen mukaan rattijuopot muodostavatkin vankipopulaatiossa merkittävän ryhmän, joilla ei tapahdu erityistä rikollisuuden tai vankeuteen liittyvää identiteetin kehitystä.

3.5. Rikosten selittämistavat

Monika Mattsonin (1998, 26) mukaan psykologiset puolustusmekanismit pyrkivät sellaisten arvostusten ja normien vedenpitävään järjestelmään, joka ei uhkaa sitä elämäntyyliä, jolle yksilö on jo ajautunut, eikä niitä tekoja, joita on tehnyt tai aikoo tehdä. Rikolliset omaksuvat tämän käsityksen mukaan kiitollisina ne teoriat, jotka selittävät kuinka ”tarpeellista” ja ”väistämätöntä” heidän rikoksensa on.

Mattsonin (em.) mielestä monet rikollisista kuvaavat asiantuntevasti ja selvällä tyytyväisyydellä psyykkistä lyhytjännitteisyyttään ja vähäistä vastustuskykyään impulseja vastaan. Hän kirjoittaa myös, että vangit ja rikolliset näkevät moraalittomuuden ja häikäilemättömyyden yhteiskuntakelpoisten maailmassa, ja ovat oikeutetusti harmissaan tämän moraalittomuuden takia, mutta kääntävät kaiken tukemaan omaa holtittomuuttaan.

Janne Kivivuori on tutkimuksissaan huomannut saman asian (1992, 81-93...Kääriäisen 1994, 93 mukaan): Varkaat hakevat tekojensa syytä kaikkialta muualta paitsi omasta vastuullisesta itsestään. Tavallista on Kivivuoren mielestä vedota juridisin kielikuvin päihtymyksen luomaan syyntakeettomuuteen. Suomalainen varas saattaa Kivivuoren mukaan puhua kuin sosiologi, joka viileästi erittelee tekojensa yhteiskunnallista taustaa puhumalla niistä olosuhteista, joissa on joutunut kasvamaan ja elämään. Hän voi myös puhua kuin sosiaalipsykologi, joka miettii kaveripiirin turmiollista vaikutusta tai kun psykologi, joka miettii todelliselle minälle vieraiden sisäsyntyisten mielijohteiden ja houkutusten osuutta tekojensa motivoijana. Tavallista on myös vedota ympäristöön, joka kohtuuttomasti houkuttaa varastamiseen. Tämän voisikin tulkita niin, että hoidolliset menetelmät osaltaan edesauttavat ihmisiä siirtämään omaa vastuuta teoistaan muihin tekijöihin.

3.5.1. Rikosten ”neutralointitekniikat”

Sykesin ja Matzan (1957 Takalan 1999, 129-130 mukaan, myös Taylor&Walton&Young 1973, 176-188) mukaan rikoksia tekemään ryhtyvät nuoret kannattavat yleensä periaatteessa samoja perusnormeja kuin muutkin. He eivät ryhdy tekemään rikoksia siksi, että he olisivat omaksuneet muusta yhteiskunnasta jyrkästi poikkeavat normit, rikolliset perusarvot, vaan siksi, että he ovat oppineet erilaisilla tavoilla tekemään tyhjäksi näiden normien vaikutuksen tietyissä tilanteissa.

Nämä tavat, ”neutralointitekniikat”, taas ovat Sykesin ja Matzan mukaan eräällä tapaa peräisin itse rikosoikeusjärjestelmästä. Ne ovat muodoltaan samoja kuin rikosoikeudelliset vastuuvapausperiaatteet. Ne ovat vastuuvapausväitteitä, joita rikosentekijä pitää pätevinä mutta jotka oikeusjärjestelmä ja yhteiskunta hylkäävät. ”Neutralointitekniikoita” on viisi: vastuun, vahingon ja uhrin kiistäminen, tuomitsijoiden tuomitseminen ja korkeampi lojaalisuus.

Vastuun kiistämällä Sykes ja Matza viittaavat siihen, että rikos nähdään vääjäämättömäksi seuraukseksi onnettomasta lapsuudesta, huonoista tovereista tai kehnosta asuinympäristöstä. Rikosentekijä oppii näkemään itsensä pikemminkin ulkopuolisten voimien viemänä kuin omien tekojensa tekijänä. Vahingon kiistäminen tarkoittaa rikoksen vähättelyä. Auton anastaminen olisi tämän neutralointitekniikan mukaan lainaamista. Uhrin kiistäminen tarkoittaa uhrin syyttämistä. Toisin sanoen uhri on vahingon ”ansainnut”, jopa kenties ”kerjännyt” sitä. Tuomitsijoiden tuomitseminen kääntää huomion pois omasta teosta niiden toimintaan ja motiiveihin, jotka tekoa arvostelevat. Se kyseenalaistaa näiden moraalisen oikeuden puuttua tekoon. Tällainen asenne heikentää rikoksiin liitetyn sanktiouhan moraalista tehoa ja hämärtää tekojen kiellettyä luonnetta ja tällä tapaa edistää rikosentekoa. Lojaalisuuteen vetoaminen on sitä, että yhteiskunnan normien noudattamisesta tingitään oman perheen, suvun tai esimerkiksi ystäväpiirin vaatimusten tai etujen hyväksi. Sykesin ja Matzan mukaan nämä neutralointitekniikat eivät ole vain jälkikäteisiä selittelyjä teoille, vaan ne ovat tilanteenmäärittelyjä, jotka etukäteen valmistavat ihmistä rikosentekoon.

Kiinnostavampia neutralointitekniikoissa ovat Takalan (1997, 146) mukaan tiedot siitä, millaisia selityksiä eri ihmisryhmät hyväksyvät erilaisten tekojen suhteen ja eri tilanteissa. Juha Kääriäinen (1999, 35-36) suhtautuu neutralointitekniikoihin varauk-

sella kahdesta syystä. Hänen mielestään neutralisaatioteoria ei rajoitu vain rikolli-
siin. ”Rikolliset” eivät eroa Kääriäisen mukaan mitenkään muista yhteiskunnallisista
ryhmistä, jotka tarkastelevat toimintansa mielekkyyttä omasta yhteiskunnallisesta
asemastaan käsin. Ihmisillä on taipumus esittää omat päätöksensä ja tilanteensa posi-
tiivisessa valossa. Toinen Kääriäisen esittämä varaus neutralisaatioteoriaan liittyy sii-
hen sisältyvään ajatukseen, että moraalit on kaikille yhtenäinen ja irrallaan rakenteelli-
sista yhteyksistään. Kääriäisen mukaan esimerkiksi varkaat ovat tietoisia siitä, että va-
rastamisen tuomitseva moraalit ei välttämättä ole ensisijaisesti heitä varten, vaan niitä
varten, jotka toimivat ja menestyvät niin sanottujen hyväksytyjen pelisääntöjen mu-
kaisesti.

3.5.2. Syntipukkiteoria

Neutralointitekniikoihin kuuluu vastuun kieltäminen. Syntipukkiteorian (Deviance di-
savowal theory, esimerkiksi Coleman & Strauss 1980) mukaan juopunut voi siirtää
vastuuta omasta käyttäytymisestään alkoholin syyksi. Humalataila kelpaa usein anteek-
sipyynnöksi sen aikana tehdyille muuten vaikeasti selitettäville teoille. Vaikka käyt-
täytyminen humalassa olisikin poikkeavaa, juopunut ei koe olevansa poikkeava yksilö,
koska tapahtunut on alkoholin syytä. (Peltoniemi 1983, 155-156.)

Räsänen (1993, 68) kuvaa humalaa näin: ”Humalassa voi tehdä mitä haluaa ja jäl-
keenpäin synninpäästön saa yksinkertaisesti vetoamalla vahvaan humalatailaan (tätä
voisi verrata jopa katoliseen rikkiin, jossa synnit tunnustamalla saa rauhan omalletun-
nolle). ” Alkoholistista on Weckrothin (1991, 14) mukaan usein todettu, että heille
asiat vain ”tapahtuvat”, eikä heillä itsellään ole niissä osaa eikä arpaa. Onhan alko-
listisen juomisen peruspiirrekin juuri juomisen kotrolloimattomuus.

Syntipukkiteoriaan eli vastuun siirtämisellä itseltä kontrolloimattomalle, itsenäiselle
päähtymystilalle, voi olla useita eri syitä. Alkoholin siirtäminen ikään kuin omaa tah-
toa noudattavaksi subjektiksi saattaa vähentää omia syyllisyyden tunteita. Näin esi-
merkiksi rattijuopumukseen syyllistynyt ihminen voi kokea selviytyvänsä katumuksen
ja syyllisyyden tunteista. Syntipukkiteoria olisi siis minän puolustusmekanismi, jolla
yritetään selviytyä vaikean tilanteen yli.

Kääriäinen (1997, 32) on sitä mieltä, että sellaisia tekoja, jotka laki on määritellyt rangaistaviksi ei yleensä tehdä tiedostamatta tekojen yleistä moitittavuutta tai ilman omaa tahtoa.

4. RATTIJUOPPOUDEN KONTROLLI- JA HOITO

Rattijuoppoutta voidaan tarkastella monesta eri näkökulmasta. Juridinen jäsentämistapa tarkastelee rattijuoppoutta rikollisuustilastojen valossa. Rattijuoppoutteen vaikutetaan kontrollipoliittisin menetelmin (lainsäädäntö, rangaistukset, valvonta jne.). Sosiologisen näkökulman mukaan rattijuoppoutta esiintyy, jos alkoholia yleensäkin käytetään. Sosiaalipoliittinen näkökulma rattijuopumukseen voisi olla elämänhallinnallinen, jolloin kiinnitettäisiin huomiota niihin tekijöihin, jotka heikentävät ihmisen elämänhallintaa ja siitä seuraaviin ongelmiin (esim. Raitasalo 1995). Tämän käsityksen mukaan rattijuoppoutta voidaan torjua esimerkiksi alkoholin käyttöä hillitsemällä. Psykologinen tarkastelutapa kytkee rattijuoppouden ihmiseen yksilönä. Ajoneuvon kuljettaminen juopuneena nähdään psykologisen tarkastelutavan mukaan erityisenä päätös- ja toimintatilanteena. (Mikkonen 1991, 55.) Rattijuoppoutta voidaan tarkastella myös hoidollisesta näkökulmasta, jolloin rattijuoppo nähdään joko päihdeongelmaisena tai riskikuljettajana.

4.1. Rattijuopumuksen kriminalisointi

Rattijuopumus on ollut Suomessa rangaistava teko jo vuodesta 1926 lähtien (Rajalin 1998, 46). Rangaistuksena oli sakkoa tai vankeutta enintään yksi vuosi. Laki moottoriajoneuvoliikenteestä muutettiin vuonna 1937, jolloin rangaistusala laajennettiin (kuljettaminen juopuneena tai väkijuomien vaikutuksen alaisena) ja rangaistuksia tiukennettiin (vankeutta enintään kaksi vuotta, sakkoja erittäin lieventävien asianhaarojen vallitessa).

Vuonna 1950 rangaistusala laajennettiin edelleen (kuljettaminen juopuneena tai alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena) ja rangaistusasteikkoa kiristettiin huomattavasti. Rangaistuksen enimmäismääräksi tuli vankeutta neljä vuotta tai

kuritushuonetta kolme vuotta. Sakkorangaistusta käytettiin ”erittäin lieventävien asianhaarojen vallitessa ja milloin yleiselle liikenteelle ei ole aiheutunut vaaraa”. Samalla kertaa erikoiskriminalisoitiin rattijuopon aiheuttama kuolemantuottamus, josta suurin rangaistus oli seitsemän vuotta kuritushuonetta. (Heinonen 1991, 18.)

Kriminaalipoliittista keskustelua rattijuopumuksesta jatkettiin koko 1960-luvun ajan. Kun presidentti Kekkonen paheksui 1967 uudenvuoden puheessaan kasvavia rattijuopumuslukuja, tiukennettiin heti rangaistuksia. Oikeusministeriö muutti rangaistusten käytäntöön panoa niin, että pitemmät vankeustuomiot sovitettiin vankilassa aiemman työsiirtolan sijasta. (Forsström 1987, 23... Jukkala, Tarja 1995,29-30 mukaan.) Rangaistukset muodostuivat vankeinhoidossa melkoiseksi ongelmaksi, sillä lähes joka toinen ehdottoman vankeusrangaistuksen saanut henkilö oli rattijuoppo.

Rattijuopumuslainsäädäntö uudistui 1.4.1977, jolloin liikennejuopumus jaettiin rattijuopumukseen (kuljettajan veren promillepitoisuus 0,5-1,5) ja törkeään rattijuopumukseen (kuljettajan veren alkoholipitoisuus yli 1,5 promillea). Raja-arvoiksi valittuja promillerajoja perusteltiin skandinaavisten esimerkkien lisäksi sillä, että tutkimusten mukaan onnettomuusriskien katsottiin muuttuvan noiden lukujen paikkeilla merkittävästi. (Heinonen 1991, 19.)

Rattijuopumuksen rangaistukset lievenivät ankaruudeltaan, mutta suoritettu uudistus merkitsi kontrollialan laajenemista, sillä se toi rangaistavuuden piiriin aiempaa lievempiä tapauksia ja mahdollisti merkittävän valvonnan lisäämisen. Rattijuopumusta koskevassa lainsäädännössä ei tapahtunut muutoksia 17 vuoteen, kunnes vuonna 1994 syyskuun 1. päivänä alennettiin törkeän rattijuoppouden promillerajaa 1,2 promilleen.

Ajoittain julkisessa keskustelussa nousee esiin liikenteen nollarajan vaatimus tai promillerajan laskeminen 0,2 promilleen. Vaatimukset muutoksiin näyttävät kiihtyvän kesäisin, jolloin rattijuopumusta esiintyy eniten.

4.2. Rattijuopumuksesta aiheutuvat rangaistukset

Rattijuopumuksesta rangaistaan sakoilla tai enintään kolmella kuukaudella vankeutta. Rattijuopumuksesta selviää lähes aina pelkillä sakoilla. Normaalitapauksessa tuomio on 35 päiväsakkoa. Törkeästä rattijuopumuksesta (promillet vähintään 1,2) minimirangaistus on 60 päiväsakkoa ja enimmäisrangaistus kaksi vuotta vankeutta. Keskimääräinen tuomio on kolme kuukautta vankeutta. Rangaistus on kovempi, jos tekoon liittyy esimerkiksi kuolemantuottamus. (Mäki 1991, 68.)

Tieliikennelain 74 § mukaan tuomioistuimen on määrättävä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan enintään viideksi vuodeksi ajokieltoon muun muassa silloin kun hänet tuomitaan rangaistukseen rattijuopumuksesta, törkeästä rattijuopumuksesta tai huumaantuneena ajamisesta. Ajokieltoon määrättyä kuljettajalta otetaan ajokortti pois, eikä hän saa ajokiellon aikana kuljettaa ajoneuvoa, jonka kuljettamiseen tarvitaan ajokortti. Poliisi voi myös peruuttaa ajokortin, jos henkilö on alkoholin tai muun huumaavan aineen jatkuvan väärinkäytön vuoksi katsottava liikenteelle vaaralliseksi. Mikäli ajokiellossa oleva syyllistyy rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen, ajokorttista ajo koventaa rangaistusta jonkin verran.

4.2.1. Yhdyskuntapalvelu: Hoitoa ja kontrollia

Monien Euroopan valtioiden lainsäädännössä tunnettiin yhdyskuntapalvelu sakkojen tai siitä seuraavan vankeuden vaihtoehtona 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa. Nykyisin yhdyskuntapalvelussa ei enää ole kyse pakollisesta työnteosta, vaan vapaaehtoisesti valitusta velvollisuudesta. Nykymuotoinen yhdyskuntapalvelu muotoutui Englannissa vuonna 1970. Advisory Council on the Penal System- neuvosto piti vankeusrangaistusta liian ankarana, monille vangeille sopimattomana, vahinkoa tuottavana ja kalliina. Euroopan neuvoston ministerikomitea kehotti päätöslauselmassaan vuonna 1976 jäsenmaitaan etsimään uusia vaihtoehtoja vankeusrangaistuksille. Erityisesti pyydettiin harkitsemaan yhdyskuntapalvelua. Käytännön tukea yhdyskuntapalvelulle haettiin Yhdysvalloissa ja Uudessa Seelannissa saaduista kokemuksista. Yhdyskuntapalvelu on kuitenkin yleistynyt Länsi-Euroopan maissa vasta 1980-luvun lopulla. Ratkaiseva vaikutus kiinnostuksen heräämisessä on ollut rikollisuuden kasvulla,

jonka seurauksena vankilalaitos on ylikuormittunut sekä fyysisesti että rahallisesti. (Aromaa & Laitinen 1993, 221-222.)

Yhdyskuntapalvelu on rangaistus, joka vuosien 1991-1996 kokeiluvaiheen jälkeen otettiin käyttöön 1.1.97 yleisenä rangaistuksena (Laki yhdyskuntapalvelusta 1055/1996). Yhdyskuntapalvelua voidaan tuomita enintään 8 kuukauden ehdottoman vankeusrangaistuksen sijasta.

Tuomittu henkilö joutuu tekemään palkatonta, yleishyödyllistä työtä vapaa-aikanaan tuomion pituudesta riippuen 20-200 tuntia (yksi tunti vastaa suurin piirtein yhtä tuomittua vankeuspäivää) Kriminaalihuoltoyhdistyksen hankkimassa palvelupaikassa. Palvelupaikan voivat tarjota valtio, kunnat, yhdistykset ja säätiöt. Yhdyskuntapalvelun työtehtäviksi pyritään löytämään sellaisia hyödyllisiä töitä, jotka muuten jäisivät kokonaan tekemättä tai jotka tehtäisiin vapaaehtoisena palkattomana työnä. Tyypillisiä tehtäviä ovat olleet esimerkiksi avustaminen sosiaalisten palvelulaitosten keittiössä tai huoltotöissä, pienehköt remontit ja korjaustyöt, kuntien tai seurakuntien ulkoalueiden kunnostus ja vapaaehtoisten avustusjärjestöjen varastoissa ja myyntipisteissä toimiminen. Työskentely tapahtuu aikataulun mukaisesti siten, että yhdellä palvelukerralla suoritetaan 2-4 tuntia. Palvelua suoritetaan yleensä kaksi kertaa viikossa. Kriminaalihuoltoyhdistys kontrolloi jokaisen palvelukerran. Yhdyskuntapalvelu rikoksen rangaistusseuraamuksena on pyrkinyt vähentämään vankeusrangaistuksen haittoja ja lisäämään tuomitun sopeutumista yhteiskuntaa.

