

## **ALKOHOLIN KULUTUS KASVAA - MITEN KÄY TIELIIKENTEEN TURVALLISUUDEN?**

### **Alkoholiolojen kehitys**

Alkoholin kulutus on kaksinkertaistunut Suomessa viimeisen kolmenkymmenen vuoden aikana. Vuonna 1969 säädetty alkoholilaki toi keskioluen ruokakaappoihin, jonka jälkeen alkoholin kokonaiskulutus kohosi 1960-luvun lopun kolmesta litrasta noin seitsemään litraan asukasta kohti vuonna 1974.

Alkoholin kulutus lisääntyi taas 1980-luvulla, erityisesti vuosikymmenen viimeisinä vuosina. Tutkija Esa Österbergin mukaan alkoholipolitiikan suunta kääntyi 1980-luvun puolivälissä. Viimeiset ostokertakohtaiset määrälliset rajoitukset poistettiin vuonna 1986. Samoihin aikoihin alkoholijuomien anniskeluoikeuksia alettiin myöntää aiempaa enemmän. Myös Alkon myymälöiden lukumäärä kääntyi kasvuun ja niitä muutettiin itsepalvelumyymälöiksi. Lisäksi keskioluen myynnin alueellaan kieltäneet kunnat peruivat päätöksiään. Myös ravintolaelinkeinon piirissä kehitys oli 1980-luvun jälkipuoliskolla kulkemassa kohti lievempää asiakkaiden kontrollia (Holder et al).

Talouslama pudotti kulutuksen vuoden 1990 vajaasta 9 litrasta 8 litraan asukasta kohti vuoteen 1994 mennessä. Vuonna 1995 Venäjältä ja Virosta tuodun alkoholimäärän huomattava kasvu nosti kokonaiskulutusta noin 10 prosentilla (Pehkonen & Österberg 1996). Alkoholijuomien kokonaiskulutus, johon lasketaan tilastoidun kulutuksen lisäksi tilastoimaton alkoholinkulutus, kuten turistialkoholi, salakuljetus, laiton ja laillinen kotivalmistus sekä korvikealkoholi, pysyi 1990-luvun puolivälin jälkeen vajaassa 9 litrassa 100 %:n alkoholia asukasta kohti.

Alkoholijuomien kulutuksen kasvu on taas voimistunut erityisesti kahden viime vuoden aikana. Vuonna 2001 kulutus kasvoi 4,6 prosenttia edellisestä vuodesta, kun keskimääräinen vuosikasvu 1990-luvun puolivälistä lähtien on ollut noin puolitoista prosenttia. Kasvu kohdistuu etenkin mietoihin viineihin. Myös oluen ja väkevien alkoholijuomien kulutus on kasvanut hivenen (Päihdetilastollinen vuosikirja 2002).

Alkoholin kulutustottumusten muutokset tapahtuvat hitaasti. Tutkija Ritva Hein (1999) on todennut, että suomalaisten tottumukset ovat vuosien myötä painottumassa mietoihin juomiin, keskiolueen, siideriin ja mietoihin viineihin. Alkoholiiin tutustutaan yhä nuoremmalla iällä ja humalahakuinen juomatapa yleistyy. Alkoholin kulutustottumuksien muutos heijastaa toisaalta käyttäjäkunnan laajenemista ja toisaalta alkoholihinnan ja -saatavuuden huomattavaa vaikutusta kulutukseen.

Alkoholin kulutuksen voidaan odottaa kasvavan lähivuosina edelleen. Euroopan unionin jäsenyys lieventää alkoholijuomien matkustajatuontia koskevia rajoituksia olennaisesti vuonna 2004. Alkoholijuomien valmisteveroihin on myös tulossa muutoksia. Eri tekijöiden yhteisvaikutuksena alkoholin kokonaiskulutuksen on arvioitu kasvavan asukasta kohden yli 11 litran vuonna 2005.

### **Alkoholiasenteet**

Alkoholiasenteet ovat kiristyneet viime vuosina. Väestön yhä suurempi enemmistö on vallitsevien alkoholipoliittisten rajoitusten kannalla ja kannattaa myös alkoholijuomien ostoon oikeuttavia ikärajoja. Myös alkoholijuomien hintoja sopivina pitävien osuus on lisääntynyt. Suomalaiset eivät halua väkeviä alkoholijuomia päivittäistavarakaappoihin, eivät edes vahvaa olutta. Keskioluen nykyinen myyntijärjestelmä saa väestön valtaenemmistön tuen.

