

Rattijuopumuksen torjunta käyttäytymistieteellisestä näkökulmasta

Sirpa Rajalin — Vesa Hämäläinen

Yhteiskuntamme on katsonut tarpeelliseksi suojautua erityisen voimakkaasti moottoriajoneuvoa humalassa kuljettavien aiheuttamaa vaaraa vastaan. Muusta, törkeästäkin liikenteen vaarantamisesta, on katsottu voitavan säätää rangaistukset tieliikennelaissa, mutta rattijuopumuksen suhteen on nähty paremmaksi toimia rikoslain puitteissa. Kyseessä on siis liikenteen erityisongelma, josta yhteiskunta on huolissaan. Eikä syyttä, sillä huomattavien aineellisten menetysten lisäksi tämän rikollisuuden seurauksena kuolee vuosittain kymmeniä ihmisiä ja satoja vammautuu.

Rikollisuutta käsittelevissä tutkimuksissa yhtenä syynä henkilön ”valikoitumiseen” rikoksen tekijäksi on nähty irrallisuus ja vieraantuneisuus (ks. esim. Hirschi 1969). Yksilöt, jotka syöllistyvät rikoksiin, eivät ole siinä määrin kuin muut kiinnittyneet mm. kotiin, kouluun tai työyhteisöön, jotka puolestaan kiinnittävät yksilön laajempiin yhteisöihin ja koko yhteiskuntaan.

Yhteisöllä ei ole mahdollisuutta kontrolloida yksilöä tehokkaasti, jos hän ei ole siihen sitoutunut. Kun nuori irtoaa kodin vaikutuspiiristä, mutta kokee itsensä vielä irralliseksi aikuisten maailmasta, eivät yhteiskunnassa yleisesti hyväksytyt normit tunnu häntä juuri sitovan. Ne eivät ole hänen normejaan. Samassa elämäntilanteessa olevat nuoret hakeutuvat toistensa seuraan ja muodostavat omia käyttäytymismallejaan. Tällöin rattijuopumuskin saattaa olla ryhmän normien mukaista käyttäytymistä eikä niiden vastaista.

Tutkijat (Penttilä & al. 1986; Pikkarainen & al. 1986) ovat suomalaisen aineiston perusteella rattijuoppoja kuvatessaan löytäneet viitteitä siitä, että myös rattijuopumusrikollisuuden taustalla on irrallisuutta ja vieraantuneisuutta aiheuttavia tekijöitä. Suuri osa rattijuopumuksesta epäillyistä nuorista asui kotonaan, mutta puolessa tapauksista heidän vanhem-

pansa olivat eronneet. Rattijuopumuksesta epäillyistä nuorista oli työttömiä 21 %. Koko maan nuorista työttömiä oli keskimäärin 10 %. Tutkimuksessa mukana olleilla rattijuopumuksesta epäillyillä aikuisilla oli työttömyysaste 11 %; koko väestössä vastaava työttömyysaste oli n. 9 %. Noin 33 % nuorista ja 42 % aikuisista rattijuopumuksesta epäillyistä myönsi itsellään olevan henkilökohtaisia ongelmia raha-asioissa, henkilösuhteissa, työssä ja vapaa-ajan viettämisessä.

Rattijuopumuksen ehkäisyn kannalta olisi tarpeellista saada nuoret integroiduksi yhteiskuntaan. Lähemmäksi tavoitetta päästäisiin, jos voitaisiin poistaa asuntopula, nuorten työttömyys ja lisätä koulutusmahdollisuuksia. Vasta tällöin olisi mahdollista vähentää yhteiskunnallisesta vieraantuneisuudesta johtuvaa rikollisuutta. Näin voitaisiin yhteiskuntapoliittisin ratkaisuin vaikuttaa myös alkoholismien syntytekijöihin ja alkoholisoituneiden rattijuoppojen määrään tulevaisuudessa.