Kaikista enintään kahdeksan kuukauden ehdottomista vankeusrangaistuksista tuomittiin vuonna 1998 koko maassa 43,4 % yhdyskuntapalveluna. Vuoden 1998 tuomioistuintilastot ja vuotta 1999 koskevat Kriminaalihuoltoyhdistyksen omat tiedot muun muassa soveltuvuusselvityspyyntöjen määristä viittaavat siihen, että yhdyskuntapalvelun käyttö on vakiintumassa 40-45 %:iin kaikista muuntokelpoisista vankeusrangaistuksista. (Kriminaalihuoltoyhdistyksen toimintakertomus 1999, 20.) Vuonna 1999 loppuun suoritettuja yhdyskuntapalvelurangaistuksia oli yhteensä 2979 (Em., liite 4).

Mikäli syyttäjä arvioi, että rikoksesta voi seurata enintään 8 kuukauden ehdoton vankeusrangaistus, hänen tulee pyytää Kriminaalihuoltoyhdistystä suorittamaan selvitys syytetyn henkilön soveltuvuudesta yhdyskuntapalveluun. Ellei syyttäjä ole tehnyt tällaista pyyntöä, voi syytetty itse pyytää selvityksen laatimista. Soveltuvuusselvitys on Kriminaalihuoltoyhdistyksen arvio syytetyn mahdollisuuksista selviytyä yhdyskunta-

palvelusta. Soveltuvuus selvityksessä syytetyn elämäntilanne kartoitetaan ja tarvittaessa hänelle suunnitellaan yhdyskuntapalvelussa suoriutumista edistäviä tukipalveluja.

4.2.2. Päihdehuoltojakso

Vuodesta 1994 lähtien yhdyskuntapalveluun tuomittu henkilö on voinut suorittaa osan rangaistuksestaan käyttämällä päihdehuollon palveluja Kriminaalihuoltoyhdistyksen hyväksymällä tavalla. Päihdejakso on viiden tunnin mittainen interventio päihdeongelmien vähentämiseksi. Päihdejakso on syytetylle vapaaehtoinen ja se vähentää yhdyskuntapalvelun työtunteja. Viiden tunnin päihdejaksolla pyritään kartoittamaan muun muassa asiakkaan elämäntilannetta, päihteiden käyttöhistoriaa ja läpikäymään asiakkaasta itsestä nousevia muutostarpeita. Päihdejaksot toteutetaan A-klinikalla tai muussa vastaavassa palvelupisteessä riippuen paikkakunnan palveluista.

Päihdejakson sisällyttäminen osaksi yhdyskuntapalvelua johtuu siitä huomiosta, että monet yhdyskuntapalveluun tuomitut ovat päihdeongelmaisia ja ovat palvelun suorittamisen aikoihin kenties ensimmäistä kertaa motivoituneita ongelmiansa selvittämiseen. Motivaatiota saattaa parantaa halu suoriutua yhdyskuntapalvelusta ja välttää siten vankilaan joutuminen.

Koko maassa vuonna 1999 päihdehuoltojakso mahdollisuutta käytti loppuun suoritetuissa yhdyskuntapalveluissa 439 henkilöä, loppuun suoritettuja yhdyskuntapalvelurangaistuksia suoritettiin kyseisenä vuonna yhteensä 2979. Kriminaalihuoltoyhdistyksen mukaan päihdehuoltojakson vähäiseen käyttöön on selkeitä syitä. Valtaosalla yhdyskuntapalveluasiakkaita on lukuisia kokemuksia erilaisista päihdehoidoista, joten varsinaista tutustumista päihdehuoltoon ei tarvita. Toisaalta viiteen tuntiin ei mahdu varsinaista hoitoa. Näin ollen jakso sopii parhaiten joko niille, jotka eivät entuudestaan tunne päihdehuollon mahdollisuuksia tai niille, joilla on halua jatkaa hoitoa viiden tunnin tutustumis- ja suunnittelujakson jälkeen tukitoimena. (Kriminaalihuoltoyhdistyksen toimintakertomus 1999, 21.)

Jyväskylän alueella päihdehuollon palvelujakson käyttö osana yhdyskuntapalvelua lisääntyi merkittävästi vuoden 1998 aikana. Jyväskylässä vuonna 1997 vain 6 % yhdyskuntapalvelun aloittaneista sisällytti rangaistukseensa päihdehuollon palvelujakson,

kun vuonna 1998 niille ohjautui 21 % yhdyskuntapalveluun tuomituista. Päihdehuollon palvelujakson lisääntyneeseen käyttöön on vaikuttanut Kriminaalihoitoyhdistyksen Jyväskylän aluetoimiston sisäinen linjaus, jonka mukaan asiakkaan ratti-juopumusrikoksen uusiutuminen ja sitoutumattomuus päihdepalveluihin riittävät syyksi päihdehuollon palvelujaksolle ohjaamiseen. Lisäksi Jyväskylän yliopiston psykologian laitoksen psykoterapian kehittämis- ja tutkimuskeskus päihdehuollon käytön psykologisia tutkimusjaksoja tarjoavana yksikkönä on uusi resurssi päihdehuollon palvelujaksojen järjestämiseen. (Pulkkinen ym. 1999, 30.)

4.3. Rattijuopumuksen vähentämiseen tarkoitetut koulutus- ja hoito-ohjelmat

Rattijuopumusongelmaan on pyritty vaikuttamaan erilaisilla koulutus- ja hoito-ohjelmilla. Ohjelmien kokeilu ja kehitystyö aloitettiin Yhdysvalloissa. Valtaosa näiden ohjelmien vaikutusta käsittelevistä tutkimuksista onkin peräisin Yhdysvalloista. Tutkimukset ovat osoittaneet, että ohjelmilla on ollut positiivista vaikutusta tietotasoon ja asennoitumiseen. (Rajalin 1988, 53-59.)

Rattijuopuille tarkoitetut ohjelmat on jaettavissa kahteen ryhmään toimintatavan ja sisällön perusteella: koulutusta (education) ja hoitoa (treatment) sisältäviin ohjelmiin. Kaikkia ohjelmia ei voida kuitenkaan selvästi luokitella jompaankumpaan ryhmään, vaan myös päällekkäisyyttä esiintyy. Hoitoon suuntautuvat ohjelmat keskittyvät ensisijaisesti alkoholinkäytön vähentämiseen. Koulutusohjelmat antavat tietoa muun muassa alkoholin vaikutuksesta ajokykyyn ja keinoista, joilla rattijuopumus on mahdollista tulevaisuudessa välttää. Rajalinin kansainvälisen selvityksen mukaan parhaita tuloksia koulutusohjelmat saivat, kun ne toteutettiin pienryhmätyöskentelynä, joissa annettiin henkilökohtaista ohjausta rattijuopumukseen syyllistyneille. (Rajalin 1988, 59-73.)

Heinosen (1991, 30) mukaan erilaisten koulutus ja hoito-ohjelmien perustana on ajatus ihmisestä rationaalisenä olentona, jonka päätöksenteossa ja käyttäytymisvalinnoissa tiedolla on olennainen osuus. Rattijuoppouden koulutusohjelmissa erottuu pääpiirteissään kolme didaktista, opettavaa lähestymistapaa. Ensimmäinen painottuu tiedon lisäämiseen rattijuoppoudesta, jonka oletetaan johtavan käyttäytymisen muutoksiin. Toinen pääsuuntaus korostaa affektiivisten prosessien merkitystä käyttäytymiselle, jolloin tiedon jakamisen lisäksi kurssilaisille esimerkiksi näytetään filmejä rattijuoppousohjelmissa, tai muutoin emotionaalisen tasolla pyritään vahvistamaan sitoutumista käyttäytymismuutoksiin. Uusimpina koulutusohjelminä ovat tulleet käyttöön kognitiivisen käyttäytymisterapian sovellukset. Tämän viitekehityksen puitteissa pyritään informaation lisäksi erilaisilla harjoituksilla lisäämään muun muassa osallistujien päätöksentekotaitoja ja kykyä arvioida ratkaisujensa seurauksia.

Kun koulutuksellisissa ohjelmissa pyritään saman tietomäärän tarjoamiseen kaikille osallistujille, on hoidolle tyypillisempää yksilöityjen olettamusten tekeminen ratti-

juopumuskäyttäytymisen taustalla olevista ongelmista sekä keinojen etsiminen ongelmien poistamiseksi tai lievittämiseksi. Hoitona on kokeiltu likipitään kaikkea auto-koulujen täydennyskursseista lääkehoitoon ja psykiatriseen sairaalahoitoon, eikä yhtenäistä käsitystä eri lähestymistapojen paremmuudesta ole olemassa. (Heinonen 1991, 31.)

4.4. Suomen rattijuopumusprojekteja

Historiallisesti rattijuoppojen hoidon ja kontrollin toisiinsa nivoutuminen tulee Suomessa esiin 1950-luvulla. Vuoden 1936 alkoholilaki ei tunne rattijuoppoutta toimenpiteiden perusteena. Pav-laki antoi voimaantultuaan rattijuoppojen hoitamiseksi – myös tahdonvastaiselle hoitamiseksi – laajat valtuudet. Hallituksen lakiesityksessä sanotaan: ”Uutena sosiaalisena haittaryhmänä on lakiehdotukseen sisällytetty moottoriajoneuvon tai muun kulkuvälineen kuljettaminen juopuneena tai päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena...” Pav-lain voimassaoloaikana 1961-1986 rattijuoppous oli kuitenkin vähiten käytettyjä toimenpiteiden perusteita. Sen osuus kaikista toimenpiteistä vaihteli 0,6-2,6 prosentin välillä. (Heinonen 1991, 122-123.)

Kiinnostus rattijuoppojen hoitamiseen on Heinosen (1991, 25) mukaan useimmiten lähtenyt liikkeelle liikenneturvallisuudesta vastaavien tahojen aloitteesta. Tähän on luultavasti vaikuttanut osaltaan se, että rattijuopot ovat hakeutuneet päihdehuollon piiriin itsekin. Tosin hoitoon hakeutuminen on painottunut rattijuoppojen kroonistuneimpaan osaan. (Heinonen 1991, 84.) 1990-luvulta alkaen rattijuoppojen hoitoon on kiinnitetty enemmän huomiota eri tahoilla ja erilaisia hoitokokeiluja onkin kehitelty ympäri Suomea.

Tampereella poliisi on ohjannut liikennejuopumuksen uusijoita A-klinikoille ja terveyskeskuksiin päihderiippuvuuden arvioon lokakuusta 1999 lähtien. Tällöin alkoi Päihdelääketieteen yhdistys ry:n käynnistämä moniammatillinen Päihteet ja ajokortti-projekti, jossa on kehitetty käytännön hoitoonohjausmallia. Taustalla on vuonna 1996 voimaan tullut EU-direktiivi, jonka mukaan poliisi ei saa myöntää ajo-oikeutta henkilölle, joka on päihderiippuvainen tai joka ei pysty olemaan ajamatta päihteiden vaikutuksen alaisena. Kokemukset projektista ovat olleet myönteisiä. Päihtyneenä ajaneiden hoitoonohjaus näyttää tarjoavan mahdollisuuksia ennaltaehkäisevään työhön. (Rautniemi 1999, 44-47.)

Liikenneturva on yhdessä Kriminaalihooltoyhdistyksen kanssa järjestänyt liikenneturvajaksoja rattijuopumukseen syyllistyneille. Liikenneturvajakso on kokonaisuus, jossa ongelmakuljettajille tarjotaan tietoa erityisesti liikenneturvallisuuden ja alkoholin käytön välillisistä yhteyksistä ja pyritään käynnistämään ajatteluprosessi rattijuopumukseen liittyvistä tekijöistä. (Arola 1999, 36- 38.)

Vuonna 1999 Kriminaalihooltoyhdistyksen ja Liikenneturvan yhteistyössä toteuttama liikenneturvajakso otettiin käyttöön koko maassa. Vuoden aikana liikenneturvajakson suoritti noin 150 asiakasta. Kriminaalihooltoyhdistyksen mukaan asiakkaat suhtautuivat siihen myönteisesti, ja saatu palaute oli pääosin positiivista. Jatkossa pohditaankin mahdollisuutta laajentaa jakson käyttöä. (Kriminaalihooltoyhdistyksen toimintakertomus 1999, 22.)

Jyväskylän yliopiston psykologian laitoksen psykoterapian kehittämis- ja tutkimuskliinikka järjestää psykologisia tutkimusjaksoja keskisuomalaisille rattijuopoilta. Keskeisenä tavoitteena näillä tutkimusjaksoilla on ollut vaihtoehtoisten selviytymis- ja hallintakeinojen kehittäminen tilanteisiin, joissa asiakkaalla on riski lähteä ajamaan päihtyneenä moottoriajoneuvoa. (Pulkkinen ym. 1999, 30-31.)

Pulkkisen ym. (1999, 32) mukaan toistuvasti rattijuopumuksesta tuomitut henkilöt kykenevät näkemään alkoholin käyttönsä sinänsä ongelmana. Sen sijaan humalassa autolla ajamista osana tätä ongelmaa heidän on vaikea hahmottaa ja tarkastella. Päihtyneenä ajaminen jää käyttäytymisessä ikään kuin irralliseksi saarekkeeksi, johon on vaikea saada kosketusta tai otetta. Pulkkisen mielestä hoidon yhdeksi keskeiseksi osa-alueeksi on päihteiden käytön lisäksi otettava pyrkimys vaikuttaa rattijuopon vastuullisuuden psykologiaan. Tavoitteena on muuttaa asiakkaiden kriminalisoitua ongelmakäyttäytymistä ylläpitäviä ajatustapoja sekä käsityksiä realistisemmiksi ja yhteiskunnan normeihin mahtuviksi. (Pulkkinen ym. 1999, 33.)

5. TUTKIMUSTEHTÄVÄ, MENETELMÄT JA AINEISTO

Tutkin rattijuoppoutta suhteessa alkoholin käyttöön, autoiluun ja sukupuoleen. Teen tutkimukseni Jyväskylän Kriminaalihuoltoyhdistyksen aluetoimistolle, jossa rattijuoppoutteen on kiinnitetty erityistä huomiota aikaisemminkin.

Vuonna 1993 Keski-Suomessa järjestettiin ”rattikurssi” rattijuopumukseen syyllistyneille Naarajärven varavankilassa oleville keskisuomalaisille vangeille. Kurssin sisältö muodostui oman auto- ja alkoholihistorian käsittelystä, erilaisista informatiivisista asioista ja monimuotoisista työskentelytavoista liittyen rattijuopumusteemaan. Kurssin tavoitteena oli auttaa ryhmään osallistuvia tunnistamaan rattijuoppoutteen useimmiten liittyvää päihdeongelmaa ja sitä kautta vähentää heidän syyllistymistään uuteen rattijuoppoutteen. Rattikurssi vakuutti Kriminaalihuoltoyhdistyksen ja Naarajärven varavankilan henkilökunnan siitä, että hoidollista työmuotoa rattijuoppoutteen syyllistyneille tulee jatkaa ja kehittää. (Silvennoinen & Tarvainen, julkaisematon, 1-16.)

Opiskelijat Tuire Inkinen ja Eveliina Kuhalampi tutkivat rattijuoppoutta vuonna 1998 osana sosiaalityön projektiopintojaan. Projektin tavoitteena oli miettiä, minkälaisiin ryhmiin rattijuoppoutta voisi luokitella. Aineistona he käyttivät 50 rattijuopon soveltuvuus selvitysasiakirjoja ja esitutkintapöytäkirjoja. Inkilä ja Kuhalampi käsittelivät aineistoa kvalitatiivisin menetelmin, tekemällä muuttujista suoria jakaumia ja ristiintaulukoiden näitä. Projektin taustaoletuksena oli, että erilaisten rattijuopumustapausten taustalta olisi löydettävissä yhteisiä piirteitä, jotka liittyvät miehen suhteeseen päihteisiin, autoiluun ja miehenä olemiseen. Inkilä ja Kuhalampi totesivat, että heidän aineistonsa ei antanut mahdollisuutta tarkastella rattijuopumusta näistä näkökulmista käsin. (Inkilä & Kuhalampi, julkaisematon, 12-25.)

Tutkimusteemani ovatkin osaltaan muotoutuneet tämän projektin tiimoilta. Lähestyn rattijuoppoutta kvalitatiivisin menetelmin, analysoiden ja etsien yhteisiä piirteitä rattijuopumukseen syyllistyneiden alkoholinkäytöstä, rattijuopumuksesta ja autoilusta. Tutkimukseni pohjalta pyritään kehittämään yhdyskuntapalvelun päihdejaksoa rattijuopumukseen syyllistyneille.

5.1. Haastattelut

Aineistoni koostuu yhdeksästä yhdyskuntapalvelun soveltuvuusselvityshaastattelusta, jotka on tehty Jyväskylän Kriminaalihooltoyhdistyksen toimesta. Syyttäjä on arvioinut, että näille aineistoni rattijuopumukseen syyllistyneille henkilöille on odotettavissa vähintään kolmen kuukauden ehdollinen tuomio törkeästä rattijuopumuksesta, joten hän on pyytänyt Kriminaalihooltoyhdistystä tekemään heistä soveltuvuusselvityshaastattelun. Tutkimusluvan soveltuvuusselvityshaastattelujen käyttämiseen sain vuoden 1998 lopussa anottuani sitä kirjallisesti Kriminaalihooltoyhdistyksen Keskustointimesta Helsingistä.

Haastattelut ovat normaalia soveltuvuusselvityshaastattelua laajempia, sisältäen kysymyksiä tutkimukseeni liittyen. Soveltuvuusselvityshaastattelun sisältö ja lisäkysymykset ilmenevät liitteestä 1. Haastattelut noudattavat teemahaastattelun kaavaa, koska keskustelun aihepiirit oli etukäteen määrätty. Näin ollen jokaisella haastattelijalla oli haastattelurunko, jonka mukaan keskustelu eteni.