## **Alkoholin kulutuksen kasvu ja haittojen yleisyys**

Erlaisia alkoholin kulutuksen aiheuttamia haittoja on runsaasti. Myös tulevaisuudessa on odotettavissa, että haitat lisääntyvät suurin piirtein samassa suhteessa kuin kulutus. Eri väestöryhmien välillä voi esiintyä kuitenkin poikkeavaa kehitystä. Määrällisesti kulutus nousee eniten paljon kuluttavissa ryhmissä (Mäkelä et al. 2002). Kun alkoholijuomien hinnat alenevat, kulutuksen ja haittojen voidaan odottaa nousevan eniten niissä ryhmissä, joissa korkea hinta on tähän asti tehokkaimmin vähentänyt kulutusta, eli pienituloisten ja nuorten keskuudessa.

Voimmeko toivoa alkoholin kulutuksen ja haittojen tähänastisen yhteyden muuttuvan niin, että kulutuksen noustessa haitat eivät lisääntyisikään? Periaatteessa tähän on kaksi mahdollisuutta. Haittojen kasvu voisi olla kulutuksen kasvua vähäisempää, jos kulutus jakaantuisi entistä tasaisemmin eli jos lähinnä pienkuluttajat lisäisivät kulutustaan. Tällaista kulutuksen olennaista tasaantumista ei kuitenkaan ole aiemmin missään tapahtunut. Esimerkiksi vuoden 1969 mittava alkoholin kulutuksen kasvu Suomessa oli suurinta jo aiemmin paljon juovien joukossa (Mäkelä et al. 2002).

Toinen mahdollisuus on, että juomatavat muuttuvat vähemmän haitalliseen ja vähemmän humalakeskeiseen suuntaan, esimerkiksi niin, että viinin juominen aterioidella korvaa humalakulutusta. Tähän mennessä viinin juominen aterioidella onkin kasvanut melko paljon. Samanaikaisesti kuitenkin myös humalakulutus on ollut lisääntymään päin (Metso et al. 2002). Uudet juomatavat ovat siis pääasiassa tulleet entisten lisäksi eivätkä niiden tilalle. Niin kauan kuin tämä kehitys jatkuu, ei haittojen kasvu voi jäädä kovin kauas kulutuksen kasvusta (Karlsson et al 2003).

## **Rattijuopumus ja alkoholin kulutuksen kasvu**

Arvioitaessa rattijuopumuksen yhteyttä alkoholin kulutuksen kasvuun on perusteltua käyttää arviointiperusteena rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrää sekä rattijuoppojen määrää liikennevirrassa. Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä on luotettava rattijuopumuksen mitta, sillä kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet tulevat poliisin tietoon ja kuljettajien veren alkoholipitoisuudesta saadaan tieto joko poliisitutkimuksen tai kuolinsyytöksen perusteella.

Rattijuoppojen määrästä liikennevirrassa saadaan tieto tienvarsitutkimuksista, joissa kaikki tiettyyn tutkimuspaikkaan saapuneet kuljettajat puhallutetaan hengitysilman alkoholipitoisuuden määrittämiseksi. Tutkimus toistetaan samoissa paikoissa, samoihin aikoihin ja samalla menetelmällä vuosittain.

Vuoden 1969 alkoholilain ja keskiolutlain voimaantulon seurauksena alkoholin kulutus kasvoi 50 prosenttia lakien ensimmäisenä voimassaolovuotena. 1970-luvun alkupuolella toteutetut voimakkaat liikenneturvallisuustoimenpiteet, kuten nopeusrajoitusjärjestelmän käyttöönotto ja turvavyön sekä moottoripyöräilijöiden kypärän käyttöpakko, saivat aikaan tieliikenteessä kuolleiden määrän vähenemisen. Nämä toimenpiteet eivät kuitenkaan kyenneet ehkäisemään alkoholin kulutuksen voimakkaasta kasvusta aiheutuvia liikennehaittoja (ks. Mäki 1981). Samaan aikaan rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrän lähes kaksinkertaistui 74 kuolleesta 140 kuolleeseen.

1970-luvun puolivälistä lähtien rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä seurasi kaikissa liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrän kehitystä kymmenisen vuotta.