Erilaiset rattijuopot

Rattijuopot voidaan karkeasti jakaa kahteen ryhmään, alkoholin satunnaiskäyttäjiin ja ongelmakäyttäjiin. Satunnaiskäyttäjälle on ominaista, että hän nauttii alkoholia esimerkiksi ravintolassa ystäviensä seurassa ja lähtee illan päätteeksi ajamaan humalassa. Tässä tapauksessa rattijuopumus on yksittäinen yhteiskunnan normien vastainen teko.

Ongelmakäyttäjän ajatellaan syöllistyvän rattijuopumukseen alkoholiongelmansa takia. Humalassa ajaminen ei tässä tapauksessa ole yksittäinen teko, vaan henkilö on ajautunut tilaan, jossa hän ei pysty halutessaankaan noudattamaan yhteiskunnan normeja. Jarmo Pikkaraisen ja Antti Penttilän (1986) mukaan Suomessa alkoholiongelmaisista kuljettajista on noin kolmasosa rattijuoppoista.

Asennekasvatuksen mahdollisuuksista

Asennekasvatus on saanut käyttäytymistieteellisistä menetelmistä ylivoimaisesti eniten huomiota rattijuopumuksen ennaltaehkäisyssä. Sen ajatellaan tehoavan erityisesti alkoholin satunnaiskäyttäjiin, sillä heidän kohdallaan rattijuopumus nähdään lähinnä kasvatusongelmana. Heille ajatellaan syntyneen väriä ihanteita ja asenteita, jotka sallivat humalassa ajamisen.

Voimme kyllä uskoa, että liikennekäyttäytymisen ja sen osana rattijuopumus ovat asenteista kiinni. Mutta samalla meidän ei tarvitse välttämättä uskoa nykyisen asennekasvatuksen voimaan.

Asenteet saattavat olla hyvinkin pitkän kehityksen tulos. Elämänsä varrella yksilö hankkii jatkuvasti tietoja, jotka muokkaavat hänen odotuksiaan ja käsityksiään asioista. Myös toisten ihmisten mielipiteet ja toimintatavat vaikuttavat yksilöiden näkemyksiin. Jokaiselle muodostuu omat käsityksensä ja tapansa toimia. Asenne on tapojen, tottumusten ja mielipiteiden perusta. Se on se vakiintunut suhtautumistapa, joka on aina valmiina sovellettavaksi tuleviin tarpeisiin. Jokaista yksityiskohtaa tai vaikkapa laajaa periaatteellista kannanottoa ei tarvitse luoda alusta alkaen, vaan asenteissa on tiivistyneenä aiemmin kertynyttä tietoa uusiakin sovelluksia varten.

Kuljettajien rattijuopumusasenteisiin on pyritty vaikuttamaan nk. asennekampanjoilla. Viime aikoina mm. iskulausetta ”jos otat et aja, jos ajat et ota” on käytetty asian markkinoitivälineenä. Lisäksi lehdissä kirjoitetaan rattijuopumuksen vaarallisuudesta, annetaan tietoja onnettomuuksista jne. Kampanjoihin saattaa liittyä myös koulutustilaisuuksia, kirjeviestintää, tietoiskuja televisiossa ja radiossa, kilpailuja, näyttelyitä, julisteita, tarroja ym.

Voimakkaalla, samansuuntaisella tiedottamisella pyritään muuttamaan ihmisten asenteita. Kampanjoinnilla ei tyydytä vain kertomaan joitakin tietoja, vaan pyritään muuttamaan hetkeksi koko elinympäristö puhumaan kampanjoitavasta asiasta samaan sävyyn. Näin muuttuneessa maailmassa ihmisten ajatellaan voivan omaksua siihen soveltuvat asenteet. Kaiken tiedotuksen kääntäminen puhumaan halutusta asiasta halutulla tavalla on

kuitenkin kallista ja osittain mahdotontakin. Toisaalta kampanjan jälkeen maailma palaa ennalleen ja vanhat asenteet toimivat jälleen kuten ennenkin.

