

Alkoholi liikenteessä

Teemaraportti alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta ja siihen liittyvistä asenteista

Marja Pakarinen



Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

Kannen kuva: Nina Mönkkönen /Liikenneturva
Verkkojulkaisu pdf (www.liikenneturva.fi)

ISSN: 2341-8052

ISBN: 978-951-560-289-3

Kirjoittajat

Marja Pakarinen

Liikenneturva

Helsinki

2025

Sisällys

1 JOHDANTO.....	3
2 ALKOHOLIN RISKIT LIIKENTEESSÄ.....	4
Suomalaisten alkoholinkäyttö	4
Alkoholin vaikutukset ajokykyyn	4
Alkoholin aiheuttamat onnettomuusriskit.....	5
Rattijuopumukseen yhteydessä olevia tekijöitä.....	6
3 KUOLEMAT JA LOUKKAANTUMISET ALKOHOLIONNETTOMUUKSISSA	7
Henkilövahinkojen määrä	7
Rattijuopumusonnettomuuksien piirteitä	7
4 KÄYTTÄYTYMINEN – AJAMINEN ALKOHOLIN VAIKUTUKSEN ALAISENA.....	9
”Maistelleet” liikenteessä – promilleja alle 0,5.....	9
Rattijuopumus liikenteessä – promilleja vähintään 0,5.....	9
Matkustajana päihtyneen kuljettajan kyydissä	10
5 SUOMALAISTEN TIEDOT JA ASENTEET	12
Tiedot alkoholista liikenteessä	12
Rattijuopumuksen hyväksyttävyys	13
Puuttuminen humalassa ajamiseen	13
Käsitys alkoholin vaikutuksesta ajokykyyn.....	14
6 RATTIJUOPUMUKSEN EHKÄISYN KEINOJA JA SUHTAUTUMINEN NIIHIN.....	15
Promillerajat lainsäädännössä ja niiden hyväksyttävyys	15
Poliisivalvonta ja kiinnijäämisen riski	16
Alkolukko ja hoidolliset interventiot	17
Viestintäkampanjat ja liikennekasvatus	17
7 LOPUKSI.....	18
LÄHTEET JA AINEISTO.....	20
Lähdeluettelo.....	20
Liikenneturvan kyselyt	22

1 JOHDANTO

Suomessa tapahtui ensimmäinen auto-onnettomuus vuonna 1907 Helsingin rautatientorilla. Pylvääseen törmännyt kuljettaja loukkaantui ja hänen havaittiin olevan humalassa. Näin saatiin ensimmäinen merkintä rattijuopumustilastoihin. Rattijuopumus on ollut Suomessa rangaistava teko vuodesta 1926 lähtien. Kiinteät promillerajat otettiin käyttöön vuonna 1977, jolloin rattijuopumusrajaksi asetettiin 0,5 promillea ja törkeän rattijuopumuksen rajaksi 1,5 promillea. Myöhemmin, vuonna 1994, törkeän rattijuopumuksen raja laskettiin 1,2 promilleen.

Alkoholi on yksi merkittävimmistä yksittäisistä tekijöistä liikennekuolemien taustalla länsimaissa. Se on pysynyt yhtenä merkittävimmistä vakavien liikenneonnettomuuksien syistä myös Suomessa. 2020-luvulla rattijuopumusonnettomuuksissa on kuollut keskimäärin 45 henkilöä vuosittain. Tämä tarkoittaa noin joka viidettä kaikista liikennekuolemista. Alkoholin käyttö ja ajaminen on yksi tutkituimmista liikenneturvallisuuden osa-alueista ja tietopohja aiheesta on kattava. Rattijuopumus ilmiönä on pysynyt varsin samanlaisena vuosikymmenien ajan.

Kaikkien tielläliikkujien onnettomuusriski lisääntyy alkoholin vaikutuksesta, mutta moottoriajoneuvon kuljettajilla se on erityisen kohtalokasta. Tässä raportissa käsitellään alkoholin riskejä tieliikenteessä keskittyen autoilijoihin. Raportissa annetaan katsaus alkoholin vaikutuksista kuljettajan ajokykyyn, liikenneonnettomuuksien määrään ja riskeihin. Lisäksi tarkastellaan suomalaisten käyttäytymistä, asenteita ja tietoja alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta. Lopussa esitellään suosituksia ja toimenpiteitä alkoholirattijuopumuksen ehkäisemiseksi, sekä suomalaisten suhtautumista näihin toimenpiteisiin.

Liikenneturvallisuustyön päämäärä Suomessa on niin sanottu nollavisio eli visio siitä, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Rattijuopumusonnettomuuksissa on kuollut tai vakavasti loukkaantunut viimeisen kymmenen vuoden aikana Suomessa yhteensä yli 1000 ihmistä. Niin vakavat kuin lievemmät henkilövahingot koskettavat erityisesti 15–24-vuotiaita nuoria. Alkoholista johtuvien liikenneonnettomuuksien ehkäisy on edelleen yksi keskeisimmistä liikenneturvallisuuden edistämisen tavoitteista.