Henkilövahinkojen määrä tieliikenteessä lähti kasvuun 1980-luvun jälkipuoliskolla kiihtyvällä vauhdilla. Kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät lisääntyivät nopeammin kuin liikenteen määrä. Erityisesti lisääntyivät auton kuljettajien ja matkustajien henkilövahingot. Perinteisten riskiryhmien kuten rattijuoppojen, uusien kuljettajien ja jatkuvasti riskirajoilla ajavien kuljettajien ohella myös tavallisten kuljettajien henkilövahingot lähtivät kasvuun (Mikkonen 1990). Näinä hyvän talouskehityksen vuosina alkoholin kulutuksen noin 10 % kasvun ajankohtana rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä jälleen kaksinkertaistui vuoden 1987 luvusta 76 vuoden 1990 lukuun 152. Talouslama pudotti alkoholinkulutusta 1990-luvun alkuvuosina. Myös rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä

samoin kuin liikennekuolemat muutoinkin vähenivät ja kehittyivät hyvin samalla tavoin koko 1990-luvun ajan.

Nykyisin alkoholin kulutus on kasvussa. Erityisen voimakasta kasvu on ollut parin viime vuoden aikana. Tieliikenteen turvallisuuskehitys on useita vuosia polkenut lähes paikallaan.

Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä on kääntynyt kasvuun liikennekuolemien yleisestä kehityksestä poiketen.

Tarkasteltaessa rattijuopumuskuolemien yhteyttä alkoholin kulutukseen ei voida löytää systemaattista kynnystasoa, jonka ylittävä alkoholin kulutuksen kasvu laukaisisi heikkenevän turvallisuuskehityksen. Esimerkiksi 1995 tapahtui voimakas alkoholin kulutuksen kasvu 11,3 %, mutta rattijuopumusonnettomuuksissa kuoli 3,6 prosenttia edellisvuotta vähemmän. Vastaavasti 2,8 prosentin kulutuksen kasvu vuonna 1988 johti 27,6 prosentin kasvuun rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrissä. Ei ole myöskään löydettävissä sellaista kasvulukujen jatkumoa peräkkäisinä vuosina, joka yhdistäisi selvästi rattijuopumuskuolemat alkoholin kulutuksen kasvuun. Kehityskuvajissa on myös ajallisia vaihe-eroja, jolloin vahingollukujen kasvu pikemminkin edeltää kuin seuraa alkoholin kulutuksen kasvua.

Näyttää siltä, että rattijuopumuskuolemien kehitykseen vaikuttaa merkittävästi yleinen tieliikenteen turvallisuuskehitys. Tästä osoituksena ovat 1970-luvun sekä 1990-luvun noin kymmenen vuoden kehitysjaksot, jolloin rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrät kehittyivät hyvin samalla tavoin kuin liikenteessä kuolleiden määrät muutoinkin.

### **Rattijuoppojen määrä liikennevirrassa**

Rattijuoppojen määrää liikennevirrassa esittävä kuvaaja osoittaa, miten rattijuoppoja on ollut enemmän liikennevirrassa alkoholin kulutuksen kasvun vuosina. Lisäksi havaittiin, että 1990-luvun puolivälissä, kun lama jäi taakse ja alkoholin kulutus lähti kasvuun, lisääntyi sellaisten kuljettajien määrä, jotka ajavat alkoholia nauttineena, mutta joilla veren alkoholipitoisuus ei ylitä 0,5 promillea.

### **Suhtautuminen rattijuopumukseen**

Toisin kuin alkoholiasenteet rattijuopumusasetteet ovat löystyneet. Vaikka kuljettajat pitävät rattijuopumusta liikennerikkomuksista vakavimpana, on kuitenkin rattijuopumusta erittäin vakavana liikennerikkomuksena pitävien osuus vähentynyt. Maistissa ajaminen on yleistynyt 1990-luvun puolivälin jälkeen.

Rattijuopumuksesta ei myöskään haluta yhtä usein kuin aiemmin tuomita tuntevia rangaistuksia. Kolmasosa nuorista pojista ilmoittaa ajaneensa moottoriajoneuvoa alkoholin vaikutuksen alaisena ja osuus on lisääntynyt. Myös naiset kertovat ajavansa humalassa nykyisin aiempaa useammin. Nuorten asennetutkimuksessa ilmeni, että vuonna 2001 nuoret ajoivat huomattavasti useammin päihtyneenä kuin vuonna 1978.

### **Turvallisuus tieliikenteessä on uhattuna**

Alkoholin kulutuksen kasvu luo vahvan painetekijän liikennekuolemien kasvulle. Jo kaksi kertaa 1970-luvun alun jälkeen rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä on tuplaantunut alkoholin kulutuksen kasvun ajankohtina.