Rattijuopumuskampanjoissa ongelmana on usein se, että kampanja-aineksesta ihmisen tavoittaa vain iskulause. Iskulauseen kaltaisissa hokemissa ei kuitenkaan ole ainesta muuttamaan kenenkään asenteita. Se ei anna sellaista tietoa, jolla olisi painoarvoa ihmisten jokapäiväisten kokemusten rinnalla. Ja kuten edellä totesimme, asenteet ovat muotoutuneet elämän varrella kertyneistä tiedoista ja kokemuksista. Jos ne yksilön kannalta toimivat, ei mikään iskulause anna aiheutta edes niiden uudelleenarviointiin. Vain jos maailma todella jotenkin uudistuisi, voisivat uudet asenteet muodostua tarpeellisiksi. Uuteen tilanteeseen jouduttaessa saattaa iskulauseen kaltaisella ohjeella olla jotain merkitystä. Sen voi ottaa ensimmäiseksi ohjeekseen, kun muutakaan vihjettä ei ole tarjolla. Kokemus sitten näyttää, onko ohjeessa ainesta asenteen muodostamiselle.

Asennekampanjoita tutkittaessa on yleisesti todettu vaikutusten jääneen vähäisiksi ja lyhytaikaisiksi (ks. esim. Nilson & Spolander 1978). Joskus kuitenkin näyttää jotain tapahtuneen. Tietotasoa on kyetty tilapäisesti hieinan nostamaan. Joissakin tutkimuksissa väitetään myös, että asenteiden muokkauksessa on onnistuttu. Todennäköistä kuitenkin on, että silloin, kun asenteita väitetään onnistuneesti muokatun, kyse on usein ollut jostakin muusta. Ehkä ihmiset ovat vain kampanjan aikana oppineet antamaan tutkijoiden kysymyksiin ”oikeita vastauksia”. On ilmeistä, että vastaukset kyselyihin ovat muuttuneet, eivät niinkään laajemmin vaikuttavat asenteet. Päätelmää tukee se, ettei käyttäytymistasoisia muutoksia yksittäisten kampanjoiden seurauksena ole juuri kyetty osoittamaan. Poikkeuksen tästä tekevät sellaiset kampanjat, joissa on ollut jotain uutta kerrottavaa tienkäyttäjille, kuten esim. lainmuutoksista järjestetyt tiedotuskampanjat.

Varsinainen opetus ja kasvatus ovat päteviä tapoja ohjattaessa tulevaa käyttäytymistä ja annettaessa ainesta tuleville asenteille. Raittiuskasvatusta annetaan nykyisessä koulutusjärjestelmässämme vielä peruskoulun yläas-

teella eli juuri ennen kuin nuoret tulevat ajokortti-ikään. Tässä vaiheessa olisi hyvin suunnitellulla opetuksella mahdollisuuksia antaa aineksia tulevien kuljettajien alkoholiasenteisiin ja näin vaikuttaa rattijuopumusongelmaan tulevaisuudessa. Myöhäisemmässä vaiheessa vaikuttaminen on paljon vaikeampaa perinteen jo siirrettyä seuraavan sukupolven käytännöksi ja ongelmaksi.

Sosiaaliset normit vaikutuskanavana

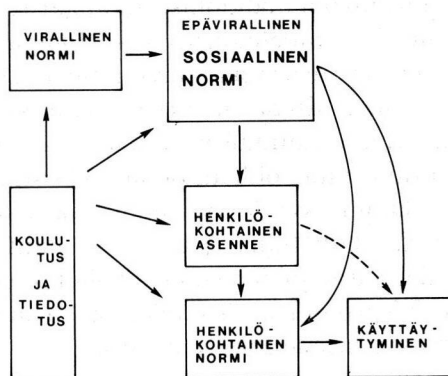
Jos kaikki ihmiset lähipiirissämme paheksuvat rattijuopumusta ja tällaiseen rikokseen erehtynyttä ihmistä ja tarpeen tullen ilmiantavat hänet, ei useimmilla tavallisilla kansalaisilla ole mahdollisuutta eikä haluakaan, ainakaan muiden tietten, lähteä kuljettamaan autoa humalassa. Voimakas yleinen käsitys siitä, mikä on oikein ja mikä väärin, sosiaalinen normi, vaikuttaa käyttäytymiseemme jopa ohimien asenteidemme.