2 ALKOHOLIN RISKIT LIIKENTEESSÄ

Suomalaisten alkoholinkäyttö

Vuonna 2024 Suomessa juotiin 8,3 litraa sataprosenttista alkoholia jokaista 15 vuotta täyttäneestä suomalaista kohden. Kokonaiskulutus on vähentynyt 2000-luvun huippuvuosista, jolloin luku oli korkeimmillaan yli 10 litraa henkilöä kohden. Niin kokonaiskulutus kuin alkoholihaitat jakautuvat väestössä epätasaisesti. Vuonna 2023 miehet kuluttivat 13 litraa puhdasta alkoholia vuodessa eli noin 17 alkoholiannosta viikossa. Naisten vuosikulutus oli viisi litraa. Eniten juova 20 prosenttia väestöstä kuluttaa yli 70 prosenttia kaikesta juodusta alkoholista. (THL 2023a, 2025a.)

Suomalaisten säännöllinen eli vähintään viikoittainen alkoholinkäyttö on hieman vähentynyt. Vuonna 2023 miehistä 48 ja naisista 22 prosenttia käytti alkoholia viikoittain. Säännöllinen humalajuominen on pysytellyt samalla tasolla vuosia. Humalajuominen tarkoittaa vähintään kuuden annoksen juomista kerralla. Raittiiden kansalaisten osuus on pysynyt noin 10 prosentissa. Alkoholia juodaan eniten kotona, viikonloppuina ja iltaisin. Yli puoli miljoonaa suomalaista juo alkoholia niin paljon, että se aiheuttaa terveyshaittojen riskin. (THL 2023a.)

Nuorten alkoholinkäyttö on muuttunut maltillisemmaksi, mutta humalajuomisessa ei ole suuria muutoksia. Korkeakouluissa opiskelevista 18–24-vuotiaista 84 prosenttia käyttää alkoholia. Riskikäyttöä esiintyy noin joka kolmannella opiskelijalla, miehillä hieman naisia useammin. (THL 2025b.) Tosi humalaan vähintään kerran kuukaudessa juo itsensä peruskoululaisista 9 prosenttia, lukiolaisista 15 prosenttia ja ammattiin opiskelevista noin 22 prosenttia. (THL 2023b.)

Arviolta 5–10 prosenttia suomalaisista sairastaa alkoholiriippuvuutta, joka on vuosien kuluessa kehittyvä krooninen sairaus. Sairaudelle on tyypillistä usein toistuva tai pakonomainen alkoholinkäyttö koetuista haitoista huolimatta. Henkilön voi olla vaikea tunnistaa ongelmia ja vähitellen lisääntyvää riippuvuutta.

Alkoholin vaikutukset ajokykyyn

Alkoholi imeytyy elimistön nesteisiin ja vaikuttaa nopeimmin siellä, missä on eniten verenkiertoa, kuten aivoissa ja lihaksissa. Alkoholin poistuminen tapahtuu pääosin maksassa, mutta paljon hitaammin kuin imeytyminen. Imeytymiseen ja poistumiseen vaikuttavat yksilölliset ominaisuudet, kuten paino, aineenvaihdunta ja elimistön rasva- ja vesimäärä. Maksa polttaa alkoholia tasaisella yksilöllisellä nopeudella, eikä poistumista voi itse nopeuttaa. (Shinar 2017, European Commission 2022.)

Veren alkoholipitoisuutta on mahdoton laskea tarkkaan juotujen annosten tai humalatilan perusteella. Alkoholi myös heikentää kykyä arvioida humalatilaa. Tätä havainnollistaa tutkimus, jossa 41 prosenttia baarissa haastatelluista ihmisistä kertoi aikovansa ajaa kotiin autolla, vaikka he todellisuudessa olivat yli 0,5 promillen humalassa (Shinar 2017). Alkoholinkäyttöään on usein vaikea

arvioida myös yleisemmin. Niistä henkilöistä, joiden alkoholinkäytöstä aiheutuu terveysriskejä, suuri osa pitää itseään kohtuukäyttäjänä. (THL 2024.)

Alkoholin vaikutuksia ajamiseen on tutkittu vuosikymmenien ajan ja näyttö riskeistä on vakaa. Kaik-
kia yhteyksiä ei silti edelleenkään tunneta. Ajokykyä heikentävät vaikutukset alkavat matalilla alko-
holipitoisuuksilla ja käytännössä sellaista alkoholipitoisuutta ei ole, jolla ei olisi lainkaan vaikutuksia
toimintakykyyn. Ensimmäisenä alkoholi haittaa tarkkaavaisuuden jakamista, katseen kohdistamista
liikkuvaan kohteeseen ja usean tehtävän suorittamista yhtä aikaa. (Shinar 2017, Li ym. 2019, Sim-
mons 2020, Drink driving 2022, European Commission 2022.)

Päihtymys heikentää koordinaatiokykyä, kaventaa havaintokenttää sekä hidastaa reaktioaikaa ja
päätöksentekoa. Toisaalta se voi aiheuttaa liiallista luottamusta omiin kykyihin ja lisätä riskien otta-
mista. Kaikki nämä vaikuttavat ajokykyyn. Alkoholi heikentää ajokykyä riippumatta kuljettajan ajotai-
doista, sukupuolesta tai alkoholinsietokyvystä. (Shinar 2017, Li ym. 2019, Simmons 2020, Drink dri-
ving 2022, European Commission 2022.)