Kriminaalihooltoyhdistyksen henkilökunta perehtyi hyvin tutkimukseni tarkoitukseen ja tavoitteisiin. Kaikki vaikuttivat olevan motivoituneita tekemään haastatteluja. Haastatteluja teki viisi eri henkilöä. Ensimmäinen haastattelu tehtiin joulukuussa 1998 ja viimeinen maaliskuussa 1999. Haastatteluja tehneistä henkilöistä kolme on sosiaalityöntekijöitä ja kaksi on koulutukseltaan ohjaajia.

Sittemmin Jyväskylän Kriminaalihooltoyhdistyksessä on tapahtunut työtehtävien keskittämistä ja soveltuvuusselvityshaastatteluja tekee kolmen ihmisen yhdyskuntapalvelutiimi. Haastattelin yhdyskuntapalvelutiimiä keväällä 1999 ja tiimi kertoi, että tutkimuksessani käytettävät soveltuvuusselvityshaastattelut oli helppo tehdä. Osaltaan tämä johtui tiimiläisten mukaan siitä, että osa haastatelluista oli ennestään tuttuja ja myös siitä, että työntekijöillä on pitkä kokemus haastattelujen tekemisestä. Tuttuus helpottaa syvällisen ja avoimen keskustelun syntymistä. Käytännön kokemus taas helpottaa huomaamaan asioita, joihin haastateltaessa kannattaa tarttua.

Uskonkin, että nauhoitetut soveltuvuusselvityshaastattelut ovat hedelmällisempi aineisto, kuin jos olisin tehnyt haastattelut itse. Rattijuopumukseen syyllistyminen aiheuttaa paljon häpeää ja syyllisyyttä, ja haastattelujen saaminen olisi ollut erittäin epävarmaa. Soveltuvuusselvityshaastattelu on jo sinällään laaja selvitys, joten olisi ollut epäinhimillistä pyytää rattijuopumukseen syyllistyneitä ruotimaan asioita toistamiseen

vieraan ihmisen kanssa. Tutkimuksessahan on noudatettava ihmisarvon kunnioittamisen periaatteita. Sen mukaan on väärin aiheuttaa vahinkoa tai loukata tutkittavaa riippumatta tutkimuksen tarkoituksista. (Eskola ja Suoranta 1996, 57.)

Soveltuvuusselvitystilanne on saattanut vaikuttaa haastateltujen tarinoihin. Soveltuvuusselvityksen tarkoituksena on selvittää, onko henkilö soveltuva yhdyskuntapalveluun. Haastateltaville on ollut tärkeää antaa haastattelijalle mahdollisimman hyvä käsitys itsestään, jotta hän antaisi positiivisen lausunnon Kriminaalihuoltoyhdistyksen apulaisjohtajalle tai johtajalle, joka tekee lopullisen päätöksen henkilön soveltuvuudesta yhdyskuntapalveluun. Eskola ja Suoranta (1996, 107) sanovatkin, että se mitä ihminen sanoo on sidottava siihen kontekstiin mihin sanominen kuuluu. Pertti Töttö (1997, 62) toteaa, että jokainen aineisto on aina tehty eli aineiston tieto on aina välittyntä, ei annettua. Kerrotut asiat ovat aina tarinoita ja henkilöiden subjektiivisia näkemyksiä asioistaan, oli sitten kysymys niin sanotusta normaalista haastattelutilanteesta tai soveltuvuusselvitystilanteesta. Aineiston sisältöön vaikuttaa aina esimerkiksi haastattelun paikka, vuorovaikutusasiat ja tutkijan ihmiskäsitys ja tutkimuksen eri vaiheissa tehdyt tulkinnat.

Jokaiselta haastatellulta kysyttiin etukäteen lupa haastattelun nauhoittamiseen ja selvitetiin tutkimuksen tarkoitus. Muutama ihminen kieltäytyi soveltuvuusselvityshaastattelun nauhoittamisesta. Tämäkin kertoo tilanteen arkaluontoisuudesta haastateltaville ja puolustaa soveltuvuusselvityshaastattelujen käyttöä tutkimusainestona.

5.2. Aineiston analyysi

Aineistoni koostuu siis yhdeksästä teemahaastattelusta. Aineiston koko on pieni, mutta kvalitatiivisessa tutkimuksessa ei pyritä tilastollisiin yleistyksiin, vaan pyrkimyksenä on kuvata tapahtumaa, ymmärtämään tutkittavaa toimintaa tai antamaan teoreettisesti mielekäs tulkinta ilmiöstä (Eskola & Suoranta 1996, 34).

Kestoltaan kaikki haastattelut ovat noin tunnin mittaisia. Litteroin haastattelut sana sanalta, etten menettäisi litterointivaiheessa mitään tärkeää tietoa. Tämä oli erityisen tärkeää, koska en ollut itse mukana haastattelutilanteessa. Litteroituna jokainen haastattelu on noin 10 sivun mittainen. Haastattelijat eivät paljastaneet minulle haastateltavista muuta kuin iän, joten olen keksinyt nimet mielivaltaisesti itse.

Analysoin aineistoa vaiheittain. Aloitin analysoinnin tutustumalla aineistoon luki-
malla litteroimiani haastatteluja läpi ja samalla kirjoitin ylös teemoja, mitä haastatte-
luista mielestäni nousi esiin. Toisaalta en voi väittää, että olisin pystynyt täysin unoh-
tamaan tutkimusta alusta alkaen muovanneen viitekehysten. Luettuani aineistoni
muutamaan kertaan, tein haastattelurungon mukaiset taulukot, joihin keräsin tiedot jo-
kaisesta haastattelusta. Tämän jälkeen käsittelin aineistoa pääteemojen kautta, etsien
jokaisesta haastattelusta tarinat rattijuopumustilanteesta, suhtautumisesta rattijuop-
pouteen, alkoholin käytöstä sekä suhteesta autoon ja autoiluun.

5.3. Rattijuopot ja rattijuopumus: Aineiston kuvailua

Taustamuuttajat

Aineistoni ikäjakauma on 20-52 vuotta. Selvitin ennen haastattelujen tekoa, että vuo-
den 1997 keskisuomalaisesta rattijuopumukseen syyllistyneestä henkilöstä ikäluok-
kaan 18-30 vuotiaat kuului 30 %, 30-40 vuotiaisiin 25 %, 40-50 vuotiaisiin 27 % ja
50-70 vuotiaisiin rattijuopumukseen syyllistyneistä kuului 15 % rattijuopumukseen
syyllistyneestä henkilöstä. Aineistoni on pieni, mutta se noudattaa suurinpiirtein tätä
ikäjakamaa.

Haastatelluista miehiä on kahdeksan ja naisia yksi. Sosioekonomiselta asemaltaan
haastatelluista kolmella on vakituinen työpaikka teollisuuden parissa, yksi on maan-
viljelijä ja yksi liikkeenharjoittaja. Neljä haastatelluista oli työttömänä haastatteluhet-
kellä. Kahdella haastatelluista on ammatillinen tutkinto tai tutkintoja, ilman ammatil-
lista tutkintoa on neljä aineistoni henkilöä ja kolmen koulutustausta ei ilmene haastat-
telusta. Siviilisäädyltään haastatelluista yksi elää avioliitossa, kolme avoliitossa, ja vii-
si henkilöä asuu yksin. Lapsia on kuudella aineistoni henkilöistä, mutta yleisimmin
lapset asuvat entisen avo- tai aviopuolison luona. Avio- tai avoerosta mainitsi viisi ai-
neistoni ihmistä.

Alkoholi

Alkoholi on jollain tasolla ongelma jokaiselle aineistoni rattijuopoista. Kuusi heistä on joskus ollut tai oli haastatteluhetkellä hoidossa päihdeongelmien vuoksi. Viidellä haastatelluista oli haastatteluhetkellä jokin päihdehuollon kontakti meneillään. He joilla ei sitä vielä ollut, suostuivat osallistumaan yhdyskuntapalvelun päihdehuoltojaksolle. Päihdehuoltojaksolle suostuminen on saattanut osaltaan johtua tutkimuksestani-kin. Alkoholiteemaa käsiteltiin haastatteluissa normaalia soveltuvuus selvitystä laajemmin, joten aineistoni rattijuopot ovat voineet suostua päihdejaksolle tämän vuoksi.

Alkoholin juomisen motivaatiot liittyivät elämäntilanteisiin. Marko (20v) oli juuri eronnut tyttöystävästään, joten hän juo alkoholia ahdistuksen lieventämiseksi sekä tutustuakseen helpommin uusiin ihmisiin. Janille (21v) kaverit ovat tärkeitä, joten hänelle alkoholin käyttö on tapa viettää viikonloppua kaveriseurassa. Mikakin (35v) juo alkoholia osaksi avoerosta johtuvan ahdistuksen vuoksi. Ahdistuksen juomisen syyksi mainitsivat myös Marja (38v) ja Raimo (44v). Juhani (38v) esitti monta eri syytä alkoholin käytölleen; rentoutuminen, hauskanpito, krapulan välttäminen ja ajoittaiset juomakaudet. Martti (52v) juo alkoholia rentoutuakseen. Kolme henkilöä sanoo juovansa vain seurassa, muut juovat silloin tällöin myös yksinään. Kolme haastatelluista mainitsi muuttuvansa aggressiiviseksi humalassa.

Janin (21v) alkoholinkäyttöä yrittää kontrolloida tyttöystävä ja asiasta on riidellykin muutamia kertoja. Jani kokee, että myös työ kontrolloi hänen juomistaan. Hän sanoo, että jos työskentelisi seitsemän päivää viikossa hän ei joisi alkoholia lainkaan. Jarkko (26v) sanoo avovaimonsa onnistuneen kontrolloimaan hänen alkoholinkäyttöään, ja rauhoittamaan hänen elämänsä muillakin tavoin. Jukan (35v) avoero johtui osaltaan alkoholinkäytöstä ja myös äiti yrittää kontrolloida hänen juomistaan. Myös Juhani (38v) kokee, että avovaimo yrittää kontrolloida hänen juomistaan: *”Muija on joutunut tulemaan ja hakemaan pois tai repimään pois, ett nyt lähetään tästä kotia.”* Kaukokin mainitsee nykyisen naisystävän paheksuvan hänen alkoholin käyttöönsä. Lähipiirin alkoholinkontrollointi on luonnollinen ja yleinen ilmiö, ja yleensä naiset yrittävät kontrolloida miesten juomista.

Auto ja autoilu

Aineistoni yhdeksästä rattijuoppouteen syyllistyneellä ihmisellä viidellä oli ajokortti. Neljä heistä oli ajanut sen alle 20-vuotiaana. Kaksi aineistoni rattijuoposta oli ajanut ajokortin 25-30-vuotiaana. Kolmella henkilöllä ei ole koskaan ollut ajokorttia, mutta jokainen heistä sanoo hankkivansa ajoluvan joskus tulevaisuudessa.

Autoilun merkitys väheni iän myötä; vanhemmille aineistoni henkilöistä autoilulla ei ollut merkitystä, mutta nuorimmat kokivat sen erittäin tärkeäksi. Nuorimmat haastatelluista eivät myöskään noudattaneet liikennesääntöjä niin tarkasti kuin vanhemmat haastatelluista. Nuorimmat haastatelluista eivät myöskään yleensä käytä turvavyötä ja ajavat ylinopeutta, eli he ottavat liikenteessä enemmän riskejä kuin vanhemmat. Auto on nuoremmille enemmän kuin liikkumisväline, sillä on heille myös muita merkityksiä. Se on harrastus, nautintoa tuottava esine sekä aikuisuuden ja itsemääräämistunteen symboli.

Rattijuopumustilanne

Aineistoni rattijuopumukseen syyllistyneistä ihmisistä vain yhdellä ei ollut aikaisempia tuomioita rattijuopumuksesta. Hän oli aineistoni ainoa nainen. Jokaisen tämänkertainen rattijuopumustapaus oli törkeä rattijuopumus eli promilleja oli veressä yli 1,2. Promillemäärät vaihtelivat haastateltujen rattijuopumustilanteissa 1,4 promillesta 3,35 promilleen. Kahdeksan haastatelluista oli sitä mieltä, että joku olisi pystynyt estämään ajoon lähdön pelkästään sanallisesti kieltämällä. Harkintaa ajamispäätöksessään sanoo käyttäneensä kolme henkilöä, muut eivät muistaneet tilanteesta mitään. Nämä samaiset harkintaa käyttäneet haastatellut yrittivät saada ennen ajoon lähtöään kuljettajaa, mutta eivät tässä jostain syystä onnistuneet. Taksin mainitsi yksi haastatelluista. Matkan motiivia ei muistanut tai ei osannut sanoa kolme henkilöä. Kaksi rattijuopumukseen syyllistynyttä oli matkalla kotiin, kolme oli menossa jonkun toisen ihmisen luo ja yksi haastatelluista ajoi päihtyneenä asioita hoitelemaan sekä kävi huoltoasemalla.

Suhtautuminen rattijuopumukseen ja sen selittäminen

Jokainen aineistoni rattijuoppo suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti. Eniten katumusta haastattelussa ilmeni aineiston ainoalla naisella, joka on myös aineistoni ainoa ensikertalainen rattijuoppo. Kolme haastatelluista rattijuopoista oli sitä mieltä, että rattijuopumusta on vaikea rangaistuksin ennaltaehkäistä. Kaksi rattijuopumukseen syyllistyneestä henkilöstä oli sitä mieltä, että päihtynyt ihminen ei välitä rangaistuksista ja yksi heistä oli sitä mieltä, että rangaistukset eivät vaikuta ihmisen toimintaan, vaan kaikki on kiinni ihmisestä itsestään. Kaksi haastatelluista oli sanoj, että yhdyskuntapalvelu on sopiva rangaistusmuoto rattijuopumukseen syyllistyneille, ainakin heille itselleen. Kaksi aineistoni rattijuoppoa ehdotti hoidollisia menetelmiä ja yhden mielestä julkisuus olisi tehokkain rattijuopumuksen ennaltaehkäisemiskeino.

Aineistossani kukaan ei kiistä tekonsa tuomittavuutta suoranaisesti, mutta joitain selityksiä päihtyneenä ajamiselle kerrotaan. Marko (20v) kertoo, että ensimmäinen rattijuopumus tapahtui sen vuoksi, koska hänen oli ”pakko” päästä lähtemään pois ja autolla ajaminen oli hänen mielestään kyseisessä tilanteessa ainoa vaihtoehto. Toinen rattijuopumus johtuikin Markon mukaan siitä, että ajokortin menettämisen jälkeen häntä ei kiinnostanut jääkö hän kiinni vai ei.

Jani (21v) taasen ei muista päihtyneenä ajostaan mitään ja onkin sitä mieltä, että hänet on luultavasti lavastettu syylliseksi. Toinen rattijuopumus tapahtui, koska hän luuli olevansa selvinpäin ja promilleja olikin veressä 2,2. Jarkko (26v) ei yritä neutraloida tekoaan millään tavoin, vaan toteaa, että hän halusi välttää kävelymatkan varastaen mopedin ja ajen sillä päihtyneenä. Teko oli Jarkon mielestä väärin, mutta tehty mikä tehty.

Jukka (35v) syyttää rattijuopumuksestaan alkoholia ja siitä johtunutta muistin menetystä. Maija (38v) ajattelee, että rattijuopumukseen johti alkoholin juomisesta aiheutunut itsekontrollin menetys. Hän ei tosin varsinaisesti syytä alkoholia tapahtuneesta, vaan itseään ja omaa juomistaan.

Juhani ei yritä neutraloida tekoaan mitenkään, vaan myöntää, että hän ei ehkä ole pitänyt päihtyneenä ajamista pahana tekona aikaisemmin. Haastatteluhetkellä hän sen tuomitsee jyrkästi. Kaukon (44v) puheesta on tulkittavissa, että hän osaltaan syyttää tapahtuneesta ystäviään, jotka lähtivät ravintolasta taksilla ilman häntä. Ajamispää-

töstään hän perustelee sillä, että hän ei ajatellut olevansa liian päihtynyt, vaikka promilleja oli 3, 17. Raunokin (50 v) mainitsee, että päihtyneenä ihminen ei osaa ajatella asioita järkevästi, mutta ei suoranaisesti kuitenkaan syytä alkoholia tapahtuneesta. Martti (52v) ei neutraloi tekoaan mitenkään, vaan hän on sitä mieltä, että ihminen on itse vastuussa teoistaan ja syy rattijuopumukseenkin löytyy omien korvien välistä.

Maija (38v) ei voi ymmärtää minkä vuoksi ajoi autoa päihtyneenä ja miettii näin: *”Onko se se, että kun juojuojuo, että pää jo menee niin kohiloksi, ettei enää osaa kontrolloida tekojaan, niinkö se on sitte? Ett se muuttaa niin ihmisen?”* Jukka (35v) tuumaa näin, kun häneltä kysytään olisiko joku voinut estää hänen päihtyneenä ajoon lähtemisen: *”Eiku mä opin tosta toisesta kerrasta, että en ikkään enää polta korttiani, mut ku muisti on menny, niin minkäs sille voi.”* Jarkko (26v) on sitä mieltä, että hän ei tee rikoksia muuta kuin humalassa. Jani (21 v) ei mielestään pysty kontrolloida tekojaan humalassa. *”Ku se menee se taju näin (napsauttaa sormiaan) sitä tekee ihan mitään vaan.”* Myös Marko (20v) on sitä mieltä, että päihtynyt ihminen ei humalassa ajattele mitään tekeä. *”Ei, ei sitä ikinä ajattele sillä hetkellä—Jos sitä ajattelis, niin ei sitä lähtis ajamaan.”*

Nainen rattijuoppona

Aineistossani on kahdeksan miestä ja yksi nainen (Maija, 38 v). Rattijuoppoutteen syyllistynyt nainen eroaa miehisisä kohtalotovereistaan monin tavoin. Maijalle kyseinen rattijuopumus oli ensimmäinen, kun taas jokainen mies oli syyllistynyt samaan rikokseen aikaisemminkin. Maija myös katui tekoaan erittäin vahvasti ja oli esimerkiksi myynyt autonsa, jolla kyseinen rattijuopumus tapahtui. Miesrattijuoppojen lähipiiri tuomitsi rattijuopumustapaukset, mutta Maija kertoo hänen lähipiirinsä lähinnä ihmetelleen Maijan tekoa. Kaikille läheisilleen Maija ei ole rikoksestaan kertonutkaan häpeän vuoksi. Maija ei osaa itsekään kertoa syytä tapahtuneeseen, mutta pohtii johtuisiko se itsekontrollin menettämisestä vahvan päihtymystilan vuoksi. Maija kertoi nauttivansa autoilusta, mutta sillä ei ollut hänelle muita merkityksiä kuin liikkumisväline. Maija on selvästi alkoholiongelmainen, mutta rattijuopumus havahdutti hänet yrittämään raitistumista.