Sosiaalinen normi muodostaa yhteisössä sellaisen todellisuuden, että yksilöt pyrkivät sopeutumaan siihen kuten muihinkin todellisuuden ilmiöihin. Olennaista on se, että ihmisten yksilöllisillä asenteilla on taipumus mukautua sosiaalisen normin vaatimuksiin, vaikka normi yleensä koskeekin vain käyttäytymistä. Asenteet alkavat vähitellen tukea omaa käyttäytymistä. Sosiaalinen normi saattaa yksilöissä saada vastineeksi myös asennetta vahvemman ilmauksen: voidaan puhua henkilökohtaisesta normista.

Rattijuopumuksen ehkäisyn kannalta on keskeistä vaikuttaa ihmisen käyttäytymiseen. Tiedotuksella ja valistuksella ja kampanjoinnilla siihen ei voida suoraan vaikuttaa. Mutta vaikuttaminen julkiseen ja yleiseen mielipiteeseen ja sitä kautta sosiaalisiin normeihin näyttäisi hyvältä mahdollisuudelta vaikuttaa silloin, kun varsinainen kouluttaminen ja kasvataminen eivät tule kyseeseen. Sosiaalinen normi luo ikään kuin itsestään asenteita ja henkilökohtaisia normeja. Se vaikuttaa myös suoraan käyttäytymiseen, vaikka joidenkin yksilöiden asenteet eivät normin suuntaisiksi taipuisikaan, sillä yhteisö pyrkii pakottein ja rangaistuksin tukemaan normejaan (kuvio 1).

Suomessa rattijuopumuksesta on viime kuukausina käyty vilkasta julkista keskustelua.

Kuvio 1. Sosiaalisen normin yhteydet yksilön käyttäytymiseen yhteiskunnan näkökulmasta



Keskustelun käynnistymiseen on vaikuttanut moni asia, mm. tieliikenteemme turvallisuuden heikkeneminen, liikenneministeriön toimenpide-ohjelma, jossa rattijuopumuksen ehkäisemiseen on kiinnitetty huomiota, tasavallan presidentin uudenvuoden puhe sekä tv:n A-studiosta lähetetty ohjelma Orimattilan rattijuopumuskolarista. Varsinkin ohjelman herättämät voimakkaat yhdensuuntaiset kannanotot ja niiden saama arvovaltainen tuki näyttivät johtavan nopeasti käsitykseen vahvasta yksimielisyydestä. Sosiaalisen normin ainekset ovat olemassa, ja tämän muodostumassa olevan normin vastainen toiminta – humalassa ajaminen – kohtaa vastustusta kaikkialla.

Rattijuopumustapauksessa virallisella normilla eli lailla on hyvät edellytykset muodostua myös epäviralliseksi sosiaaliseksi normiksi. Suomessa on järjestetty vuodesta 1976 lähtien lähes vuosittain liikenne-raittiuskampanjoita virallisen normin tueksi. Ilmeisesti kampanjoilla on onnistuttu vaikuttamaan myös epäviralliseen sosiaaliseen normiin, vaikka suuri osa niistä onkin suunnattu suoraan yksilön asenteisiin. On toteutettu kuitenkin myös sellaisia kampanjoita, jotka on suunnattu sosiaalisen normin vahvistamiseen. Esimerkkinä tällaisesta on kampanja ”Rattijuoppo joutuu kiinni”.

Monet tilastoanalyysit viittaavat siihen, että Suomessa rattijuopumus on suhteellisesti vähentynyt kymmenen viime vuoden aikana (ks. esim. Liikennejuopumustyöryhmän mie-

tintö 1985). Myös mielipidemittaukset osoittavat, että yhä suurempi on niiden ihmisten osuus, jotka haluavat tuomita rattijuopumuksesta suurimpaan mahdolliseen rangaistukseen (annetuista vaihtoehdoista) (ks. Suomalaisen aikuisväestön terveystilanne 1978—1985). Jonkinlaisena merkinä lain sisällön kanssa saman suuntaisen sosiaalisen normin muotoutumisesta voidaan pitää myös sitä, että ratsiatutkimuksissa löytyy noin kaksinkertainen määrä kuljettajia, jotka ovat nauttineet alkoholia, mutta joiden veren alkoholipitoisuus jää alle 0,5 promillen. Promilleraja 0,5 on muodostumassa sosiaalisesti normiksi.