Alkoholin aiheuttamat onnettomuusriskit

Alkoholin aiheuttamista onnettomuusriskeistä on tehty useita tutkimuksia. Suomalaistutkimuksessa
laskettiin 0,01–0,19 promillen alkoholipitoisuuden lisäävän kuolonkolarin riskiä 2,6-kertaiseksi. Pro-
millepitoisuuksilla 0,20–0,49 riski kasvaa noin 9-kertaiseksi. Yli 0,5 promillen humala nostaa riskin
40-kertaiseksi. Törkeän 1,2 promillen rattijuopumusrajan ylittyessä riski on 900-kertainen. (Luoma
2022.)

Vaikka yli 0,5 promillen humala on riskilaskelmien valossa vaarallisempaa kuin maistelleena ajami-
nen, näistä molemmista aiheutuu lopulta samaa suuruusluokkaa oleva kokonaisriski liikenteeseen.
Tämä johtuu siitä, että maistelleena ajaminen on huomattavasti yleisempää kuin rattijuopumus. Sen
sijaan törkeän rattijuopumuksen aiheuttama kokonaisriski on merkittävästi edellisiä suurempi.
(Luoma 2022.)

Onnettomuusriski on suurempi 16–20-vuotiailla kuin muilla. Nuorten korkeampaan riskiin vaikuttaa
kokemattomuus kuljettajana ja alkoholin vaikutukset kehossa. Alle 21-vuotiailla riskit nousevat no-
peasti jo alhaisilla alkoholipitoisuuksilla. Alkoholi heikentää erityisesti sellaisia ajotaitoja, jotka ovat
kokemattomalla kuljettajalla muutenkin puutteelliset. Päihtyneenä ajaneilla nuorilla on havaittu myös
muuta enemmän taipumuksia ottaa riskejä liikenteessä ja luottamus omiin ajotaitoihin voi olla liialli-
nen. (Shinar 2017, European Commission 2022.)

Kaikilla veren alkoholipitoisuuksilla 15–19-vuotiaiden riski kuolla onnettomuudessa on viisi kertaa
korkeampi kuin yli 30-vuotiailla ja 20–29-vuotiaiden riski kuolla on kolme kertaa suurempi. Tutkimuk-
sissa on arvioitu, että 0,8 promillen humalassa olevalla 15–19-vuotiaalla kuljettajalla on 87 kertaa
suurempi riski joutua onnettomuuteen verrattuna selvään kuljettajaan. (Shinar 2017, European Co-
mission 2022.)

Onnettomuusriskien lisäksi alkoholi vaikuttaa onnettomuuden seurauksiin, jotka ovat vakavampia päihtyneellä verrattuna selvään kuljettajaan. Osin tämä johtuu siitä, että rattijuopumukseen liittyy muuta riskikäyttäytymistä, kuten turvavyön käyttämättömyyttä, turvattomia nopeuksia tai muiden päihteiden yhteiskäyttöä. Tämän lisäksi alkoholi vaikuttaa kehoon niin, että toipuminen vaurioista vaikeutuu. (Shinar 2017, Drink Driving 2022, Smailovica ym. 2023.)

Rattijuopumukseen yhteydessä olevia tekijöitä

Rattijuopumuksen todennäköisyyttä lisää alkoholin juominen humalahakuisesti, säännöllinen käyttö, sietokyvyn kasvu tai alkoholin käytön aloittaminen nuorena. (Shinar 2017, Smailovica ym. 2023.) Erään arvion mukaan noin 10 prosentilla rattijuopumukseen syyllistyneistä kuljettajista on taustalla alkoholiriippuvuutta, mutta nämä kuljettajat aiheuttavat kaksi kolmasosaa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista (Howing 2016).

Erityisesti kuljettajilla, joilla veren alkoholipitoisuus on suuri tai jotka syyllistyvät rattijuopumukseen toistuvasti, on piirteitä, jotka eroavat väestöstä keskimäärin. Näille kuljettajille on tyypillistä, että he ovat miehiä, 30–50-vuotiaita, koulutus- ja tulotasoltaan keskimääräistä matalammalla ja harvemmin parisuhteessa. Usein taustalla on alkoholiriippuvuus tai alkoholin ongelmakäyttöä. Omaa ajokykyä on tyypillistä yliarvioida ja alkoholin riskejä aliarvioida. (Houwing 2016, Drink Driving 2022.)

Päihtyneenä ajamista ennustaa myös kuljettajan hyväksyvä suhtautuminen rattijuopumukseen ja se, että hän arvioi muiden pitävän rattijuopumusta hyväksyttävänä (Greenberg ym. 2004, McCarthy ym. 2007, Meesmann 2024). Myös käsitys siitä, kuinka monta annosta voi juoda ja silti ajaa turvallisesti ja laillisesti, on yhteydessä rattijuopumukseen. Mitä suuremmaksi juotavien alkoholiannosten määrän henkilö arvioi, sitä todennäköisempää on, että henkilö ajaa juotuaan. (Neighbors ym 2008.)