Elämänhallinta

Elämänhallinnan heikentymistä haastateltavien kohdalla voi tulkita useiden kohdalla, koska monella heistä on ongelmallista alkoholinkäyttöä ja muiden päihteiden väärinkäyttöä. Elämänhallinnan heikkeneminen näkyy myös rattijuopumusrikoksen uusimisessa ja muuna rikollisuutena. Myös pitkäaikaistyöttömyys voi osaltaan kuvastaa elämänhallinnan heikentymistä. Toisaalta aineistossani on ihmisiä, jotka ovat vakituudessa työsuhteessa ja elämänhallinnassa ei ole tulkittavissa varsinaista heikentymistä. Tärkeämpää onkin mielestäni se, miten ihminen itse elämänsä kokee. Kokeeko hän menettäneensä elämänsä hallinnan? Jos näin on, onko hänellä tukiverkostoja tai muita keinoja saada elämänsä hallintaan?

6. RATTIJUOPPOJEN TARINAT

Jokaisen haastatellun nimen olen keksinyt itse. Haastatteluissa ilmi tulleita nimiä ja paikkakuntia ei mainita eikä myöskään muita sellaisia tietoja, jonka perusteella henkilöt voisi tunnistaa. Kerron jokaisen taustatiedot yleisesti sekä jokaisen tarinat suhteesta alkoholiin, autoon ja rattijuopumukseen. Rattijuopumuksen käsittelen siten, että ensin kerron jokaisen näkemyksen rattijuopumuksesta yleensä. Sen jälkeen kuvailen tuomion perusteena ollutta rattijuopumustilannetta. Viimeisenä on rattijuopon oma näkemys ja suhtautuminen tekoonsa.

6.1. Marko

Marko on 20-vuotias keskisuomalainen nuori mies. Hän oli haastatteluhetkellä työttömänä ja juuri eronnut pitkäaikaisesta tyttöystävästään. Marko oli haastattelijalleen entuudestaan tuttu, koska hänellä on yksi aikaisempi rattijuopumusyyte ja hänellä on myös muita tuomioita rikosrekisterissään. Marko kertoi asioitaan haastattelussa avoimesti ja haastattelussa on käyty syvällisesti läpi kaikki tutkimukseni teemat.

Marko ja auto

Marko kokee autoilun erittäin tärkeäksi: *”Aina kortti ollu tavallaan niinku henki ja elämä.”* Hänellä on ollut oma auto siitä lähtien, kun sai ajokortin 18-vuotiaana. Tällä hetkellä hän on rattijuopumusten vuoksi ajokiellossa, joten hän on myynyt autonsa tarpeettomana pois. Marko sanoo ajavansa autoa myös silloin, kun jokin asia vaivaa mieltä tai hänellä on niin sanotusti hermot kireällä. Hänen siis voi sanoa käsittelevän tunteitaan ajamisen avulla. Marko käy mielellään ajamassa soramontuilla ja jääradoilla. Marko kokee ajokortittoman tilanteen vaikeaksi. *”Hulluksi tulee, kun ei pääse mihinkään ja ei oo autoo”*. Marko suhtautuu ajotaitoihinsa realistisesti: Hänellä on vähän ajokokemusta ja ajotyylikin on kuin *”tyypillisellä nuorella kuskilla”*. Marko on ollut muutamassa kolarissa. Marko ei käytä ajaessaan turvavyötä ja hän sanoo ajavansa ylinopeutta. Markon ihanneauto olisi takavetoinen, 15-20 vuotta vanha ja jossa olisi *”jäykät alustat”*. Markon mielestä: *”Sillä ois hyvän mukava ajaa. Se on nautinto ajaa semmosella autolla, mikä tekis sitä mitä kuski käskee. Se on kuitenkin aika pitkälti autostakin kiinni, et miten se taipuu kuskin hallintaan.”*

Marko ja alkoholi

Marko sanoo aloittaneensa alkoholin käytön 15-16-vuotiaana, juoden kavereiden kanssa noin kahden viikon välein. Sen jälkeen hänen alkoholin käyttönsä oli maltillisempaa muutaman vuoden. Haastattelu hetkellä hän käyttää mielestään alkoholia enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Syynä siihen on Markon mielestä elämäntilanne: tyttöystävän menetys ja yleinen elämään tyytymättömyys. Kuitenkin Marko sanoo käyttävänsä alkoholia pääasiassa sosiaalisista syistä. Alkoholin avulla Markon on helpompaa tutustua ihmisiin. Alkoholin käyttöään hän on päättänyt vähentää: *”Ennenku*

menee ihan överiksi”. Tämän vuoksi hän onkin valmis menemään yhdyskuntapalvelun päihdejaksolle.

Markon suhtautuminen rattijuopumukseen

Marko suhtautuu rattijuopumukseen kriittisesti. *”Siinä tekee toisille hallaa”* ja *”Siinä ei ole mitään järkee tavallaan”*. Kaverin humaltuneena ajon Marko sanoo estävänsä *”ehdottomasti”* ja on sen muutaman kerran tehnytkin. Marko kokee, että rattijuoppoutta ei pystytä rangaistuksilla ehkäisemään. Humaltunut ihminen ei hänen mukaansa ajattele tuomioita. Auton menetys valtiolle voisi kuitenkin olla tehokkaampi rangaistus kuin vankeustuomiot.

Markon rattijuopumustilanne

Marko oli juonut kymmenkunta pulloa keskiolutta illan ja yön aikana. Hän oli vartitunnin ajan yrittänyt etsiä kuskia, mutta tämä ei onnistunut, joten päihtyneenä ajaminen tuntui Markon mielestä: *”Ainoalta vaihtoehdolta”*. Syynä ajoon oli *”tyttöystävän etsintä”*. Hän lähti ajamaan päihtyneenä kaverin estelystä huolimatta, ja samainen kaveri tuli mukaan ajelulle. Poliisit pysäyttivät Markon ajovirheen ja ylinopeuden vuoksi. Markolla on yksi aikaisempi rattijuopumus ja olikin tapahtumahetkellä tämän vuoksi ajokiellossa. Hän sanoo ajaneensa päihtyneenä muutaman kerran myös niin, että ei ole jäänyt kiinni.

Markon suhtautuminen omaan rattijuopumukseensa

Marko katuu tekoaan, koska sanoo suhtautuvansa rattijuopumukseen negatiivisesti. Toisaalta hän kokee, että ilmeisesti humala muuttaa ihmisen harkintakykyä. Toisaalta taasen hän syyttää olosuhteita rattijuopumuksestaan: ensimmäinen rattijuopumustilanne liittyi myöskin ihmissuhdekuvioihin ja autolla oli *”pakko”* lähteä ajamaan. Toinen rattijuopumus johtui Markon mielestä siksi, että hän ei välittänyt jäisikö kiinni vai ei, koska hän oli jo menettänyt ajokorttinsa edellisen rattijuopumuksen vuoksi. Markon mielestä hänellä: *”Ei ollut enää mitään menetettävää”*. Vanhemmilleen hän ei ole kertonut rattijuopumuksestaan. *”Äidille mä en oo viittyny sanoo, kun se sais sydänkohtauksen ja kuolee pois. Ei sille uskalla kertoa tommosia”* Myöskään isälleen hän ei ole kertonut tapauksesta: *”Tavallaan me ei isän kanssa ikinä jutella niin sanotuista tärkeistä asioista.”* Kaverit suhtautuvat asiaan välinpitämättömästi ja neutraalisti:

"Vähän niinku kertois, että siellä sataa vettä." Markon mukaan puolet hänen kavereistaan on ajokiellossa rattijuopumuksen vuoksi ja jokainen heistä on kärehtänyt rasta vähintään kerran. Jos Markon tyttöystävä ajaisi päihtyneenä, Marko suuttuisi: *"Minun autolla et päässään ajele."* Marko estäisi tyttöystävän rattijuopumuksen ajamalla poikittain tämän eteen autolla, jolloin tyttöystävän matkanteko päättyisi hänen autonsa kylkeen.

6.2. Jani

Jani on 21-vuotias keskisuomalainen nuori mies. Jani on töissä autoalalla ja hänellä oli tyttöystävä haastatteluhetkellä. Jani asuu vanhempien luona. Jani oli haastattelijalleen entuudestaan tuttu, koska hänellä on kaksi aikaisempaa rattijuopumustuomiota. Jani kertoo asioistaan haastattelussa avoimesti ja kaikki haastatteluteemat on haastattelussa käyty läpi.

Jani ja auto

Jani ajoi ajokortin heti 18-vuotiaana ja hän on omistanut auton siitä lähtien. Jani autoilee paljon, sekä vapaa-aikana että työssä. Autojen korjaaminen on hänelle myös harrastus. Jani sanoo ajavansa aina hieman ylinopeutta, mutta sanoo kuitenkin, ettei leiki autonratissa. Liikennesääntöjä Janin ei omasta mielestään ole koskaan tarvinnut opetella, koska hän kokee osaavansa ne ilman opiskeluakin. Liikennesäännöistä hän sanookin noudattavansa vain tärkeimpiä. Auto, autoilu ja autojen kanssa puuhailu on Janille ennen kaikkea harrastus. Jani sanoo, että: *"On kai se jotenki semmonen miesten harrastus. Autot, moottoripyörät, kuorma-autot kaikki mahdollinen mikä kulkee."* Auto on Janille: *"Semmonen peli minkä kanssa viihtyy."*

Jani ja alkoholi

Jani aloitti alkoholin käytön 13-vuotiaana. Jani juo joka viikonloppu ystäviensä kanssa. Janin mielestä alkoholin juominen on yksi harrastus, johon suurin syy on kaverit. Yksin hän ei juo alkoholia lainkaan. Jani juo kerralla suuria määriä: Olutta/siideriä 15-24 pulloa ja näiden lisäksi ravintolassa tilanteen mukaan. Juotuaan alkoholia Janilta menee usein muisti. Jani on humalassa aggressiivinen ja hän haastaa helposti riitaa muiden kanssa. Jani kokeekin, että tarpeeksi juotuaan häneltä menee itsekontrolli. *"Sitte ku se taju menee näin (napsauttaa sormilla) sitä tekee ihan mitä vaan."* Lähipiirin mielestä Jani juo liian paljon. Janin tavoitteena on vähentää juomistaan sekä ker-

roissa että –määrissä. Jani on käynyt A-klinikalla muutamia kertoja, ja hänellä on myös ollut Antabus-resepti, jota hän ei kuitenkaan käyttänyt (pelkkä reseptin olemassa olo jo rauhoitti hänen alkoholikäyttöään hetkeksi aikaa). Jani on tälläkin hetkellä A-klinikalla rattijuopumustensa vuoksi. Jani kokee, että hänellä ei ole alkoholiongelmaa vaan asenneongelma: *”On vähä semmonen ett ku viikonloppu koittaa, et hällävälää, et pitäs löytää jotain harrastuksia sen tilalle.”*

Janin suhtautuminen rattijuopumukseen

Jani suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti: *”Sehän on ihan törkee rikos. Just et, mahollisimman typerä.”* Janin mielestä rangaistukseksi sopii ajokortin menettäminen siihen asti, kunnes alkoholin juominen on hallinnassa.

Janin rattijuopumustilanne

Jani joi kahdeksan pulloa keskiolutta sekä jonkin verran väkeviä alkoholijuomia illan kuluessa. Hän oli liikenteessä autolla ystäviensä kanssa ja heillä oli kuljettaja. Janin muistikuvat illasta loppuvat siihen, kun he ovat hakeneet Janin tyttöystävän mukaan ilonpitoon. Janin kaverit olivat lähteneet tapaamaan ystäväänsä tämän asunnolle ja Jani oli jäänyt autoon nukkumaan. Jani oli peruutellut autolla parkkipaikalle kolhaisten jonkun autoa. Silminnäkijänä tapaukselle oli kolhitun auton omistaja. Jani on sitä mieltä, että hänet on lavastettu syylliseksi, koska hänellä ei ollut tarvetta lähteä ajamaan minnekään. Olivathan Janin tyttöystävä ja kaverit talossa, jonka parkkipaikalla hän autoineen oli. Janilla oli promilleja veressä 2,1. Janilla on kaksi aikaisempaa rattijuopumusta ja hän kertoo ajaneensa kerran ilman kiinnijääntiä. Tällöin kyse oli matkasta poliisilaitokselle tarkistamaan ajokuntoa.

Janin suhtautuminen omaan rattijuopumukseensa

Rattijuopumuksesta kiinnijääminen ei aiheuta Janissa erityisiä tunteita. *”Ei se sillai tunnu miltää.”* Jani olisi kuitenkin jälkeen päin toivonut, että kaveri olisi estänyt päihtyneenä ajamisen. Janilla on kaksi aikaisempaa rattijuopumustuomiota ja hänet on velvoitettu käymään A-klinikalla puolen vuoden ajan seitsemän kertaa tapausten johdosta. Tämän jälkeen A-klinikalla arvioidaan, onko Janilla päihdeongelmaa vai ei. Jani kokee, että päihtyneenä ajaminen on hänelle suurempi ongelma kuin liiallinen alkoholin juominen. Janin lähipiiri on tuominnut rattijuopumuksen ja etenkin isä, koska Jani

tarvitsisi autoa myös työssään. Jani ei osaa sanoa, mitä tekisi, jos tyttöystävä lähtisi ajamaan päihtyneenä, mutta hän suhtautuu ajatukseen negatiivisesti.

6.3. Jarkko

Jarkko on 26-vuotias keskisuomalainen mies. Hän on pitkäaikaistyötön. Jarkko asuu avoliitossa ja heille on juuri tulossa vauva perheeseen. Jarkolla on lapsia myös entisistä suhteistaan. Jarkolla on aikaisempia vankeustuomioita ja haastatteluhetkellä hän on valvonnanalaisena. Jarkko on siis tuttu haastattelijalle aikaisemman rikoshistorian perusteella. Rattijuopumustuomioitakin Jarkolla on useita. Haastatteluhetkellä Jarkko kokee, että hänen elämänsä on rauhoittunut. Tämä johtuu Jarkon mielestä elämän vaikiintumisesta naisen ja tulevan lapsen vuoksi ja siitä, että hän ei ole käyttänyt päihteitä muutamaa kuukauteen. Jarkko kertoo avoimesti asioitaan tutulle työntekijälle ja kaikki tutkimusteemat käytiin haastattelussa läpi.

Jarkko ja auto

Jarkko aloitti autoilun 16-vuotiaana. Hän on ajanut nuorempanakin isän sylissä ja tämän opetuksessa. Jarkolla ei ole koskaan ollut ajokorttia, mutta hän kokee olevansa kuitenkin *”ihan normaali”* auton kuljettaja. Liikennesäännötkin hän kokee osaavansa. Jarkko aikoo hankkia ajokortin, kunhan ajokielto on päättynyt. Ajokortin hankkiminen onkin Jarkolle yksi askel elämän raitelleen saamiseksi.

Jarkko ja alkoholi

Jarkko aloitti alkoholin käytön 15-vuotiaana. Jarkko on haastatteluhetkellä antabuskuurilla ja hän on ollut juomatta muutamia kuukausia. Jarkolla on myös huumeiden käyttö historiaa, mutta niitäkään hän ei ole käyttänyt kuukausiin. Jarkon mielestä päihteet ovat syy hänen tekemiin rikoksiin, koska selvinpäin hän ei ole tehnyt rikoksia. Jarkko on käynyt A-klinikalla muutamia kertoja, mutta ei hän ei koe sitä motivoivaksi. Hän on ollut myös terveyskeskuksessa katkaisuhoidoissa. Yhdyskuntapalvelun päihdejaksolle hän on haastatteluhetkellä suostuvainen.

Jarkon suhtautuminen rattijuopumukseen

Jarkko suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti: *”No en mä sitä hyväksy silleen, että ku voi noille pikkulapsille sattua jotain, kun päissään ajalee.”* Jarkon mielestä nykyiset rangaistukset ovat riittäviä rattijuopumukseen.

Jarkon rattijuopumustilanne

Jarkko ei muista paljonko hän joi alkoholia ennen rattijuopumustapahtumaa. Hän oli liikkeellä päiväsaikaan kaverinsa kanssa. He päättivät lähteä käymään yhteisen tuttavansa luona, jonne oli matkaa muutama kilometri. He halusivat välttää kävelymatkan ja varastivat tämän vuoksi mopedin käyttöönsä. Jarkon kaveri yritti ensin ajaa, mutta päihtymyksen vuoksi mopedi ei pysynyt pystyssä, joten ajaminen ei onnistunut. Niinpä Jarkko siirtyi kuljettajaksi ja hän ehti ajaa noin 15 minuuttia ennen kuin poliisit tulivat vastaan. Jarkon kaveri hyppäsi pois kyydistä ja Jarkko yritti ajaa poliiseja karuun siinä kuitenkaan onnistumatta. Mopedin omistaja oli nähnyt anastamisen ja ottanut yhteyttä poliisiin. Jarkolla oli promilleja 1,6. Jarkolla ei ole koskaan ollut ajokorttia, mutta siitä huolimatta hänellä on useita rattijuopumustuomioita.

Jarkon suhtautuminen omaan rattijuopumukseensa

Jarkkoa harmittaa rattijuopumussyite, mutta hän ei erityisemmin tunnu katuvan tekoaan: *”Kyllähän se ottaa pattiin, muttei sille...se on tehty mikä on tehty.”* Jälkeenpäin hän on sitä mieltä, että: *”Tyhmä tekohan se oli lähteä. Ois sen matkan jaksanu kävelläkin.”* Jarkon mielestä hyvä kaveri olisi ehkä voinut estää päihtyneenä ajamisen. Jarkon avovaimo suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti.