Sosiaalisen normin vahvistaminen ja sen ohella virallisen normin kehittäminen muodostavat liikenneturvallisuustyötä tekeville organisaatioille tärkeän keinon vaikuttaa rattijuopumuksen määrään. Oleellista on nähdä myös kampanjoinnin ja valistuksen tarkoituksena olevan juuri sosiaalisiin normeihin vaikuttaminen. Tätä kautta avautuu väylä myös yksilöiden asenteisiin ja käyttäytymiseen. Sosiaalinen normi tarjoaa myös väylän vaikuttaa alkoholiongelmaisiin kuljettajiin. Kun sosiaalinen normi on riittävän voimakas, tuetaan sitä tehokkaasti sosiaalisella kontrollilla, eli kanssaihmiset pyrkivät estämään humalassa ajon, ja mikäli siinä ei onnistuta, niin ainakin rattijuoppo ilmiannetaan välittömästi ja poistetaan näin vaarantamasta liikennettä.

Alkoholiongelmaisten rattijuoppojen hoito-ohjelmista

Suomessa ja muissa pohjoismaissa ei juuri ole toteutettu alkoholiongelmaisten rattijuoppojen hoito-ohjelmia. Yhdysvalloissa niitä on ollut käytössä jo 1970-luvulta lähtien. Ohjelmien tehoa on selvitelty lukuisissa tutkimuksissa (ks. Mann & al. 1983; Nichols & al. 1981). Tulokset ovat olleet ristiriitaisia. On monia tutkimuksia, joissa hoito-ohjelmat on todettu tehokkaiksi, ja toisaalta tutkimuksia, joissa ei vaikutuksia ole voitu osoittaa. Hyvin ja tiukasti kontrolloidun vertailevan tutkimuksen perusteella (Reis & Davis 1980) on kuitenkin voitu osoittaa, että joillakin hoitomuodoilla on pieni, mutta tilastollisesti merkitsevä vaikutus sekä ensikertalaisten että uusijoiden rattijuopumuksen uusimisen vähenemiseen.

Tutkijat ovat sitä mieltä, että koulutus- ja hoito-ohjelmia ei pitäisi käyttää ajolupaseurauksien sijasta (ks. esim. Hagen & al. 1978). Rattijuopumukseen syyllistyneille tulisi heidän mukaansa määrätä molemmat toimenpiteet, sekä hoito-ohjelmiin osallistuminen että ajoluvan peruuttaminen. Kannustuksena koulutus- ja hoito-ohjelman hyvälle suorittamiselle voitaisiin kuitenkin ajatella ajoluvan peruuttamisen hienoista lyhentämistä. Ajokiellon tehokkuutta on ehkä mahdollista parantaa merkittävästi lisäämällä myös valvontaa ja korottamalla rangaistuksia ajokiellon rikkomisesta.

Kun rattijuopumuksen ehkäisytoimenpiteitä nyt suunnitellaan, voitaisiin myös Suomessa kokeilla koulutus- ja hoito-ohjelmia rattijuopumuksen ehkäisemisessä. Perusteellisesti pitäisi kuitenkin selvittää erilaisten koulutus- ja hoitomuotojen tehokkuus ja erilaisissa kulttuureissa toteutettujen muotojen soveltuvuus Suomen oloihin ennen niiden mahdollista liittämistä osaksi virallista rattijuopumuksen seuraamusjärjestelmää.