Kansainvälisessä kyselytutkimuksessa selvitettiin tekijöitä, jotka ovat yhteydessä itseraportoituun rattijuopumukseen. Eurooppalaisilla rattijuopumus on yhteydessä korkeampaan koulutustasoon, kotitalouden tuloilla ei havaittu yhteyttä. Kaupunkialueilla asuvilla on vähemmän itseraportoitua rattijuopumusta kuin maaseudulla asuvilla. Niillä, jotka ajavat vähintään kerran viikossa, on suurempi todennäköisyys raportoida rattijuopumusta, kuin vähemmän ajavilla. Mitä vahvempi usko vastaajalla on omaan ajokykyyn alkoholin nauttimisen jälkeen, sitä suurempi oli raportoidun rattijuopumuksen todennäköisyys. (Meesmann ym. 2024)

- ➔ Alkoholin poistuminen tapahtuu pääosin maksassa, joka polttaa alkoholia tasaisella yksilöllisellä nopeudella
- ➔ Sellaista veren alkoholipitoisuutta ei ole, jolla ei olisi lainkaan vaikutuksia ajokykyyn
- ➔ 0,5 promillen humala nostaa onnettomuusriskin 40-kertaiseksi
- ➔ Kaikilla veren alkoholipitoisuuksilla 15–19-vuotiaiden riski kuolla onnettomuudessa on 5 kertaa suurempi kuin yli 30-vuotiailla

3 KUOLEMAT JA LOUKKAANTUMISET ALKOHOLIONNETTOMUUKSISSA

Henkilövahinkojen määrä

Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleiden määrä on laskenut 1990-luvun vaihteen ennätyslukumista, jolloin kuolemia oli yli 100 vuosittain. Korkeimmillaan menehtyneitä oli 150 vuonna 1990. (Tilastokeskus 2025a.) Alkoholiin liittyvät liikennekuolemat ovat vähentyneet Suomessa lähes samaa tahtia kaikkien liikennekuolemien vähenemisen kanssa (Podda & Meinero 2022).

Alkoholin vaikutuksen alaisena tapahtuneissa liikenneonnettomuuksissa on viimeisen kymmenen vuoden aikana kuollut keskimäärin 55 henkilöä vuosittain lukumäärän vaihdellessa 40–60 välillä. Tähän lukuun sisältyvät kaikki liikennekuolemat, joissa joku osallisista on vähintään 0,5 promillen humalassa. Vuonna 2024 alkoholista johtuvissa liikenneonnettomuuksissa kuoli 45 henkilöä. (Tilastokeskus 2025a.)

Alkoholirattijuopumusonnettomuuksissa eli yli 0,5 promillen humalassa moottoriajoneuvolla ajatussa onnettomuudessa on viimeisten kymmenen vuoden aikana kuollut keskimäärin 45 henkilöä vuosittain. Vuonna 2024 rattijuopumusonnettomuuksissa kuoli 37 henkilöä. Rattijuopumuksista aiheutuneiden kuolemien osuus kaikista liikennekuolemista on vaihdellut 15–28 prosentin välillä vuosittain. (Tilastokeskus 2025a.) Koko EU-alueen liikennekuolemista arviolta 25 prosenttia on alkoholiin liittyviä (European Commission 2020) eli osuus on vastaavalla tasolla kuin Suomessa.

Kaikista henkilövahinkoon, eli kuolemaan tai loukkaantumiseen, johtaneista tieliikenneonnettomuuksista alkoholi on mukana noin 10 prosentissa. Tämä osuus on pysytellyt samalla tasolla viimeiset 15 vuotta. Alkoholirattijuopumuksesta johtuvissa onnettomuuksissa loukkaantuu vakavasti keskimäärin lähes 60 henkilöä vuosittain. Vuonna 2023 vakavasti loukkaantuneita oli 47 henkilöä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana lukumäärä on vaihdellut 45–75 välillä. Tämä tarkoittaa hieman alle 10 prosenttia kaikista liikenteen vakavista loukkaantumisista. (Tilastokeskus 2025a.)

Rattijuopumusonnettomuuksien piirteitä

Henkilövahinkoon johtaneet rattijuopumusonnettomuudet tapahtuvat tyypillisesti kesäkuukausina ja painottuvat viikonloppuihin, sekä iltaan tai yöhön ja tapahtuvat taajaman ulkopuolella. Onnettomuudet ovat usein yksittäisonnettomuuksia, joissa kuolee kuljettaja ja matkustajia. Tyypillisin onnettomuus on tieltä suistuminen. (Räty 2024, Tilastokeskus 2025a.)

Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleista yli 80 prosenttia on miehiä. Henkilövahinkoja tapahtuu eniten 15–24-vuotiaille. Kuolleista noin neljännes ja loukkaantuneista yli kolmannes on 15–24-vuotiaita. (Tilastokeskus 2025a, vuosien 2022–2024 keskiarvoja.) Nuorten keskuudessa alkoholin

vaikutuksen alaisena ajaminen on tyypillistä erityisesti silloin, kun kyydissä on matkustajia (Salenius & Sihvola 2021).

Vuosina 2018–2022 kuolemaan johtaneista moottoriajoneuvo-onnettomuuksista 38 prosenttia oli päihtyneen kuljettajan aiheuttamia (yksi tai useampi päihdyttävä aine). Päihtyneistä kuljettajista 70 prosentilla oli alkoholia veressään yli rattijuopumusrajan ja heistä 70 prosentilla kyseessä oli törkeä rattijuopumus. Neljännes oli käyttänyt alkoholin kanssa myös muita päihteitä. Kuljettajista lähes joka kolmas (29 %) oli alle 25-vuotias ja hieman yli puolet (56 %) 25–54-vuotiaita, pääasiassa miehiä. (Räty 2024). Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa veren alkoholipitoisuudet ovat suuria. Vuosina 2016–2020 tehdyissä tapaturmaisten liikenneonnettomuuksien kuolemansyyntutkinnoissa miesten veren promillepitoisuus oli keskimäärin 1,8 ja naisten 1,5 promillea. (Kriikku & Häkkinen 2023.)