6.4. Jukka

Jukka on 35-vuotias keskisuomalainen mies. Hän on ammatiltaan teollisuustyöntekijä. Jukalla on paljon työkokemusta ja työnteko onkin hänelle erittäin merkityksellinen asia. Jukka on hiljattain eronnut avovaimostaan. Avoerossa entiselle puolisolalle jäi yksi lapsi, jota Jukka säännöllisesti tapaa. Harrastukseksi Jukka mainitsee iltakävelyt, jotka alkoivat avoeron jälkeen ja jatkuivat taas ajokiellon vuoksi. Jukka ei ole haastattelijalleen ennestään tuttu, vaikka hänellä on kaksi aikaisempaa rattijuopumustuomiota. Jukka on puhelias, mutta haastattelija joutuu selvästi tekemään töitä, jotta Jukka avautuisi haastattelussa. Rattijuopumuksesta ja autoilusta Jukka puhuu avoimesti, mutta alkoholikäytöstään ja henkilökohtaisemmista asioistaan hän puhuu niukemmin.

Jukka ja auto

Jukka ajoi ajokortin 19-vuotiaana. Hän olisi ajanut sen 18-vuotiaana, mutta ajokortin ajaminen siirtyi mopedionnettomuuden vuoksi. Jukka osti ensimmäisen oman autonsa 20-vuotiaana. Jukka pitää autoilua tärkeänä ja hän kokee olevansa hyvä autonkuljettaja. Hän ajaa autoa päivittäin ja auto onkin hänelle ainoa liikkumisväline. Jukka käyttää ajaessaan turvavyötä ja noudattaa liikennesääntöjä, mutta hän ajaa ylinopeutta. Vauhti lisääntyy etenkin, jos kyydissä olevat yllyttävät lisäämään vauhtia. Jukan äiti toimii hänelle ajokiellon ajan kuljettajana, mutta hän istuisi mieluummin nuoremman veljensä kyydissä, koska äiti: ”*Ajaa ku akat.*”

Jukka ja alkoholi

Jukalla on tällä hetkellä meneillään terapeutin päihdehuollon kontakti, jonka hän kokee tarpeelliseksi lähinnä elämäntilanteesta johtuvista asioista. Päihdekontakti on Jukan mukaan lähinnä keskustelua avoerosta ja siitä johtuneesta masennuksesta. Hoito on tiivistä ja säännöllistä; Jukka käy päihdehuollossa kerran viikossa. Jukka käyttää tällä hetkellä alkoholia mielestään vähän, keskimäärin yhtenä viikonloppuna kuukaudessa. Hän juo kerrallaan noin kahdeksan pulloa keskiolutta ja tämän lisäksi ravintolassa vahvempia drinkkejä. Jukka juo mieluiten seurassa. Jukka on muilta kuullut olevansa aggressiivinen humalassa. Alkoholin käytön suhteen Jukan tavoitteena on lopettaa juominen kokonaan, rajoittuen saunakaljoihin. Jukan mielestä alkoholin juominen lisää masennusta. Jukan lähipiiri suhtautuu kielteisesti hänen alkoholin käyttöönsä. Jukan avoero johtui Jukan mukaan osaltaan hänen alkoholin käytöstään, joka oli liiallista hänen entisen avopuolison mielestä.

Jukan suhtautuminen rattijuopumukseen

Jukka suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti. Rattijuopumuksesta pitäisi Jukan mielestä rangaista tilanteen mukaan: Jos rattijuoppo vahingoittaa muita, niin rangaistuksena pitäisi olla vankilatuomio. Jos taas rattijuoppo ei aiheuta vahinkoa muille, rangaistus voisi olla lievempi.

Jukan rattijuopumustilanne

Jukka oli juonut alkoholia edellisen illan, sekä tapahtumailtana pullollisen kotiviiniä ja litran keskiolutta. Tämän jälkeen häneltä meni muisti. Jukka ei saanut nukuttua, joten hän pyysi naapuriaan kuljettamaan häntä sairaalaan unilääkkeen hakemista varten. Jukka sai lääkkeen ja naapuri kyyditsi hänet kotiin. Naapurukset toivottelivat toisilleen hyvää yötä ja menivät kumpikin omaan kotiinsa nukkumaan. Parinkymmenen minuutin kuluttua Jukalle on kuitenkin ilmeisesti tullut tarve lähteä käymään äitinsä luona, joka asuu 15 km:n päässä. Matkan tarkoitusta Jukka ei osaa sanoa, mutta päättelee kulkureitistään, että hän on ollut matkalla äitinsä talolle. Jukka ei muista tapauksesta mitään. Matka päättyi liikenteenjakaajaan, johon auto törmäsi. Tapauksen näki taksi-kuski, joka vei Jukan terveysasemalle ja soitti paikalle poliisit. Jukalla oli promilleja veressä 2,67. Jukalla on kaksi aikaisempaa rattijuopumustuomiota.

Jukan suhtautuminen rattijuopumukseensa

Jukan puheesta ei ollut tulkittavista katumusta tai syyllisyyttä: *”Eiku mä opin tosta toisesta kerrasta, että en ikkään enää polta korttiani, mut ku muisti on menny, niin minkäs sille voi.”* Jukan mielestä hänelle riittää rangaistukseksi yhdyskuntapalvelu: *”Ei oo kovin hääviä olla vankilassa, mitä on kaverit kertonu. Jos mä joudun linnaan, niin mä vedän itteni hirteen.”* Jukka toivoo, että naapuri, joka oli kuullut auton käynnistyvän, olisi tullut hakemaan häneltä auton avaimet pois. Jukka ei pitäisi siitä, että puoliso ajaisi päihtyneenä, mutta kokee, ettei asialle voisi tehdä mitään. Jukka on sitä mieltä, että hänen äitinsä suhtautuu hänen rattijuopumukseensa samalla tavoin kuin hän itse: *”Minkäs sille voi, sehän mua kускаaki nyt.”*

6.5. Maija

Maija on 38-vuotias keskisuomalainen nainen. Maijalla on monipuolinen koulutus ja työhistoria, mutta haastatteluhetkellä hän on työttömänä. Maija asuu avoliitossa ja hänellä on lapsia entisestä avioliitosta. Lapset asuvat entisen aviomiehen kanssa. Maijalla on käyttänyt alkoholia rajusti muutaman vuoden. Haastatteluhetkellä hän on ollut

raittiina kaksi kuukautta ja lapsiaankin hän on tämän ajan tavannut säännöllisesti. Maijalla ei ole aikaisempia rattijuopumustuomioita, mutta väkivaltateoista hänellä on niitä muutamia. Siitä huolimatta Maija ei ilmeisesti ole työntekijälle tuttu entuudestaan. Maija puhuu asioistaan erittäin avoimesti. Kaikki tutkimusteemat käydään haastattelussa perusteellisesti läpi.

Maija ja auto

Maija ajoi ajokortin 29-vuotiaana entisen aviomiehensä pyynnöstä. Maija sanoo nauttivansa autolla ajosta. Maija ajoi autoa päivittäin ollessaan työelämässä. Hän kuvailee ajotyylinsä rauhalliseksi. Maijan mielestä hän hallitsee ajonopeudet haastavammissa-kin ajotilanteissa. Maija noudattaa liikennesääntöjä ja käyttää turvavyötä. Tällä hetkellä hänellä ei ole autoa, koska hän myi sen pois rattijuopumuksesta seuranneen ajokiellon vuoksi. Auton myyminen johtui myös syyllisyydentunteista: *”Hiiteen se auto, mä en halua nähäkkään sitä.”* Maija aikoo kuitenkin ostaa auton, kunhan elämäntilanne paranee ja suhde alkoholiin on hallinnassa.

Maija ja alkoholi

Maija on juonut alkoholia paljon muutaman vuoden ajan. Alkoholin lisäksi hän joi alkoholin korvikkeita (*”sitten sitä muljua sitä hirveetä”*). Maijan raju alkoholin käyttö alkoi avioeron ja työpaikan menetyksen vuoksi. Alkoholinkäyttö lisääntymiseen vaikutti myös alkoholisoitunut miesystävä. Maija on päihtyneenä aggressiivinen ja hän on syyllistynyt päihtyneenä viisi kertaa pahoinpitelyihin. Maija on ollut katkaisuhoidoissa ja päihdehuollon kuntoutusjaksoilla muutamia kertoja. Haastatteluhetkellä hänellä on meneillään päihdehuollon kuntoutusjakso ja tavoitteena Maijalla on täysraittius. Raitistumis päätöksestään Maija sanoo näin: *”Koska on kuitenkin niin paljon sattunut, että se hullunmylly on mun kohdalta ohi. Mä haluan elämältä muutakin.”*

Maijan suhtautuminen rattijuopumukseen

Maija suhtautuu rattijuopumukseen erittäin kielteisesti: *”Siinä on niin monen henki kysymyksessä ja yleensä se on aina, että just se viaton osapuoli menee ja tämä joka ajaa, säilyy.”*

Maijan rattijuopumustilanne

Maijalla oli takanaan kahden viikon juomisputki ennen rattijuopumustapaustaan. Hän ei muista päihtyneenä ajostaan mitään. Maija oli lähtenyt asunnoltaan paljain jaloin autolleen, ja avomies ei ehtinyt estää ajoon lähtemistä, vaikka hän yritti juosta Maijan perään. Maija ajoi yleistä päätietä pitkin päiväsaikaan. Jonkun matkaa ajettuaan Maijan auto suistui ojaan, mutta hän selvisi siitä vammoitta turvavyön vuoksi. Promilleja Maijalla oli veressä 3,35. Tämä oli Maijan ensimmäinen rattijuopumus. Hän ei ole kertomansa mukaan koskaan aikaisemmin ajanut päihtyneenä tai krapulassa.

Maijan suhtautuminen omaan rattijuopumukseensa

Maija katuu rattijuopumustaan kovasti: *”Sit ku mä rupesin miettiin niitä illan tapah-tumia, niin ei mitään, kun ei muista se oli hirvee tilanne. Sitte sekin, että onko sattunu kellekään mitään, se oli kauheeta. Tottakai se tulee ensimmäisenä mieleen, ettei oo sattunu toisille mitään, kauhee, oikein iski se ajatus päähän. Se sit kuitenkin vähä hel-potti, mutta kyllä siinä tulee ne morkkikset vielä päälle, niin on se ihan hirveetä.”* Maijaa kaduttaakin nimenomaan sen vuoksi, että sivullisille olisi voinut käydä huo-nosti. *”Se on hirvee tunne tuolla sisällä, kun miettii että mitä OIS voinu käydä. En mää, vaikka mulle itelle ois sattunut, mut se että muille. Ajatellaan et on lapsia, pieniä lapsia tai joillekin, ihan kuka vaan. Se pisti kuule niin miettiin, että oikein kouristi si-sältä, että mihinkä sitä nyt joutuu.”* Rangaistukseksi hän kokee itselleen riittävän yh-dyskuntapalvelun, koska hän on ensikertalainen rattijuoppo. Maija ei osaa sanoa mo-tiivisia päihtyneenä ajamiselleen, mutta miettii viekö alkoholi ihmisen itsekontrollin: *”Onko se se, että kun juojuojuo, että pää menee jo niin kohiloks, ettei enää osaa kont-rolloida tekojaan, niinkö se on sitte? Et se muuttaa niin ihmisen?”* Kaikille läheisille ihmisille Maija ei ole kehdannut rattijuopumuksestaan kertoa, mutta lähipiirin suhtau-tuminen on Maijan mukaan yleensä ollut enemmänkin ihmettelevää kuin tuomitsevaa. Jos Maijan tytär ajaisi päihtyneenä, se olisi Maijalle raskas isku: *”Ois se kyllä kauhee isku, mut siinä pitäis osata sen kans sillain se asia selvittää, ei millään semmosella huutamisella, se on ihan turha ruveta räyhäämään, jos se ihminen sulkeutuu. Vaan silleen saada sille päähän, ett minkätakia sitä ei saa tehdä, tosiaan mitä seurauksia siitä voi olla, että se tosiaan ymmärtäis sen.”*

6.6. Juhani

Juhani on 38-vuotias keskisuomalainen mies. Hänellä ei ole ammatillista koulutusta ja hän on pitkäaikaistyötön. Viimeksi hän on tehnyt vapaaehtoistyötä. Juhani asuu avoliitossa, yhteisiä lapsia ei ole. Juhanilla on kaksi lasta entisestä avioliitostaan, joihin hän ei pidä yhteyttä. Haastattelijalle Juhani ei ole tuttu ennestään, vaikka Juhanilla on useita rattijuopumussyytteitä. Juhani puhuu asioistaan erittäin avoimesti. Haastattelussa käydään kaikki tutkimusteemat läpi.

Juhani ja auto

Juhani muistaa ensimmäiset ajokokemuksensa 7-vuotiaana isän polvella. Juhani aloitti julkisen autolla ajamisen 15-vuotiaana, ja hän osti jo silloin myös oman auton. Juhani kertoo peruskoulun ajoista näin: *”Ysiluokalla jo ajettiin X:n kanssa autolla kouluun, joku kirku että kuka on vienyt rehtorin parkkipaikan.”* Ajokorttia Juhani ei ole koskaan omistanut, mutta autoja hänellä on ollut melkein koko ajan. Juhani on joskus jopa asunutkin autossa. Hän kokeekin, että auto on ollut tärkeä: *”Mä oon tottunut siihen, että mulla on auto, että jos sitä ei ois parkkipaikalla, niin se ois niinku ois oikee käsi pois.”* Auto ei ole Juhanille tärkeä enää: *”Laatikko ja neljä pyörää, ei paljon mitään muuta, ei oo enää ollut sitä kiinnostusta.”* Aikaisemmin auto ja autoilu ovat olleet Juhanille kokonaisvaltainen harrastus. Nykyään Juhani on sitä mieltä, että liikkumaan pääsee muillakin kulkuneuvoilla. *”Mä oon ehtinyt liikkua kyllä jo niin paljo, että välillä on kyllästytännyt jo, että ajais joku muu välillä.”* Seuraavaa autoa Juhani ei aio ostaa ennen kuin omistaa ajokortin. Juhanin mielestä hän on selvinpään hyvä kuski, koska hänellä on niin paljon ajokokemusta. Liikennesääntöjäkin hän noudattaa tarkasti, koska ei halua herättää poliisien huomiota. Juhani ei aja ylinopeutta ja käyttää aina turvavyötä, kun itse ajaa. Juhanin avovaimolla ei ole ajokorttia.

Juhani ja alkoholi

Juhanin alkoholinkäyttö on ollut rajua useita vuosia ajoittuen työttömyysjaksoille. Hänellä on takanaan useita katkaisuhuoltoja ja kuntoutusjaksoja päihdepalveluissa. Rajuimpina juomiskausina hän joi alkoholin lisäksi erilaisia korvikkeita. Haastatteluhet-

kellä Juhani on ollut viikkoja juomatta alkoholia ja hän käy A-klinikalla. Juhani sanookin, että nyt hän on motivoitunut lopettamaan alkoholin käytön kokonaan ja perustelee päätöstään näin: *”Se on nyt tässä viimesellä reissulla kyllä eniten, että eihän siitä tuu mitään, et jatkuu vaan. Alko nolottamaan jo mennä katkollekin—että kiertää samassa kehässä kokoajan, että pääsis pois sieltä, niin ois hyvä. Se on vähä enemmän tavoitetta, että päästä, että on tässä tärkeempääkin tässä elämässä vielä.”* Juhani kokee, että avovaimo kontrolloi tai yrittää kontrolloida hänen juomistaan. Juhanin alkoholin käytön tavoitteena on rentoutuminen ja hauskan pitäminen sekä krapulan viivästyminen. Juhani kokee, että hän on rauhallisempi humalassa, vain puhuminen lisääntyy.

Juhanin suhtautuminen rattijuopumukseen

Juhani suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti: *”Helevetin vaarallista itelleen ja muille. Se on vakavampi rikos, kun sitä annetaan tietää oikeestaan. Autohan on semmosen käsissä, se on murha-ase, se on vaarallisempi kuin ladattu pistooli.”* Juhanilla on takanaan monia rattijuopumuksia ja hän sanookin, että on aikaisemmin suhtautunut rattijuopumukseen neutraalisti: *”En mä tiedä hyväksynyt, mutta en mä oo kieltänyt-kään. Oon mä ite hyväksynyt, että mikä tuossa mä käyn tuolla ajamassa.”* Juhanin mielestä rattijuoppo on vaarallisempi muille kuin itselle. Vankeustuomioita parempana rangaistuksena Juhani pitää hoidollisia, ennaltaehkäiseviä menetelmiä: *”Jos alkoholi-ongelmia on niin sitä, tai jos sitte jotaki rattijuopumiskurssiksi sanotaan tai jotaiki, että missä henkilö pääsee ite näkemään mitä voi tapahtua ja mitä muille ihmisille voi tapahtua, voi paljo pilata koko perheen tai suvun.”*

Juhanin rattijuopumustilanne

Juhani on syytteessä kahdesta rattijuopumuksesta, jotka ovat tapahtuneet kolmen päivän sisällä. Juhanilla oli melkein kuukauden kestänyt ryyppyputki takana ja tapahtumapäivänä hän oli juonut monta keskiolutta ja pullollisen kotiviiniä. Hän oli matkalla Kelaan viemään papereitaan, kunnes poliisit pysäyttivät hänet. Juhanilla oli promilleja yli törkeän rattijuopumusrajan. Toinen tapaus sattui päivää myöhemmin, kun hän oli lähtenyt kaljaostoksille. Huoltoasemalla hän huomasi olevansa liian päihtynyt ajaakseen ja hän lähti takaisin kotiin. Ilmeisesti joku huomasi hänen humalatilansa ja ilmoitti poliisille. Poliisit hakivatkin hänet kotoaan puhallutettavaksi ja jälleen hän syyllistyi törkeään rattijuopumukseen. Juhanilla on kolme aikaisempaa rattijuopumusta ja hän sanoo ajaneensa myös päihtyneenä sekä krapulassa ilman kiinnijääntiä.