Tieliikenteen yleinen turvallisuuskehitys vaikuttaa olennaisesti rattijuopumuskuolemien kehitykseen. 1980-luvun huonon turvallisuuskehityksen aikana, alkoholikulutuksen kasvaessa 10 prosenttia, rattijuopumuskuolemien määrä kaksinkertaistui kun taas 1970-luvun hyvän turvallisuuskehityksen vuosina rattijuopumuskuolemat kaksinkertaistuivat alkoholin kulutuksen kasvaessa 50 prosenttia. Kansanterveyslaitoksen alkoholitutkimusyksikön ennusteen mukaan alkoholin suurkuluttajien määrä saattaa nousta jopa puolella lähi vuosina.

Viidennes liikenteessä kuolleista on nuoria. Tärkein riskiajamiseen liittyvä elämäntapapiiirre sekä nuorilla miehillä että naisilla näyttää olevan alkoholin säännöllinen käyttäminen. Nuorten aiheuttamista kovavauhtisista onnettomuuksista 65 % on alkoholitapauksia. On ilmeistä, että alkoholin kulutus kasvaa juuri nuorten keskuudessa hinnan muutoksen seurauksena ja nuorten vakavat vahingot lisääntyvät.

Tieliikenteen turvallisuuskehitys on useita vuosia polkenut lähes paikallaan. Alkuvuonna 2003 liikennekuolemia on kuitenkin ollut selvästi aiempaa vähemmän. On tärkeää saada jatkumaan hyvä turvallisuuskehitys ja toteutettua siihen voimakkaasti vaikuttavia turvallisuustoimenpiteitä jotta alkoholin kulutuksen kasvun seuraukset jäisivät mahdollisimman vähäisiksi. Rattijuopumusta ehkäisee tehokkaimmin kiinnijäämisriskin lisääminen.

Suhtautuminen rattijuopumukseen on löystynyt. Nähtäväksi jää kaksinkertaistuuko rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä kolmannen kerran.

#### Lähteet:

Österberg, E. 2002. Alkoholipolitiikan murros 1990-luvulla, Hyvinvointipolitiikka ja sen onnistuminen

Holder, H.D. , Kuhlhorn, E., Nordlund, S., Österberg, E., Romelsjö, A., Ugland, T. 1998. European Integration and Nordic Alcohol Policies. Changes in Alcohol Controls and Consequences in Finland, Norway and Sweden, 1980 – 1997. Aldershot, Ashgate.

Pehkonen, J., Österberg, E. 1996. Turistialkoholin tuonti Suomeen vuonna 1995. Alkoholipolitiikka 61:2 s. 110-122.

Päihdetilastollinen vuosikirja 2002, STAKES.

Hein, R. 1999. Suomen alkoholiolojen kehitys 1990-luvulla. Dialogi 3/99

Mäkelä, P. 1999. Alkoholiin liittyvät kuolemat. Yleisyys ja yhteys sukupuoleen ja sosioekonomiseen asemaan. Tutkimuksia 105. Helsinki. Stakes. 1999.

Mäkelä, P., Sulkunen, P., Österberg, E. 2002. Suomen väkijuomaolot 1950-1975. Teoksessa: Sosiaalipolitiikka 1981. Sosiaalipoliittisen yhdistyksen vuosikirja vol. 6, Vammala.

Karlsson, T., Mäkelä, P., Tigerstedt, C., Österberg, E. 2003. Alkoholipolitiikka tuontirajoitusten poistuesssa. Yhteiskuntapolitiikka 68 (2003):1

Metso, L., Mustonen, H., Mäkelä, P., Tuovinen, E-L. 2002. Suomalaisten juomatavat vuonna 2000. Taulukkoraportti vuoden 2000 tutkimuksen perustuloksista ja vertailuja aiempiin juomatapatutkimuksiin. Aiheita 3/2002. Helsinki. Stakes, 2002

Mäki, M. 1981. Alkoholijuomien käyttö tieliikenteen turvallisuusongelmana. Liikenneturva. Tutkimusosaston julkaisuja 43/1981.

Mikkonen, V. 1990. Liikenneturvallisuustyön tehostaminen 1990-luvulla.

KTL, Alkoholitutkimusyksikkö 2003. Tutkimusprofessori Kalervo Kiiänmaan arvio alkoholin hinnanmuutoksen vaikutuksesta alkoholinkulutukseen.

Rajalin, S., Luukkanen, L. 2003. Toimivat pelisäännöt utopiaako? Artikkelii Liikenne Vilku, Liikenneturvan tiedotuslehdessä 3/2003

Laapotti, S., Keskinen, E., Rajalin, S. 2002. Nuorten mies- ja naiskuljettajien liikenneasenteet vuosina 1978 ja 2001. Liikenneturvan tutkimuksia 119/2002.

Suomen Tieliikenneonnettomuudet, 1970 – 2002. Tilastokeskus ja Liikenneturva.