Vakaville rattijuopumusonnettomuuksille on tyypillistä turvavyön käyttämättömyys ja kova vauhti. Rattijuopumusonnettomuuksissa noin yksi kolmesta käytti turvavyötä, kun päihteettömistä kuljettajista turvavyötä käytti kaksi kolmesta. Lähes 80 prosenttia ajoi vähintään 10 km/h ylinopeutta ja lähes 60 prosentilla ylinopeutta oli vähintään 30 km/h. Selvillä kuljettajilla ylinopeudet ovat useita kymmeniä prosenttiyksikköjä harvinaisempia. (Räty 2024.)

Alkoholionnettomuuksien aiheuttajakuljettajista yli kolmannes (38 %) oli saanut onnettomuutta edeltäneiden viiden vuoden aikana rangaistuksen rattijuopumuksesta. Kaikista päihtyneistä kuljettajista (myös muut päihteet kuin alkoholi) kahdella kolmasosalla (66 %) oli liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan viitteitä päihderiippuvuudesta. (Räty 2024.)

Alkoholionnettomuuksien piirteet ovat samankaltaisia myös kansainvälisissä tutkimuksissa ja moni ilmiö on pysynyt samana vuosikymmeniä. Tutkimusten mukaan jopa puolet rattijuopumukseen syylistyneistä uusii rikoksen. Erityisen suuri uusimisen riski on niillä, joilla ylittyy törkeän rattijuopumuksen raja. (Portman 2014.) Kahdessa kolmasosassa moottoriajoneuvo-onnettomuuksista on viitteitä kuljettajan alkoholiriippuvuudesta myös kansainvälisten tutkimusten mukaan (Hingson & Winter 2003). Eri puolilla maailmaa rattijuopumusonnettomuuksille yhteisiä piirteitä ovat korkea nopeus, yö ja/tai viikonloppuaika, onnettomuuksien vakavuus ja yksittäisonnettomuuksien yleisyys (Drink driving 2022).

- ➔ Viimeisen kymmenen vuoden aikana Suomessa on kuollut keskimäärin 55 henkilöä vuosittain alkoholionnettomuuksissa
- ➔ Rattijuopumusonnettomuuksissa kuolleista yli 80 % on miehiä ja neljännes 15–24-vuotiaita
- ➔ Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa harvempi käyttää turvavyötä ja useampi ajaa ylinopeutta verrattuna selviin kuljettajiin
- ➔ Kuolemaan johtaneen onnettomuuden aiheuttaneista kuljettajista 38 % oli saanut aikaisemman rangaistuksen rattijuopumuksesta ja 66 % oli viitteitä päihderiippuvuudesta

4 KÄYTTÄYTYMINEN – AJAMINEN ALKOHOLIN VAIKUTUKSEN ALAISENA

”Maistelleet” liikenteessä – promilleja alle 0,5

Poliisi tekee vuosittain, muutamia poikkeusvuosia lukuun ottamatta, niin sanottuja R-tutkimuksia eli puhallusratsiatutkimuksia. Niillä mitataan alkoholin käyttöä liikennevirrassa. Viimeisten kolmen vuoden aikana niiden kuljettajien osuus, joilla on veressä alkoholia alle rangaistavuuden rajan, on R-tutkimuksissa vaihdellut 0,44–0,63 prosentin välillä. (Poliisin tilastot r-tutkimuksista 2025.)

Liikenneturvan kyselyssä vuonna 2020 noin 40 prosenttia suomalaisista autoilijoista kertoi joskus ajaneensa alkoholia juotuaan, mutta niin, ettei uskonut rattijuopumuksen rajan ylittyneen. Vastaajista noin 60 prosenttia ilmoitti, ettei ollut koskaan ajanut alkoholia juotuaan. (Kesägallup 2020.)

Edeltävien 12 kuukauden aikana lähes joka kolmas (27 %) suomalainen autoilija arvioi ajaneensa maistelleena ainakin joskus. Sukupuolten välillä on ero: Naisista 16 prosenttia ja miehistä 37 prosenttia kertoi ajaneensa alkoholia juotuaan. Ikäryhmien välillä erot eivät ole suuria, mutta yleisintä maistelleena ajaminen on 35–44-vuotiailla. (Talvigallup 2024.)

Eurooppalaisessa vertailussa suomalaiset kertovat ajavansa muita harvemmin päihtyneenä. Edellisten 30 päivän aikana suomalaisautoilijoista 10 prosenttia kertoi ajaneensa ainakin kerran sen jälkeen, kun olivat juoneet alkoholia. Euroopan maiden keskiarvo oli noin 15 prosenttia. (VIAS 2024.)

Rattijuopumus liikenteessä – promilleja vähintään 0,5

Poliisin R-tutkimuksissa rattijuopumusrajan ylittäneiden kuljettajien osuus liikennevirrassa on vaihdellut viimeisten kolmen vuoden aikana 0,12–0,18 prosentin välillä. Luku on korkeimmillaan viikonloppuna yöaikaan puhallutetuilla kuljettajilla. Viimeisimmissä puhallusvalvonnoissa vähiten rattijuopumusrikoksia havaittiin arkena päiväaikaan (0,13 %) ja eniten viikonloppuna yöaikaan (0,51 %). (Poliisin tilastot r-tutkimuksista 2025, Mesimäki ym. 2025.)