Juhanin suhtautuminen omaan rattijuopumukseensa

Juhani olisi toivonut, että joku olisi estänyt hänen päihtyneenä ajamisen, vaikkakaan hän ei ole vakuuttunut siitä, olisiko antanut auton avaimia ainakaan avovaimolleen. Juhani oli ajamaan lähtiessään arvioinut ajokykynsä: *”Ihan normaaliksi, ihan siis niinku selvinpäin. Pitäis aina olla semmonen mittari, että vois puhaltaa. Olis kai se räjähtäny jo moninkertaisesti, mutta kuitenkin.”* Juhanin lähipiiri suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti. Juhani ei ole kuitenkaan välittänyt muiden puheista, vaan : *”Höpöttäkööt, mitä höpöttää, että minunhan se on asia. Minähän siitä palan.”* Jos Juhanin avovaimo ajaisi autoa päihtyneenä, Juhani ei tuomitsisi häntä, koska on itsekin ajanut päihtyneenä, vaan: *”Koittaisin auttaa jotenki, neuvoa, et mikä on oikein ja mikä väärin.”*

6.7. Kauko

Kauko on 44-vuotias keskisuomalainen mies. Hänellä ei ole ammatillista koulutusta, mutta hänellä on pitkä työhistoria. Kauko on teollisuustyöntekijä. Kauko on eronnut yli kymmenen vuotta sitten ja hänellä on avioliitosta kaksi lasta. Lapsiaan Kauko tapaa säännöllisesti. Kaukolla on naisystävä, mutta hän asuu yksin. Kauko harrastaa metsästystä ja kalastusta sekä raveissa käyntiä. Kaukolla on yksi aikaisempi rattijuopumustuomio, joten hän on haastattelijalle ennestään tuttu. Kauko puhuikin asioistaan avoimesti ja kaikki tutkimusteemat käydään haastattelussa läpi.

Kauko ja auto

Kauko ajoi ajokortin 26-vuotiaana. Myöhäisen ajokortin hankkimisen Kauko kertoo johtuvan siitä, että hän ei ollut aikaisemmin kiinnostunut *”koko autohommasta”*. Auto on Kaukolle tärkeä, mutta vain pakollisena käyttövälineenä. Kauko noudattaa liikennesääntöjä ja pitää turvavyötä, mutta ylinopeutta hän sanoo ajavansa aina silloin tällöin.

Kauko ja alkoholi

Kaukon alkoholin käyttö lisääntyy työttömyysjaksojen aikana. Rajumpi alkoholin käyttö liittyy myös vaikeisiin elämäntilanteisiin. Kauko on käynyt katkaisuhoidossa muutamia kertoja noin 15 vuotta sitten, kun hän erosi vaimostaan. Haastatteluhetkellä hän on ollut noin 2,5 kuukautta juomatta ja perustelee raittiuspäätöstään näin: *”Tossa on ihan tarpeex noita törttöilyjä, et minun kohalta kyllä riittää, et se on saletti.”* Kauko sanoo myös, että: *”Niin huonosti asiat ei mene, että rupeisin juomaan ennää.”* Kauko suostuu yhdyskuntapalvelun päihdejaksolle.

Kaukon suhtautuminen rattijuopumukseen

Kauko suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti : *”Kyllähän se tavallaan rikoskin on tuo, että siinä nyt voi käydä miten vaan.”* Toimivien rangaistus Kaukon mielestä rattijuopumuksen kohdalla olisi asian julkistaminen: *”Se ois kaikkein pirullisinta, että lehteen pistäis ja nimi kanssa ja vielä valokuva, niin hohhoijaa.”*

Kaukon rattijuopumustilanne

Kauko oli juonut alkoholia ennen rattijuopumustapaustaan runsaasti parina edeltävänä päivänä ja kyseisen päivän aikana Koskenkorvaa sekä lisäksi pubissa olutta koko illan. Hän oli ajanut publiin omalla autolla Koskenkorva-pullo eväänään: *”En minä matkalla sitäkään ottanu, ku mä otin siinä autotallin nurkalla, että just ja just suun kastoin, ku mä ajattelin, että en mä mitään ota, kun mä lähen käymään siellä.”* Hän vietti iltaa kaverinsa ja tämän naisystävän kanssa pubissa. Illan päätteeksi heidän oli tarkoitus mennä taksilla pariskunnan luo. Kaukon käydessä vessassa ennen taksin tuloa, pariskunta lähtikin pubista taksilla ilman häntä. Tämän jälkeen hän yritti tavoittaa puhelimella muutamaa kaveriaan kuskikseen, mutta ei saanut ketään kiinni. Niinpä hän päätti itse *”ajaa karauttaa”* omalla autollaan, millä oli publiin tullutkin. Matkalla Kauko menetti autonsa hallinnan ja se suistui ojaan. Kaukon rattijuopumus tapahtui talvis-aikaan, tie oli liukas ja sohjoinen, lisäksi hänellä oli kesärenkaat. Paikalle sattui kaksi naista, jotka soittivat poliisit. Kaukolla oli promilleja 3.17. Kauko oli tapauksen aikoihin ajokiellossa edellisen rattijuopumuksen vuoksi. Nämä kaksi tapausta ovat hänen ainoat rattijuopumuksensa, ja nämä ovat hänen kertomansa mukaan ainoat kerrat, kun hän on ajanut päihtyneenä.

Kaukon suhtautuminen omaan rattijuopumukseensa

Kaukoa harmittaa tapahtunut rattijuopumus kovasti ja etenkin siitä seurannut ajokielto. Kauko ei ole kertonut tapahtuneesta kuin muutamalle ihmiselle. Kauko olisi toivonut, että joku olisi estänyt hänen päihtyneenä ajamisen.

6.8. Rauno

Rauno on 50-vuotias keskisuomalainen mies. Raunolla on maatila ja hän tekee metsätöitä. Ammatillista koulutusta hänellä ei ole. Rauno on poikamies. Hän ei ole ollut naimisissa eikä hänellä ole lapsia. Harrastuksina Rauno mainitsee kalastuksen ja metsästyksen. Rauno puhui asioistaan oudolle työntekijälle avoimesti. Kaikki tutkimusteemat käytiin läpi, tosin autoilu teema jäi ajokortin puuttumisen vuoksi vähemmälle huomiolle.

Rauno ja auto

Raunolla ei ole koskaan ollut ajokorttia. Ajaminen onkin pääasiassa tapahtunut mopolla ja traktorilla. Raunolla on kuitenkin ollut useita autoja, mutta lähinnä myymistarkoituksessa. Rauno ei koe autolla ajamista tärkeäksi. Ajokortin hän on kuitenkin ajatellut joskus hankkia.

Rauno ja alkoholi

Rauno aloitti alkoholin käytön armeijan jälkeen. Hän juo mieluiten seurassa ja juominen jää aina yhteen päivään. Rauno juo 1-2 kertaa kuukaudessa. Rauno ajattelee, että voisi vähentää alkoholin käyttöönsä ja suostuukin yhdyskuntapalvelun päihdejaksolle. Alkoholin avulla Rauno rentoutuu ja vilkastuu.

Raunon suhtautuminen rattijuopumukseen

Rauno suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti: *”Ei sitä saa tehdä. Se on paha rikos. Siinä voi tapahtua kolareita ja päälleajoja. Se on suuri riski.”* Raunon mielestä mahdolliset seuraukset sivullisille on pahempi asia, kuin se, että itselle tapahtuisi jotain.

Raunon mielestä rattijuopumustuomiot ovat nykyisin kohdallaan. Rangaistus voisi olla ankarampi, jos rattijuoppo ajaa jonkun päälle. Raunon mielestä poliisien pitäisi tehdä enemmän ratsioita.

Raunon rattijuopumustilanne

Rauno vietti kotonaan lauantai-iltaa juoden Koskenkorvaa. Pullon tyhjennettyään hän sai *“päähänpiston“* lähteä käymään tuttavansa luona, jonne oli matkaa muutama kilometri. Matkalla hän törmäsi liikenteenjakaajaan ja sivullinen pysäytti Raunon matkanteon. Tämä siviilirohkea otti Raunolta auton avaimet ja soitti poliisit paikalle. Rauno puhalsi 1,6 promillea. Raunolla ei ole koskaan ollut ajokorttia, mutta siitä huolimatta hänellä on kolme aikaisempaa rattijuopumusta sekä autolla että mopedilla ajosta.

Raunon suhtautuminen omaan rattijuopumukseensa

Raunon mukaan humalainen ei ajattele mitä tekee: *”Ei sitä humalassa ajattele mitää ja tuloo sitten lähettyä.”* Varsinaista katumusta ei Raunon puheesta ollut tulkittavissa. Raunon mielestä joku sivullinen olisi pystynyt estämään hänen päihtyneenä ajamisen.

6.9. Martti

Martti on 52-vuotias keskisuomalainen mies. Hänellä ei ole ammatillista koulutusta, mutta hänellä on pitkä ja monipuolinen työura takanaan. Haastatteluhetkellä hän on liikkeenharjoittaja. Martti on avioliitossa ja hänellä on kaksi lasta. Harrastukseksi Martti mainitsee mökkeilyn. Kaikki haastatteluteemat käytiin läpi, vaikka Martti ei kovin avoimesti puhunutkaan asioistaan tuntemattomalle työntekijälle.

Martti ja auto

Martti aloitti autoilun 18-vuotiaana. Martti ei aja autolla paljon vapaa-aikanaan, koska hän joutuu ajamaan paljon työn merkeissä. Auto onkin Martille ennen kaikkea työväline. Martti kokee ajotaitonsa hyväksi, koska ei ole ennen kyseistä rattijuopumustapausta ajanut yhtään kolaria. Ajotyylilyään hän kuvaa rauhalliseksi. Martti ajaa liikennesääntöjen mukaisesti, ei aja ylinopeutta ja käyttää turvavyötä. Martin vaimolla ei ole ajokorttia.

Martti ja alkoholi

Martti aloitti alkoholinkäytön 17-18-vuotiaana kavereiden mukana. Lasten synnyttyä Martti ei juonut alkoholia kuuteen vuoteen. Martti juo alkoholia yhden päivän kerrallaan, ja kuukaudessa juomiskerrat vaihtelee. Juomisen tarkoitus on rentoutuminen tai juhliminen. Martti sanoo juovansa useimmin yksin kuin seurassa. Martin mielestä hänellä ei ole alkoholiongelmaa. Martti kontrolloi juomistaan siten, ettei juo koskaan itseään sammumispiisteeseen asti. Omasta mielestään hänen käytöksensä ei muutu alkoholia juodessa. Martti suostuu päihdejaksolle, vaikka sanookin, ettei hänellä ole ongelmia alkoholin käytön suhteen.

Martin suhtautuminen rattijuopumukseen

Martti suhtautuu rattijuopumukseen kielteisesti. Pahinta hänen mielestään humaltuneena ajamisessa on liikenteen vaarantaminen. Martin mielestä nykyiset rangaistukset ovat riittävät. Rattijuopumusta on Martin mielestä vaikea ennaltaehkäistä, koska: *"Kyllä mä oon sitä mieltä, että itestä se kiinni on."*

Martin rattijuopumustilanne

Martti oli edellisenä iltana viettänyt saunailtaa työurakkansa päätteeksi työkavereidensa kanssa. Saunailtaa vietettiin noin kahteen asti yöllä. Hän heräsi aamulla seitsemän aikaan ja lähti ajamaan kotiin 30 km:n päähän heti herättyään. Ajomatka päättyi siihen, kun hirvi hyppäsi tielle ja Martti menetti autonsa hallinnan ajaen ojaan. Paikalle sattunut autoilija soitti paikalle hinausauton sekä poliisit. Martti puhalsi yli törkeän rattijuopumuksen rajan. Kuulustelun jälkeen Martti yritti tavoittaa kaveriaan hänelle kuskiksi, mutta ei saanut tätä kiinni. Hän kulutti aikaansa hetken kaupungilla ja haki sitten autonsa poliisilaitokselta jatkaakseen matkaansa. Poliisit pysäyttivät hänet jälleen ja hän puhalsi 1,1 promillea eli tavallisen rattijuopumuksen verran. Martilla on yksi aikaisempi rattijuopumus ja hän oli näiden tapausten aikana ilman ajo-oikeutta. Martti on ajanut autoa myös krapulassa ilman, että olisi jäänyt kiinni.

Martin suhtautuminen omaan rattijuopumukseensa

Martti on sitä mieltä, että sivullinen ei olisi voinut hänen rattijuopumustaan estää, koska: *”Omien korvien välistähän se löytyy.”* Omalta kohdaltaan Martti on kahdenvaiheilla kumpi olisi parempi vaihtoehto, vankeustuomio vai yhdyskuntapalvelu. Martin vaimo suhtautuu rattijuopumukseen häpeillen, tapauksesta ei tiedä kuin perhepiiri. Martin mukaan vaimo kokeekin tapahtuneen ahdistavampana kuin hän itse. Jos Martin oma poika ajaisi päihtyneenä, Martti on sitä mieltä että *”Eihän sitä vois muuta sanoo, kun oisit viisastunu minun törmäilystä.”*

7. JOHTOPÄÄTÖKSET

7.1. Mies ottaa ja ajaa

Postmodernia aikaa leimaa muun muassa traditioiden murtuminen sekä erilaiset uhat ja riskit. Ihminen voi kokea menettäneensä elämänsä hallinnan näinä epävarmuuden aikoina. Sekä alkoholinjuominen että riskien ottaminen liikenteessä voi olla miehelle flow'ta ja mielihyvää aiheuttava kokemus. Ne voivat tarjota miehelle tunteen elämähallinnasta. Flow voi kuitenkin kehittyä addiktioksi, riippuvuudeksi. Giddensin (1994, 175) mukaan tämä on merkki yksilön kyvyttömyydestä kohdata posttraditionaalinen tilanne.

Rattijuopumus yhdistää kaksi perinteiseen miehiseen kulttuuriin vahvasti kuuluvaa elementtiä, auton ja alkoholin. Auto ja alkoholi ovat kummatkin asioita, joilla osa miehistä todistelee miehuuttaan. Auto ja alkoholin sietokyky ovat osa jäänteenomaisia mieheyden malleja, joiden symbolinen merkitys on peräisin kaukaa historiasta. Edelleen vallitsevaan mieskuvaan kuuluu, että mies on rohkea ja kestävä.

Rattijuopumuksen seurauksena Suomen liikenteessä kuolee vuosittain keskimäärin sata ihmistä, loukkaantuu tuhat ja tapahtuu yli kaksituhatta onnettomuutta. Nuorilla rattijuopumus johtaa useammin vakaviin seurauksiin kuin kokeneemmilla kuljettajilla. Rattijuopoista noin 95 % on miehiä.

Autoilun merkitys vähenee yleensä iän myötä, ja monella nuorella (mies-)kuljettajilla on autolle enemmän merkityksiä kuin suuremmalle osalle vanhemmista autoilijoista. Yleensä nuoremmat kuljettajat ottavat liikenteessä myös enemmän riskejä kuin vanhemmat autoilijat.

Maskuliinisuus ei ole kuitenkaan yksi ja kaikille miehille yhteinen. Maskuliinisuus on sosiaalisten suhteiden rakenne, ei rooli. Hegemoninen maskuliinisuus tuottaa kulttuurisen ihannekuvan eikä sen tarvitse vastata lainkaan miesten enemmistön todellisia ominaisuuksia. Sipilän mukaan miehiä, joilla on ongelmia hegemonisen maskuliinisuuden normien ja julkikuvien kanssa on paljon. Miesten on osoitettu kokevan enem-

män ahdistusta riittämättömästä maskuliinisuudesta kuin naisten feminiinisuudesta. Kovin harva mies kokee täyttävänsä normin, jonka mukaan miehen tulee olla fyysisesti voimakas, yhteiskunnallisesti menestyvä, vakaa & järkkymätön & kyvykäs puolustamaan itseään sekä yhteisöään ja erinomainen heteroseksuaalinen rakastaja. Hegemoninen maskuliinisuus onkin kulttuurinen taakka miltei jokaisen miehen niskassa. Miehenä oleminen on erityinen tehtävä, jota pitää osoittaa erilaisin suorituksin. Miehinen mies uskaltaa ottaa riskejä, niin auton ratissa kuin muuallakin. Miehinen mies kestää paljon viinaa.

Mieheyteen yhdistetään rationaalisuus ja itsehillintä, joita taasen on vaikea yhdistää rattijuoppouteen. Päihtymiseen kuuluu kuitenkin sekin, että humalassa voi tehdä asioita, joita ei normaalisti tekisi. Humalassa miehen ei siis tarvitsekaan käyttäytyä rationaalisesti. Alkoholin juominen, ”kunnon kännin vetäminen” voi olla myös seurausta avuttomuudesta ja sekasorrosta, joka johtuu esimerkiksi hegemonisen maskuliinisuuden kulttuurisesta taakasta tai vaikkapa elämän tilanteesta johtuvista asioista. Tätä avuttomuutta ja sekasortoa mies voi pyrkiä käsittelemään alkoholin avulla. Hän voi juomalla kenties paeta ongelmia. Miehellä erityisen tärkeää on hallitsemisen tunne, ja tätä mies kokee muun muassa autolla ajaessaan. Ajaminen antaa tunteen vallasta ja voimasta.

Naisen vahvaan päihtymystilaan suhtaudutaan vieläkin eritavoin kuin miehen humalaan. Naisen humalaan ei suhtauduta samalla tavoin kuin miehen ”kunnon känniin”. Nainen ei voi vallitsevan naiskäsitysten mukaan menettää itsehillintäänsä humalassakaan siten kuten mies. Alkoholinormithan eivät ole erillään muusta elämästä, vaan ne ilmentävät vahvasti sitä, mikä on sopivaa naiselle ja miehelle (Paakkanen 1992, 242). Aineistoni ainoa nainen erottautui miesrattijuupoista siten, että hän katui tekoaan voimakkaasti ja suhtautui asiaan miehiä emotionaalisemmin. Maija oli myös aineistoni ainoa ensikertalainen rattijuoppo, voimakkaampi katuminen miehiin ja moninkertaisiin uusijoihin verrattuna voi johtua myös tästä. Naisiin kohdistuu voimakkaita osoituksia siitä, että he pystyvät pitämään itsensä kurissa ja elämään ”järkevästi”, naisten rooliahan yhteiskunnassa säätelee yhteiskunnallinen ja yksityinen äitiys. (Holmila 1992, 95-105.) Naisen roolina on kontrolloida läheistensä alkoholinkäyttöä. Naisten täytyy siis säilyttää itsekontrollinsa tilanteessa kuin tilanteessa, silti patriarkaaliseen ideologiaan sisältyy edelleenkin käsitys siitä, että miehet ovat järkeviä ja naiset tunteellisia (esim. Connel 1995, 164.)