Kirjallisuus

Hagen, R. E. & Williams, R. L. & McConnel, E. J. & Fleming, C. H.: An evaluation of alcohol abuse treatment as an alternative to drivers license suspension or revocation. Final report to the Legislature of the State of California. Report No. CAL-DMV-RSS-78-68. Sacramento 1978

Hirschi, T.: Causes of delinquency. Los Angeles: Berkeley, 1969

Liikennejuopumustyöryhmän mietintö. Oikeusministeriön lainvalmisteluosaston julkaisu n:o 5. Helsinki 1985

Mann, R. E. & Leigh, G. & Vingilis, E. R. & De Genova, K.: A critical review on the effectiveness of drinking-driving rehabilitation programmes. *Accident Analysis & Prevention* 15 (1983): 6

Nichols, J. L. & Weinstein, E. B. & Ellingstad, V. & Struckman-Johnson, D. L. & Reis, R. E.: The effectiveness of education and treatment programs for drinking drivers: A decade of evaluation. In: Goldberg, L. (ed.): *Alcohol, drugs and traffic safety*. Göteborg 1981

Nilsson, G. & Spolander, K.: Effekter av vidtagna trafiksäkerhetsåtgärder under perioden 1968—1976. Rapport 156. Linköping: Statens väg- och trafikinstitut, 1978

Penttilä, A. & Karhunen, P. J. & Kauppila, R. & Liesto, K. & Tiainen, E. & Pikkarainen, J.: Young drunken drivers in Helsinki I. Driving event. *Proceeding of International Symposium on Young Drivers' Alcohol and Drug Impairment*, 13.—15. 9. 1986, Amsterdam

Pikkarainen, J. & Penttilä, A.: Recidivism among problem drinking DWI-offenders in Finland. *Proceeding*

of the 10th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, 9.—12. 9. 1986, Amsterdam

Pikkarainen, J. & Penttilä, A. & Karhunen, P. J. & Kauppila, R. & Liesto, K. & Tiainen, E.: Young drivers in Helsinki II. Drinking habits. Proceeding of International Symposium on Young Drivers' Alcohol and Drug Impairment, 13.—15. 9. 1986, Amsterdam

Reis, R. E. & Davis, L. A.: First interim analysis of

multiple offender treatment effectiveness. Interim report. County of Sacramento Health Department, Sacramento, California. Contract No. DOT HS-6-01414, N.H.T.S.A., Washington D.C. 1980

Suomalaisen aikuisväestön terveystäytyminen. Raportit vuosilta 1978—85. Kansanterveyslaitoksen julkaisuja, B 1. Helsinki.

English Summary

Sirpa Rajalin — Vesa Hämäläinen: Rattijuopumuksen torjunta käyttäytymistieteellisestä näkökulmasta (The behaviourist approach to the prevention of drunken driving)

Drunken driving is in the special category of traffic problems that would appear to be the result of estrangement and social alienation. To prevent drunken driving the young should be integrated into society.

Drunken drivers can be roughly divided into two groups: random and problem users. Campaigns for the prevention of drunken driving have mostly taken the form of attitude training and been directed at random users. It was this group's twisted ideals and attitudes that the campaigning hoped to change.

The attitudes are the result of the experience people derive from their environment and has close ties with their upbringing and education. Of all the campaign material, it is often only the slogan that finds its target and slogans alone cannot change attitudes. Even after a

comprehensive campaign the world slides back into the old routine and attitudes remain unchanged. Surveys show that individual campaigns have no effect on behaviour. Campaigns which inform people about a new fact, e.g. a change in legislation, are the single exception.

A firm public grasp of what is right and wrong — i.e. what is socially acceptable — affects behaviour, even more than attitudes. Therefore, in the prevention of drunken driving it is vital to try influence unofficial social norms through public and general opinion. Through this channel information and campaigns find access to patterns of people's behaviour, and thus even attitudes gradually adapt.

Education and rehabilitation programmes have been implemented outside Finland to discourage drunken driving. Their effectiveness could also be tried in Finland, although they should not be used as an alternative to driving licence sanctions, but side by side with this procedure.

Alkoholipolitiikka Vol. 52: 281—285, 1987