Poliisi saa tietoonsa rattijuopumustapauksia eri tavoin. Osa liittyy liikennevahinkoon, -rikkomukseen tai poliisin huomion herättäneeseen ajokäyttäytymiseen. Myös sivulliset tai läheiset ilmoittavat epäilyistä. Lisäksi poliisi tekee rutiininomaista liikenteen puhallutusvalvontaa. Vuonna 2024 poliisin tietoon tuli 8500 alkoholirattijuopumusrikosta sekä 1100 rattijuopumusta, jossa oli alkoholin lisäksi muita päihteitä. Kaikkiaan rattijuopumusrikoksia oli noin 15 000 vuonna 2024 sisältäen myös huumerattijuopumukset. (Tilastokeskus 2025b.)

Alkoholirattijuopumuksista yli 80 prosenttia todetaan miehillä. Suuri osa tapauksista on törkeitä eli ylittää 1,2 promillen rajan. Poliisin tilastoissa perusmuotoisia alkoholirattijuopumuksia on eniten 15–

24-vuotiaiden kuljettajien ikäryhmässä. Törkeät alkoholirattijuopumukset taas jakautuvat ikäryhmissä tasaisemmin, mutta painottuvat 35–44-vuotiaisiin. (Poliisin liikennejuopumustilastot 2024.)

Liikenneturvan vuoden 2013 kyselyssä suomalaisautoilijoista joka viides (19 %) arveli joskus ajaneensa rattijuopumuksen rajan ylittäneenä. Vuonna 2020 vastaavaan kysymykseen vastanneista joka neljäs (24 %) arveli vähintään joskus toimineensa näin. (Gallup 2013, Kesägallup 2020.)

Viimeisimmän 12 kuukauden aikana suomalaiskuljettajista kolme prosenttia arvioi ajaneensa rattijuopumuksen rajan ylittäneenä. Naisten ja miesten välillä on pieni, mutta tilastollisesti merkitsevä ero: naisista 1 prosenttia ja miehistä 4 prosenttia arveli syyllistyneensä rattijuopumukseen. Ikäryhmässä 15–24-vuotta 10 prosenttia arvioi ajaneensa rattijuopumusrajan ylittäneenä, kun muissa ikäryhmissä osuus oli yhdestä kolmeen prosenttia. Rattijuopumusrajan ylittäminen oli yleisempää heillä, jotka ajavat enemmän (yli 20 000 km/v). (Talvigallup 2024.)

ESRA-kyselyssä vähintään kuukausittain autoilevista suomalaisista noin kuusi prosenttia arvioi ajaneensa viimeisen 30 päivän aikana promillerajan ylittäneenä. Euroopan keskiarvo oli noin 12 prosenttia. (Meesmann ym. 2024). Tulokset ovat samansuuntaisia Trendline-tutkimuksessa, jossa noin 10 prosenttia suomalaisista arveli ajaneensa ainakin kerran rattijuopumusrajan ylittäneenä kuluneen 30 päivän aikana. Naisilla luku oli noin 8 ja miehillä noin 12 prosenttia. Kaikkein yleisintä rattijuopumuksen raportointi oli 18–24-vuotiailla miehillä, joista noin 16 prosenttia arveli syyllistyneensä rattijuopumukseen viimeisen kuukauden aikana. (Mesimäki ym. 2025.)

Sukupuolten väliset erot näkyvät kaikkialla maailmassa ja toistuvat niin alkoholionnettomuuksissa, rattijuopumusrikoksissa kuin itseraportoidussa käyttäytymisessä ja asenteissa (Meesmann ym. 2024). Vaikka ihmisten oma arvio käyttäytymisestä sisältää paljon epävarmuustekijöitä, on kuitenkin selvää, että autoileminen alkoholia juoneena on huomattavasti yleisempää, kuin mitä poliisin tietoon tulee ja mistä rattijuopumustilastot tai puhallutustutkimukset pystyvät kertomaan.

Matkustajana päihtyneen kuljettajan kyydissä

Suomalaisista valtaosa (90 %) on samaa mieltä, että ei mene kyytiin, jos kuljettaja on juonut alkoholia. Naisista täysin samaa mieltä on 77 prosenttia ja miehistä 59 prosenttia. Nuorista 15–24-vuotiaista täysin samaa mieltä on 47 prosenttia ja yli 55-vuotiaista yli 75 prosenttia. (Talvigallup 2024.)

Eroa suhtautumisessa syntyy silloin, kun kysytään, menisitkö kyytiin, jos kuljettaja on juonut alkoholia yli tai alle rattijuopumusrajan. Rattijuopumusrajan ylittävän kuljettajan kyytiin ei menisi 96 prosenttia suomalaisista. Maistelleen kuljettajan kyytiin ei menisi 52 prosenttia, mutta saattaisi mennä lähes yhtä moni (47 %). (Kesägallup 2022, kuva 1.)

Liikenneturvan kyselyssä 14 prosenttia suomalaisista ilmoitti olleensa joskus matkustajana päihtyneen kuljettajan kyydissä (Kevätgallup 2023). Nuorille 15–24-vuotiaille tehdystä kyselyssä 39 prosenttia ilmoitti olleensa humalaisen kuljettajan kyydissä ainakin kerran, tytöistä 30 ja pojista 46 prosenttia. (Nuorisotutkimus 2022).