Alkoholin kulutus on Suomessa noussut vuodesta 1994 lähtien. Tähän on monia syitä. Yksi syy on Suomen liittyminen Euroopan Unioniin ja sen kautta tulleet muutokset alkoholijärjestelmään. Toisaalta syyt johtuvat alkoholikulttuurin muutoksista. Alkoholikulttuuri on kaiken kaikkiaan vapaampi ja arkisempi kuin aikaisemmin. Alkoholikulttuuri ei ole irrallinen yhteiskunnan ideologisista muutoksista. Suomessa muun muassa liberalismi on vaikuttanut alkoholipolitiikan kansanterveydelliseen ajattelutapaan, joka kohdistaa kontrollin yksilön sijasta koko väestöön. Tämä taas on johtanut siihen, että alkoholin juominen on yksilön oma valinta ja myös seuraukset tästä ovat entistä enemmän yksilön omalla vastuulla.

Alkoholin juomisen merkitys ei näytä olevan sidoksissa ikään, vaan lähinnä elämäntilanteeseen. Stressaavat elämäntilanteet heikentävät yksilön kokemaan elämänsä hallinnan tunnetta. Weckrothin mukaan ongelmallista alkoholinkäyttöä on silloin, kun elämä pyörii vain alkoholin ympärillä ja muut asiat jäävät alkoholin jalkoihin.

Rattijuopumus on yksi seuraus alkoholin juomisesta ja yksilön erilaisista valinnoista. Ihmisen voi katsoa menettäneensä itsekontrollinsa siinä vaiheessa, kun hän ei ole rajoittanut juomistaan kohtuulliseksi tai siinä vaiheessa, kun hän astuu humalassa auton rattiin. Rationaalisesti käyttäytyvä ihminen ei yleensä tietoisesti juo liikaa eikä tietoisesti aja humalassa. Jokainen tietää rattijuopumukseen liittyvät riskit ja vaarat. Ihminen voi kuitenkin yliarvioida kykynsä ajaa päihtyneenä. Humalahan herättää kaikkivoipaisuuden tunteita ja nostaa itsetuntoa, tunteita omista kyvyistä. Rattijuopumus ilmentääkin miehistä riskinottoa ja maskuliinisuuden korostumista monin eri tavoin.

7.2. Rattijuoppouden hoidon kehittäminen

Tutkimukseni tavoitteena oli luokitella rattijuopumukseen syyllistyneitä aineistostani esiin nousseiden asioiden pohjalta. Luokittelun perusteena on yhdyskuntapalvelun päihdehuoltojakson kehittäminen rattijuopumukseen syyllistyneille ihmisille. Uutta luokittelumallia en saanut aineistostani muodostettua, mutta aineistoani voi tyypitellä jo olemassa olevin luokittelumallein.

Länsimaalaisten sosiaali- tai hyvinvointivaltioiden yksi ominaisuus Kääriäisen (1994, 215) mukaan on, että ne pyrkivät monella tavalla luokittelemaan ja määrittelemään

kansalaisia ja antamaan näille erilaisia asiakasrooleja ja identiteettejä. Tämä luokittelu ja asiakasroolien määrittely on ominaista sosiaalivaltion kontrollijärjestelmän hoitolliseen lähestymistapaan, johon kuuluu asiakaskunnan diagnosoinnin mukainen hoito tai muu palvelu. Hoidon tai palvelun saamisen edellytyksenä on, että asiakas hyväksyy asiantuntijan hänestä antaman määrittelyn, ottaa vastaan hänelle näin tarjotun sosiaalisen roolin. (Kääriäinen 1994, 113.)

Yhdyskuntapalvelun päihdehuoltojakson yksi tarkoitus on motivoida ihmistä päihdehuoltoon. Holmilan ym. (1989, 71) mukaan päihdehuoltoon menemättömyyden syyt ovat kahdentasoisia. Hoitoon hakeutuminen edellyttää uskoa ja hoidon mahdollisuuksiin ja hyödyllisyyteen. Yksilöllistä pärjäämistä korostava maailmankuva tekee Holmilan ym tutkimuksen mukaan ajatuksen avun hakemisesta oudoksi. Näin mies, joka ei myönnä tarvitsevänsä apua saa mahdollisuuden apuun yhdyskuntapalvelun yhteydessä.

Paitsi yleistä asennemuutosta, hoitoon meno edellyttäisi myös omien pelkojen ja häpeän voittamista. Juoppouden stigma on vahva, eikä sitä mielellään omakseen tunnustaisi. Toiselle alkoholiongelman myöntäminen tai tunnistaminen voi olla vaikeampaa kuin ongelmallisen autoilun myöntäminen. Näin ollen tavoite päästä eroon rattijuopumuksista voisi motivoida asiakasta hoitoon paremmin kuin päihdeongelman hoitaminen. Toiselle taasen asia voi olla päinvastoin. Tavoite päästä eroon alkoholiongelmaasta voi olla motivoivampi hoidon kohde kuin hoidon kohdentaminen rattijuopumusproblematiikkaan. Päihdejakson yksi funktio on tukea ihmistä suoriutumaan yhdyskuntapalvelusta, joten mitä monipuolisempaa tukea on tarjolla, sitä erilaisempaa ihmisjoukkoa pystytään myös tukemaan.

Rattijuopumukseen syyllistyneitä on luokiteltu erilaisin perustein. Heinonen ja Lehto (1991, 126) luokittelevat rattijuopot neljään luokkaan:

1. Ne, jotka ovat alkoholisteja ja muutenkin ongelmakuljettajia.
2. Ne, jotka eivät ole alkoholisteja, mutta ovat muuten ongelmakuljettajia.
3. Ne, jotka eivät ole muuten ongelmakuljettajia, mutta ovat alkoholisteja.
4. Ne, jotka eivät ole alkoholisteja eivätkä muuten ongelmakuljettajia.

Ongelmakuljettaja on Heinosen ja Lehdon mukaan eräänlainen ”autoholisti”, joka hakee jännitystä, rentoutusta ja elämänsisältöä autolla ajamisen riskeistä siinä, missä toiset saavat sitä alkoholin juomiseen liittyvistä tilanteista.

Koska aineistoni yhdeksästä rattijuoposta kahdeksan on syyllistynyt samaan rikokseen aikaisemminkin, määrittelin heidät tämän vuoksi ongelmakuljettajiksi. Samoin jokainen, jolla ei jo ollut olemassa päihdehuollon kontakti, suostui yhdyskuntapalvelun päihdehuoltojaksolle. Näin ollen jokainen kokee alkoholin käyttönsä jollain tavalla ongelmalliseksi.

Alkoholinkäytön ongelmallisuutta voi tulkita myös siitä, miten lähipiiri suhtautuu ihmisen juomiseen. Aineistossani korostui haastateltujen lähipiirin (yleensä naisten) yritykset kontrolloida läheistensä (yleensä miesten) alkoholinkäyttöä.

Rattijuoppouteen syyllistyneitä on luokiteltu myös ajamispäätöksen perusteella (yhteenveto liikennevahinkojen...1994, 2). Ajamispäätöstä tarkasteltaessa rattijuopot on luokiteltu seuraavasti:

1. Umpihumalaiset
2. Piittaamattomat
3. Harkitun riskin ottajat
4. Ne, jotka arvelivat, etteivät ole enää humalassa

Tämä luokittelu perustuu ihmisen itsekontrolliin. Umpihumalaisella itsekontrollia ei ole tai se on hyvin heikko. Piittaamattomien ryhmässä itsekontrolli ehkä vielä toimii, mutta se ei estä ihmistä syyllistymään rattijuopumukseen. Harkitun riskin ryhmät voivat olla niin sanottuja autoaddikteja, autoilu ja riskinotto liikenteessä aiheuttaa heille mielihyvää. Ne, jotka arvelivat, etteivät ole enää humalassa ajamispäätöksen aikana, ovat mitä todennäköisemmin krapulassa.

Eräs tapa kehittää hoidollisia malleja paremmin rattijuopoillemme sopiviksi olisi kysymyksenasettelun laajentaminen yleensä auton ja alkoholin yhdistelmään. Auton ajaminen on paitsi riski, myös tärkeä alkoholikäyttämistä kontrolloiva tekijä. Autolla on monessa suhteessa merkittävä paikka kulttuurissamme, joten autoa voitaisiin käsitellä hoidollisissa keskusteluissa yhtä paljon kontrollin motiivina kuin pelkästään ongelmien synnyttäjänä (Lehto ym. 1991, 118.)

7.3. Elämänhallinnallinen näkökulma rattijuoppouteen

Elämänhallinnalla tarkoitetaan stressitilanteiden ja erityisesti siinä tulkittujen uhkaavien ja vahingollisten kokemusten arviointia ja käsittelyä niin, että niiden aiheuttama ahdistuneisuus lieventyisi (Raitasalo 1995, 11). Liisa Hyssälän ym mukaan (1995, 13) elämänhallinta on valmiutta vaikuttaa elämän kannalta merkityksellisiin tapahtumiin. Mikäli ihminen kokee vaikutusmahdollisuutensa hyvin vähäisiksi, pitkään jatkuessaan kokemus kuluttaa sekä terveyttä että hyvinvointia. Tarve vaikuttaa elämäänsä saattaa kuitenkin Hyssälän ym mukaan vaihdella huomattavasti henkilöstä toiseen.

Suomalaisessa kyselytutkimuksessa (Suominen 1993...Hyssälä ym 1995, 15 mukaan) elämänhallinta määriteltiin koetun eheyden tunteen voimakkuuden ja elämäntyytyväisyyden mukaan. Elämänhallinta osa-alueet painottuvat eri tavalla miehillä ja naisilla. Miesten elämänhallinta rakentui selvemmin kyvyllä ymmärtää elämän tapahtumia, naisten taas suurempaan valmiuteen kokea elämä merkitykselliseksi ja tyydyttäväksi.

Ulkoinen elämänhallinta (havainnoitavissa oleva käyttäytyminen) liittyy ympäristön mahdollisuuksiin tukea ihmisten omaa kykyä käsitellä koettuja paineita ja ristiriitoja. Sisäinen elämänhallinta liittyy ihmisen omiin valmiuksiin ja taipumuksiin kohdata ja ratkoa vaikeuksia ja paineita sekä selviytyä niistä tulevaisuudessa. (Raitasalo 1995, 12.)

Elämänhallinnallisiin asioihin on kiinnitetty huomiota esimerkiksi Espoon Diakoniasäätiön Silta-projektissa. Projektissa kuntoutettiin miehiä elämän sivuraiteilta elämänhallintaan ja kehitettiin tehostetun sosiaalityön mallia. Avainsanana Silta-projektissa on ollut muun muassa integrointi eli ”takaisin liittäminen”. On mietittävä, mikä on se jokin, johon osallisten halutaan integroituvan. Silta-projektin lähtökohtia on ollut muun muassa laitосkierteen katkaiseminen ja päihteiden käytön vähentäminen. Osallisia on myös pyritty integroimaan kansalaisuuteen eli siihen että he voisivat elää yhteiskunnassa myös sen pelisäännöillä. Muita avainsanoja projektissa on ollut henkilökohtainen tukeminen, tarpeiden tunnistaminen sekä nopea, suora reagointi. Nämä sisältyvät identiteettityöhön, jolla pyritään elämänhallinnan ja itseluottamuksen vahvistamiseen. (Karjalainen 2000a, 6.)

Projektin tulokset ovat rohkaisevia. Hankkeen aikana osallisten elämän tilanne on kohentunut niin, että he selviytyvät itsenäisesti. Hankkeessa olleet eivät esimerkiksi ole tehneet uusia rikoksia ja alkoholin kulutus on vähentynyt selvästi. Myös omanarvontunto ja itsetunto ovat kohentuneet, oma-aloitteellisuus ja vastuu omista asioista on lisääntynyt ja ihmissuhdetaidot ovat parantuneet. (Karjalainen 2000a, 5.)

Suunnitelmallisissa auttamishankkeissa Pekka Karjalaisen mukaan (2000a, 4) ajan-kohtainen kysymys onkin se, että tukitoimissa olisi huomioitava yksilön koko elämänpääri läheisineen ja viranomaisverkostoineen. Karjalaisen mielestä (2000b, 8) uusi sosiaalityö vaatii refleksiivistä, tapauskohtaisesti pohdittuja ratkaisuja. Toimijoiden tulisi kyetä työskentelemään hyvin vaihtelevissa ja polveilevissa olosuhteissa ikään kuin refleksiinomaisesti.

Rattijuoppoutteen syyllistyminen voi olla yksi merkki elämänhallinnan heikentymisestä. Aineistoni kuvastaa myös alkoholiongelmien ja moniongelmaisuuksien yleisyyttä rattijuoppojen keskuudessa. Kokonaisvaltainen ote rattijuoppouden hoidossa voisi parantaa siihen syyllistyneiden ihmisten elämänhallintaa. Ihmisen elämänhallintaa tuke-
malla pyritään edistämään hänen selviytymismahdollisuuksia erilaisissa ristiriitatilanteissa ja paineissa, jotta he voisivat kokea erilaiset uhat pienempinä. Elämän hallintaan voitaisiin tarttua joko puuttuen ongelmaiseen alkoholinkäyttöön tai ongelmaiseen autoiluun, ja tätä kautta pyrkiä kokonaisvaltaiseen elämänhallintaan.

Rattijuopumus saattaa osaltaan johtua siitä, että alkoholiongelmainen ei yksinkertaisesti enää välitä siitä noudattaako hän yhteiskunnan lakeja ja normeja. Hän saattaa kokea olevansa yhteiskunnan ulkopuolella, jota eivät yhteiset säännöt kosketa. Hän on myös saattanut menettää elämänsä hallinnan niin täysin, että ei enää kykene integroitumaan yhteiskuntaan.

Haastatellut kokivat syntipukkiteorian mukaisesti, että alkoholi oli syypää heidän ongelmiinsa ja rikollisiin tekoihin. Elämänhallinnallista näkemystä korostavat keinot voisivat herättää ihmisen huomaamaan oman vastuunsa valintatilanteissa. Alkoholi ei ole subjekti, vaan objekti. Pyrkimys ei olisi syyllistää, vaan kokonaisvaltaisesti esimerkiksi yhteistyöllä eri toimijoiden kesken motivoida ja tukea ihmisen tavoitteita, toiveita ja pyrkimyksiä elämän hallinnan suhteen.

Rattijuopot ovat kaikki erilaisia, joten hoitomuotojakin voisi olla erilaisia. Yksilökeskeiseen työhön voisi yhdistää ryhmäkeskusteluja. Rattijuoppojen luokitteluja voisi hyödyntää perustettaessa erilaisia hoitoryhmiä. Miehillä ja naisilla voisi olla omat ryhmät, joissa rattijuopumus ongelmaa voitaisiin tarkastella erilaisista näkökulmista käsin. Ryhmiä voisi perustaa myös iän perusteella. Nuorempien rattijuoppouden hoito voisi kenties keskittyä autoiluun ja riskien ottamiseen liikenteessä ja vanhempien ehkä enemmän ongelmaiseen alkoholin käyttöön.

Heinonen (1991, 35) toteaa, että laaja-alainen ongelmien selvittely on useimmiten perustellumpaa kuin spesiaali ohjelman laatiminen milloin minkäkin päihdeongelmaisuu-den erityisilmentymän lieventämiseksi. Toisaalta Heinonenkin varoittaa, että laajassakin työskentelyotteessa on vaaransa, sillä tällöin rattijuoppous saattaa jäädä kokonaan tarkastelun ulkopuolelle, vaikka se olisikin suurimpia riskitekijöitä hoidettavalle ja hänen ympäristölleen.

Kaikki ihmiset ovat erilaisia, joten hoidoissakin pitäisi olla monipuolisuutta. Mitä enemmän hoidon menetelmissä on tarjolla vaihtoehtoja sitä useampaa ihmistä voidaan myöskin auttaa.

LÄHTEET

Aitamäki, Kaarlo (1977) Autoilu ennen ja nyt. Tie, liikenne, liikennevälineet, autot, kuorma-auto ja autoilijain yhteistoiminta. Suomen Kuorma-autoliitto r.y. Mäntän kirjapaino. Mänttä.

Alasuutari Pertti 1985. Pullon läpi näkyvä mies. Teoksessa Miehen mallit (toim.) Helminen, Seppo & Hurri, Merja. Karisto Oy. Hämeenlinna.

Apo, Satu (1999) Alkoholi ja kulttuuriset tunteet. Teoksessa Tunteiden sosiologiaa II: Historiaa ja säätelyä (toim.) Näre, Sari. Suomalaisen kirjallisuuden seura. Tietolipas 157. Karisto Oy. Helsinki.

Arola, Anna (1999) Liikenneturvallisuus ja yhdyskuntapalvelu, liikenneturvatietoutta rattijuopoilijoille. Uusi Kriminaalihuolto 2/1999 (16). Oikeusministeriön vankeinhoito-osasto ja Kriminaalihuoltoyhdistys. Edita. Helsinki.

Aromaa, Kauko & Laitinen, Ahti (1993) Näkökulmia rikollisuuteen. Toinen painos. Hanki ja Jää. Tammer-Paino. Tampere.

Auto, sinä ja yhteiskunta. Katsaus auton merkitykseen (1992). Öljyalan kustannus Oy. Lahden Kirjapaino ja Sanomalehti. Lahti.

Beck, Ulrich (1995) Poliitiikan uudelleen keksiminen: Kohti refleksiivisen modernisaation teoriaa. Teoksessa Nykyteorian jäljillä. Refleksiivinen modernisaatio (toim.) Beck, U & Giddens, A & Lash, S. Vastapaino. Tampere.

Connel, R.W. (1995) Masculinities. Polity Press. Cambridge.

Eskola, Jari & Suoranta, Juha (1996) Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Lapin yliopiston kasvatustieteellisiä julkaisuja C 13. Lapin yliopistopaino. Rovaniemi.

Giddens, Anthony (1994) Beyond Left and Right. The Future of Radical Politics. Polity Press. Cambridge.