Kuva 1: suhtautuminen kyytiin menemiseen

- ➔ Poliisin tietoon tuli noin 8500 alkoholirattijuopumusrikosta vuonna 2024
- ➔ Viimeisen 12 kuukauden aikana 27 % suomalaisista autoilijoista kertoi ajaneensa maistelleena, miehet naisia useammin
- ➔ Viimeisen 30 päivän aikana 6–10 % suomalaisista autoilijoista kertoi ajaneensa rattijuopumuksen rajan ylittäneenä. Miehet ja 18–24-vuotiaat raportoivat yleisimmin rattijuopumuksesta.
- ➔ Suurin osa suomalaisista ei menisi alkoholia juoneen kuljettajan kyytiin.

5 SUOMALAISTEN TIEDOT JA ASENTEET

Tiedot alkoholista liikenteessä

Liikenneturvan vuoden 2024 kyselyssä pyydettiin suomalaisia vastaamaan ”totta vai tarua” -väittämiin koskien alkoholia liikenteessä (Talvigallup 2024).

- ➔ Parhaiten tiedetty väittämä oli ”Moottoriajoneuvon luovuttaminen humalaiselle on rikos”, jossa 95 prosenttia vastaajista tiesi oikein, että väite on totta. Sukupuolten välillä oli tilastollisesti merkitsevä ero: naisista 97 ja miehistä 93 prosenttia tiesi oikean vastauksen.
- ➔ 93 prosenttia tiesi oikein, että väite ”Alkoholi vaikuttaa ajokykyyn vasta silloin, kun rattijuopumusraja ylittyy” on tarua (kuva 3). Naisista 96 ja miehistä 90 prosenttia tiesi oikean vastauksen.
- ➔ 93 prosenttia tiesi oikein, että väite ”Rattijuopumus on aina rikos, riippumatta siitä, missä siihen syyllistyy” on totta. Naisista 96 ja miehistä 90 prosenttia vastasi oikein.
- ➔ 90 prosenttia tiesi oikein, että väite ”Alkoholin poistumista elimistöstä pystyy nopeuttamaan omilla toimilla” on tarua. Sukupuolten välillä ei ollut merkitseviä eroja, mutta ikäryhmässä 15–24-vuotta tietotaso oli heikoin: 24 prosenttia nuorista uskoi väittämän olevan totta. Yli 55-vuotiaista vain noin yksi prosentti arveli väittämän olevan totta.
- ➔ 90 prosenttia tiesi oikein, että väite ”Suomessa rattijuopumuksen raja moottoriajoneuvon kuljettajalla on 0,5 promillea” on totta (kuva 2). Joka kymmenennellä vastaajista ei ollut tietoa asiasta. Parhaiten kysymyksen tiesivät yli 55-vuotiaat vastaajat, joista 95 prosenttia tiesi oikean vastauksen. Miehistä 93 prosenttia tiesi väitteen olevan totta ja naisista 86 prosenttia.
- ➔ Heikoimmin tiedettyyn väittämään vastasi oikein puolet (50 %) vastaajista. Väite ”Törkeän rattijuopumuksen raja on 2 promillea” oli tarua (oikea vastaus 1,2 ‰). Parhaiten väittämän tiesivät miehet, joista 63 prosenttia tiesi oikean vastauksen. Naisista oikean vastauksen tiesi 36 prosenttia.



Kuva 3: Alkoholin vaikutus ajokykyyn



Kuva 2: Rattijuopumuksen raja

Rattijuopumuksen hyväksyttävyys

Liikenneturvan kyselyiden perusteella suomalaiset pitävät alle rattijuopumusrajan ajamista huomattavasti hyväksyttävämpänä kuin rattijuopumusrajan ylittämistä. Suomalaiset pitävät rattijuopumusta myös vakavana rikoksena (97 % samaa mieltä, talvigallup 2023). Tämä osuus on pysytellyt samana kyselytuloksissa viimeisen 10 vuoden ajan.

Vuoden 2024 gallupissa joka neljäs (24 %) kertoi hyväksyvänsä ajamisen alkoholia juoneena, mutta alle rattijuopumuksen rajan. Vastaaajista 73 prosenttia paheksui tällaista toimintaa. Kaikkein hyväksyvimmin maistelleena ajamiseen suhtautuivat eniten autoilevat (yli 20 000 km/v), joista 39 prosenttia vastasi hyväksyvänsä maistelleena ajamisen. Miehistä kolmannes (33 %) ja naisista joka kuudes (16 %) suhtautui maistelleena ajamiseen hyväksyvästi. (Talvigallup 2024.)

Eurooppalaisessa vertailussa suomalaisten suhtautuminen rattijuopumukseen on hiukan muita tiukempaa, vaikka rattijuopumus on yleisesti paheksuttua kaikkialla Euroopassa. Ajamista rattijuopumusrajan ylittäneenä ei pidä hyväksyttävänä juuri kukaan suomalaisista (alle 1 %). Euroopan keskiarvo on noin 3 prosenttia. Rattijuopumuksen hyväksyttävyydessä on sukupuolten välinen tilastollisesti merkitsevä ero: eurooppalaiset miehet pitävät rattijuopumusta kaksi kertaa yleisemmin hyväksyttävänä kuin naiset. (Meesmann ym. 2024.)

Puuttuminen humalassa ajamiseen

Suomalaisista lähes kaikki (93 %, kuva 4) ovat samaa mieltä, että jokaisen pitää puuttua asiaan, jos näkee henkilön lähtevän ajamaan humalassa. Noin kolmasosa (28 %) on huomannut jonkun aikovan ajaa humalassa. (Talvigallup 2024.)