Gusfield, Joseph R. (1981) The Culture of Public Problems. Drinking-Driving and the Symbolic Order. The University of Chicago. The University of Chicago Press. Chicago.

Halonen, Ilkka (1983) Psykologinen näkökulma. Teoksessa Alkoholi ja yhteiskunta (Toim.) Peltoniemi, Teuvo ja Voipio, Martti. Otava. Helsinki.

Hein, Ritva (1999) Suomen alkoholiolojen kehitys 1990-luvulla. Dialogi 3/1999. 9. Vsk. Stakes. Savonlinnan kirjapaino. Savonlinna.

Heinonen, Jukka. 24.1.2000, <http://www.paihdelinkki.fi/cgi-bin/paihdeinkki>

Heinonen, Jukka (1991) Rattijuoppojen hoidon mahdollisuuksista. Stakes 1991:8. Valtion painatuskeskus. Helsinki.

Heinonen, Jukka & Lehto, Juhani (1991) Rattijuoppouden hoitaminen. Teoksessa Moni ottaa ja ajaa (toim.) Peltoniemi, Teuvo ja Voipio Martti. Otava. Helsinki

- Helminen, Seppo (1985) Miehen kriisi: mahdollisuus vai vaaran merkki? Teoksessa Miehen mallit (toim.) Helminen, Seppo & Hurri, Merja. Karisto Oy. Kirjayhtymä. Helsinki.
- Hemanus, Pertti (1997) Ratkaisematon rattijuopumus. Alkoholipolitiikka 62:5.
- Holmila, Marja & Ahtola, Raija & Stenius, Kerstin (1989) Asiakkaiden mielipiteitä juoppouden hoidosta. Alkoholipoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimusselosta n:o 182. Hakapaino Oy. Helsinki.
- Holmila, Marja (1992) Rungas juominen naisten poikkeavana käytöksenä. Alkoholipolitiikka 57 (1992):2.
- Honkasalo, Antero (1988) Miehinen riskinotto ja alkoholinkäyttö. Alkoholipolitiikka Vol 53, 1988: 3
- Honkasalo, Antero (1995) Miehinen riskinotto. Teoksessa Miehen terveys. Maskuliinisuuden onni ja kirous (toim.) Kontula, Osmo & Parviainen, Tuire & Santti, Risto. Kirjayhtymä Oy. Tammer-paino Oy. Tampere.
- Hyssälä, Liisa & Koskenvuo, Markku & Suominen, Sakari (1995) Terve mies on enemmän. Teoksessa Elämään upotettu mies (toim.) Ketola, Outi. Täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A:38. Painosalama Oy. Turku.
- Häkkinen, S. & Lehtimäki, M (1985) Liikennepsykologia. Weilin & Göös.
- Inkilä, Tuire & Kuhalampi, Eveliina (Julkaisematon) Moni ajaa kännissä kuin pelikaa-ni. Rattijuoppouden tarkastelua hoidettavuuden näkökulmasta. Jyväskylän yhteiskuntatieteellinen ja filosofian laitos. Sosiaalityön projektiopinnot 1998.
- Jukkala, Tarja (julkaisematon) Rattijuopumus, rattijuoppo ja auto. Rattijuoppojen ajatuksia auton merkityksestä. Pro gradu-tutkielma. Yhteiskuntapolitiikan laitos 1995. Jyväskylän yliopisto.
- Kalanti, Timo (1998) Autoilukokemus. Mekanisoitu liike ja virtualisoituva maisema. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 75. Libella painopalvelu Oy. Espoo.
- Kallenautio, Jorma (1983) Kieltolaki ja väkijuomalaki. Teoksessa Alkoholit ja yhteiskunta (toim.) Peltoniemi, Teuvo & Voipio, Martti. Otava. Helsinki.
- Karjalainen, Pekka (2000a) Sosiaalityötä yhteiskunnan reunalla. Sosiaaliturva 11/2000. 88. Vsk.
- Karjalainen, Pekka (2000b) Uudenlaiset ratkaisut puntariin. Sosiaaliturva 11/2000. 88. Vsk.
- Karsikas, Vuokko (1986) Kriminaalihuoltotyö Suomessa. Vankeinhoidon koulutuskeskuksen julkaisuja 9/86. Valtionpainatuskeskus. Helsinki.
- Keskinen, Esa & Hatakka, Mika & Katila, Ari & Laapotti, Sirkku (1994) Nuorten mieskuljettajien ajoneuvon valinta ja ajotapa. Turun yliopiston psykologian laitoksen tutkimuksia 97. Painosalama Oy. Turku

Keskinen, Esa & Hatakka, Mika & Katila, Ari & Laapotti, Sirkku (1995) Nuorten mieskuljettajien suhtautumistekijöiden yhteys automallin valintaan ja liikennevahinkoihin. Turun yliopiston psykologian tutkimuksia 99. Painosalama Oy. Turku.

Kontula, Osmo (1995) Miehen roolit. Teoksessa Miehen terveys. Maskuliinisuuden onni ja kirous (toim.) Kontula, Osmo & Parviainen, Tuire & Santti, Risto. Kirjayhtymä Oy. Tammer-paino Oy. Tampere.

Kriminaalihuoltoyhdistys. Toimintakertomus 1999. (2000). Vammalan Kirjapaino Oy.

Kriminaalihuoltoyhdistys. Jyväskylän aluetoimiston toimintakertomus 1999. Julkaisematon.

Kääriäinen, Juha (1994) Seikkailijasta pummiksi. Tutkimus rikosurasta ja sosiaalisesta kontrollista. Vankeinhoidon koulutuskeskuksen julkaisuja 1/1994. Painatuskeskus Oy. Helsinki.

Kääriäinen, Juha (1997) Järjettömän ymmärtämisestä – pohdintoja rikollisen kunnias-ta. Teoksessa Ymmärtäminen ja oikeudellinen vastuu (toim.) Takala, Jukka-Pekka & Nuotio, Kimmo. Edita. Helsinki.

Lappi-Seppälä, T (1998) Yhdyskuntapalvelu. Teoksessa Rikollisuustilanne 1997: Rikollisuus ja seuraamusjärjestelmä tilastojen valossa. Helsinki: Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos.

Lehto, Juhani & Halonen, Ilkka & Murto, Lasse (1991) Rattijuopot päihdehuollossa. Teoksessa Moni ottaa ja ajaa (toim.) Peltoniemi, Teuvo & Voipio, Martti. Otava. Helsinki.

Lehtonen, Mikko (1995) Pikku jättiläisiä. Maskuliinisuuden kulttuurinen rakentuminen. Vastapaino. Tammer-Paino Oy. Tampere.

Lehtonen, Mikko Maskuliinisuus, kansallisuus, identiteetti. Teoksessa Mies ja muutos. Kriittisen miestutkimuksen teemoja (toim.) Jokinen, Arto. Tampere University Press. Vammala.

Mattson, Monika (1998) Pahanteon psykologia. Raportti rikollisuudesta ja moraalista. Vankeinhoidon koulutuskeskuksen julkaisuja 1/98. Tietosanoma Oy. Tummavuoren kirjapaino.

Mikkonen, Valde (1991) Rattijuoppous psykologisena ongelmana. Teoksessa Moni ottaa ja ajaa (toim.) Peltoniemi, Teuvo & Voipio, Martti. Otava. Helsinki.

Mäki, Martti (1991) Rattijuoppouden valvonta ja oikeudellinen säätely. Teoksessa Moni ottaa ja ajaa. Rattijuopumus Suomessa (toim.) Peltoniemi, Teuvo. Valtion painatuskeskus. Helsinki.

Mäki, Martti & Salusjärvi, Markku (1991) Perustietoja rattijuoppoudesta. Teoksessa Moni ottaa ja ajaa. Rattijuopumus Suomessa (toim.) Peltoniemi, Teuvo. Valtion painatuskeskus. Helsinki.

Paakkanen, Pirjo (1992) Sukupuolen mukainen kaksoiskansalaisuus ja alkoholi. Alkoholipolitiikka 57 (1992):4.

Pekkala, Junno (1983) Alkoholilaki ja keskiolutlaki. Teoksessa Alkoholi ja yhteiskunta (toim.) Peltoniemi, Teuvo & Voipio, Martti. Otava. Helsinki.

- Peltoniemi, Teuvo (1983) Hoitoideologiat, organisaatiot ja lainsäädäntö. Teoksessa Alkoholi ja yhteiskunta (toim.) Peltoniemi, Teuvo & Voipio, Martti. Otava. Helsinki.
- Peltoniemi, Teuvo (1983) Alkoholi ja kulttuuri. Teoksessa Alkoholi ja yhteiskunta (toim.) Peltoniemi, Teuvo & Voipio, Martti. Otava. Helsinki.
- Perustietoa liikennejuopumuksesta, 1.6.2000,
<http://www.mintc.fi/Ajankohtaista/Liikennetietoa/Liikenneturvallisuus/> Perustietoa liikennejuopumuksesta
- Piispa, Matti (1998) Alkoholi ja tupakka Suomalaisessa mielipideilmastossa. Yhteiskuntapolitiikka 1/1998. Vol. 63. Stakes.
- Piispa, Matti (1994) Miksi mies sukeltaa liian syvälle? Alkoholipolitiikka 3/1994.
- Pulkinen, Minna-Leena, Laitila Aarno, Aaltonen Jukka (1999) Käyttäytymisterapian merkitys toistuvassa rattijuopumuksessa – Yhdyskuntapalvelun päihdehuoltojako Jyväskylän yliopiston psykoterapian klinikalla. Uusi Kriminaalihuolto 4 (16). Vankeinhoito- ja kriminaalihuoltoalan julkaisu.
- Poikolainen, Kari (1983) Alkoholismi. Teoksessa Alkoholi ja yhteiskunta (Toim.) Peltoniemi, Teuvo ja Voipio, Martti. Otava. Helsinki.
- Pöyhkäri, Ari (1996) Keräilystä kokoelmaan. Sosiologisia ja filosofisia näkökulmia keräilyyn. SoPhi. Yhteiskuntatieteiden, valtio-opin ja filosofian julkaisuja 8. Jyväskylän yliopisto. KopiJyvä Oy. Jyväskylä.
- Raitasalo, Raimo (1995) Elämänhallinta sosiaalipolitiikan tavoitteena. Kansaneläkelaitos. Sosiaali- ja terveysturvan tutkimuksia 1. Kelan omatarvepaino. Helsinki.
- Raitasalo, Raimo (2000) Elämänhallinnan perustekijät sosiaaliturvan kehittämisessä. Teoksessa Tutkimus suuntaa sosiaaliturvaa 2000-luvulle (toim.) Kalimo, Esko. Kansaneläkelaitos. Helsinki.
- Rajalin, Sirpa (1988) Ongelmakuljettajat, osa I. Rattijuopot ongelmakuljettajina. Liikenneturvan tutkimuksia 95/1988. Helsinki.
- Rattijuoppojen hoitoonohjaustyöryhmän muistio (1988). Sosiaali- ja terveysministeriö. Työryhmämuistio 1988:11. Helsinki.
- Rautniemi, Lasse (1999) Kokemuksia Tampereen ajokortti ja päihteet –projektista. Uusi Kriminaalihuolto 3/1999 (16). Vankeinhoito- ja kriminaalihuoltoalan julkaisu. Oikeusministeriön vankeinhoito-osasto ja Kriminaalihuoltoyhdistys. Oy Edita Ab. Helsinki.
- Ross, H Laurence (1991) Suomen uudesti syntynyt rattijuoppousongelma. Teoksessa Moni ottaa ja ajaa. Rattijuoppous Suomessa (toim.) Peltoniemi, Teuvo. Valtion painatuskeskus. Helsinki.
- Räsänen, Mikko (1993) Regressiivinen maskuliinisuus. Tutkielma 60-luvulla syntyneiden yksinäisten toimeentulotukiasiakasmiesten yhteiskunnallisesta sukupuolesta ja syrjäytymisestä. Jyväskylän yliopiston yhteiskuntapolitiikan laitoksen työpapereita, nro 76.

Salmi, Hannu (1991) Autokulttuuri ja vauhdin maailma. Teoksessa Moni ottaa ja ajaa (toim.) Peltoniemi, Teuvo & Voipio, Martti. Otava. Helsinki.

Sarmaja, Heikki (1997) Darwin ja viimeinen tuomio. Teoksessa Ymmärtäminen ja oikeudellinen vastuu (toim.) Takala, Jukka-Pekka & Nuotio, Kimmo. Edita. Helsinki.

Silvennoinen, Heli & Tarvainen, Tuula (julkaisematon) Kriminaalihuoltoyhdistyksen Jyväskylän aluetoimiston rattikurssi 21.-23.5.93.

Simpura, Jussi & Kiianmaa, Kalervo (1995) Miestä väkevämpää. Teoksessa Miehen terveys. Maskuliinisuuden onni ja kirous (toim.) Kontula, Osmo & Parviainen, Tuire, Santti, Risto. Kirjayhtymä Oy. Tammer-Paino Oy. Tampere.

Sinclair, David (1983) Alkoholipsykologia. Teoksessa Alkoholi ja yhteiskunta. (Toim.) Peltoniemi, Teuvo ja Voipio, Martti. Otava. Helsinki.

Sipilä, Jorma (1994) Miestutkimus-säröjä hegemonisessa maskuliinisuudessa. Teoksessa Miestä rakennetaan, maskuliinisuuksia puretaan (toim.) Sipilä, Jorma & Tiihonen, Arto. Vastapaino. Tampere.

Sulkunen, Pekka (1980) Alkoholien kulutus ja elinolojen muutos toisen maailman sodan jälkeen. Sosiaalipolitiikka 1980. Vol.5. Helsinki.

Takala, Jukka-Pekka (1997) Verukkeet ja vastuuvapaus oikeudessa ja sosiologiassa. Teoksessa Ymmärtäminen ja oikeudellinen vastuu (toim.) Takala, Jukka-Pekka & Nuotio, Kimmo. Edita. Helsinki.

Taylor, Ian & Walton, Paul & Young, Jock (1973) The New Criminology. For A Social Theory of Deviance. International Library of Sociology. Routledge & Kegan Paul. London and Boston.

Tigerstedt, Christoffer (1999) Enää ei ole alkoholipolitiikkaa...Yhteiskuntapolitiikka 2/1999. Vol. 64. Stakes.

Tilastokeskus 20.7.2000. <http://www.statfin.stat.fi/statweb/cgi-bin/Mtable.dll?PA=Varanto 1&D1=a&D2=a&LA=nl>

Törnudd, Patrik (1991) Rattijuoppouden suhdannevaihtelut. Teoksessa Moni ottaa ja ajaa (toim.) Peltoniemi, Teuvo & Voipio, Martti. Otava. Helsinki.

Töttö, Pertti (1997) Pirullinen positismi: kysymyksiä laadulliselle tutkimukselle. JYY julkaisusarja n:o 41. Jyväskylän yliopiston julkaisuyksikkö ja yliopistopaino. Jyväskylä.

Viitanen, Jorma (1998) Tuulilasi 9/1998.

Virtanen, Matti (1982) Änkyrä, tuiske, huppeli. Muuttuva suomalainen humala. Wsoy. Juva.

Weckroth, Klaus (1991) X voi olla kuka tahansa. Hanki ja jää. Tammer-Paino Oy. Tampere.

Yhdyskuntapalvelu vankeuden vaihtoehto (1997). Kriminaalihuoltoyhdistys. Vammalan Kirjapaino Oy.

LIITE 1

Soveltuvuusselvityshaastattelu

1. Alkuosa

- perhesuhteet
- ammatti
- työllisyystilanne

2. Keskiösa (Yhdyskuntapalvelusta suoriutumista tukevat ja vaarantavat tekijät)

- koulutus- ja työtausta
- fyysinen ja psyykinen terveydentila (riskitekijöinä)
 - * asennoituminen, sitoutuminen mielenterveyspalveluihin
- alkoholin/päihteidenkäyttö
 - * luonne, useus, ilmenemismuodot
 - * asennoituminen/sitoutuminen päihdehuollon palveluihin
- sosiaaliset suhteet
- aiemmat yhdyskuntapalvelutuomiot; toimeenpanotilanne, suoriutuminen
- voimassa olevat valvonnalliset rangaistukset ; sitoutuminen valvonta-asiakkuuteen
- asumisolosuhteet ja liikenneyhteydet

3. Loppuosa

- suostumus& motivaatio yhdyskuntapalveluun
- päihdejaksolle osallistuminen

LISÄKYSYMYKSET

1. Alkoholinikäyttö

- Alkoholinikäyttö historia
- Mitkä ovat alkoholinikäytön tavoitteet?
- Miten käyttäytyminen muuttuu juodessa?
- Miten lähiverkosto suhtautuu asiakkaan alkoholinikäyttöön?

2. Rattijuopumus

- Kuinka paljon oli juonut ajoon lähtiessä?
- Mikä oli matkan motiivi?
- Mikä oli ajoonlähdön sosiaalinen tilanne:
 - Ketä läsnä? Ketkä tiesivät ajoon lähdöstä? Oma harkinta?
- Olisiko asiakas toivonut jonkun estävän ajoonlähdön, kenen ja miten?
- Ajamistilanne:
 - Oliko kyydissä muita? Minkälaisia reittejä kuljettaja käytti? Miten jäi kiinni?
- Miten lähiverkosto suhtautuu asiakkaan rattijuopumukseen?
- Miten asiakas suhtautuisi puolison/seurustelukumppanin rattijuoppouteen?
- Onko asiakkaalla aikaisempia merkintöjä rikosrekisterissä rattijuopumuksista?
- Onko ajanut päihtyneenä ilman kiinnijäämistä?
- Miten suhtautuu rattijuopumukseen soveltuvuusselvitysvaiheessa?
- Mitä ajattelee rattijuopumuksesta yleensä?
- Asiakkaan arvio siitä, minkälainen rangaistus tehoaisi rattijuopumukseen

3. Suhde autoon

- Minkä ikäisenä aloitti autoilun?
- Omistaako auton?
- Kuinka paljon yleensä autoilee?
- Arvio kuljettajuudesta selvänä ja päihtyneenä
- Noudattaako liikennesääntöjä ajaessa?
 - Auton ja autoilun merkitys asiakkaalle?
 - Mitä auto merkitsee asiakkaalle naisena/miehenä?