Heistä, jotka ovat huomanneet jonkun aikovan ajaa humalassa, noin kolmannes (29 %) on soittanut hätäkeskukseen. Puolet (51 %) kertoo estäneensä henkilön lähdön ajamaan esimerkiksi ottamalla avaimet pois tai puhumalla. Nuorten 15–34-vuotiaiden ikäryhmässä puuttuminen oli yleisintä: noin 70 prosenttia nuorista kertoi estäneensä henkilön ajamisen, kun vastaavasti yli 55-vuotiaiden ikäryhmästä noin 40 prosenttia on toiminut näin. (Talvigallup 2024.)



Kuva 4: Puuttuminen rattijuopumukseen

Käsitys alkoholin vaikutuksesta ajokykyyn

Liikenneturvan kyselyiden perusteella suomalaisilla on varsin hyvä tieto alkoholin vaikutuksista ajokykyyn. Juuri kukaan ei ole sitä mieltä, että alkoholilla ei olisi vaikutuksia ajokykyyn edes pienemmillä pitoisuuksilla.

Suomalaisista alle puolet (43 %) ajattelee, että maistelleena ajaminen heikentää merkittävästi ajokykyä ja noin puolet (51 %) on sitä mieltä, että se heikentää ajokykyä hieman. Suuri osa (86 %) on sitä mieltä, että ajaminen rattijuopumusrajan ylittäneenä heikentää merkittävästi ajokykyä. Naiset arvioivat miehiä useammin alkoholin vaikuttavan merkittävästi ajokykyyn. Nuorista 15–24-vuotiaista 78 prosenttia uskoo, että rattijuopumus heikentää merkittävästi ajokykyä, kun taas 45–54-vuotiaista näin arvioi 95 prosenttia. (Talvigallup 2024.)

Liikenneturvan kyselyssä suomalaisia pyydettiin arvioimaan, kuinka monta annosta alkoholia he uskovat voivansa juoda kahden tunnin aikana ja olevansa vielä ajokuntoinen. Vastaajista puolet (52 %) arvioi, ettei voi juoda yhtään annosta, naisista 65 prosenttia ja miehistä 39 prosenttia. Yhdestä kahteen annosta arvioi voivansa juoda noin kolmannes (37 %). (Kevätgallup 2025.)

Eurooppalaisessa vertailussa noin joka viides suomalainen (19 %) luottaa siihen, että voi ajaa autoa juotuaan pienen määrän alkoholia (esimerkiksi yksi lasi viiniä tai olutta). Eurooppalaisten vastaajien keskiarvo on liki sama. Suomalaisista noin kaksi prosenttia on samaa mieltä, että pystyy ajamaan juotuaan suuren määrän alkoholia (esim. viinipullo) eurooppalaisten vastausten keskiarvon ollessa noin kolme prosenttia. (Meesmann ym. 2024.)

- ➔ Suomalaisista 10 % ei tiedä, että rattijuopumuksen raja on 0,5 ‰ ja 50 % ei tiedä, että törkeän rattijuopumuksen raja on 1,2 ‰.
- ➔ Rattijuopumusta ei pidä hyväksyttävänä juuri kukaan. Maistelleena ajamista pitää hyväksyttävänä 24 % suomalaisista.
- ➔ Puolet suomalaisista on estänyt henkilön ajamisen humalassa ottamalla avaimet pois tai puhumalla.
- ➔ Suomalaisista 43 % ajattelee, että maistelleena ajaminen heikentää merkittävästi ajokykyä. Vastaavasti 86 % arvelee rattijuopumuksen heikentävän merkittävästi ajokykyä.

6 RATTIJUOPUMUKSEN EHKÄISYN KEINOJA JA SUHTAUTUMINEN NIIHIN

Alkoholin haitat liikenteessä ovat varsin samanlainen ongelma joka puolella Eurooppaa ja maailmaa. Lähtökohtaisesti kaikki liikenneturvallisuuden parantamiseksi tehtävät toimet lisäävät myös päihtyneenä ajavien kuljettajien turvallisuutta. Tällaisia toimia ovat muun muassa infrastruktuurin ja ajoneuvojen turvallisuuden parantaminen, nopeuksien vähentäminen, onnettomuuksien hoito ja ihmisten turvallisen liikennekäyttämisen edistäminen.

Myös väestön alkoholin käytöllä on vaikutusta liikenneturvallisuuteen, vaikka yhteydet eivät ole suoraviivaisia. Suomalaistutkimuksessa arvioitiin, että alkoholin keskikulutuksen noustessa yhden litran henkilöä kohden, alkoholionnettomuudet liikenteessä lisääntyvät keskimäärin 10,6 tapausta. (Kalsi ym. 2018) Alkoholin kokonaiskulutuksella vaikuttaisi olevan yhteys erityisesti maistelleiden määrään liikenteessä, joka lisääntyy alkoholin kokonaiskulutuksen kasvaessa. Rattijuopumukseen syyllistyneiden määrässä taas ei näy vaihtelua kulutuksen mukaan, vaan taso on pysytellyt hyvin samana. (Portman 2014). Vaikuttavia alkoholipoliittisia keinoja ovat muun muassa alkoholin hinnan rajoittaminen, myyntipaikkojen ja -aikojen rajoitukset, ikärajat ja niiden valvonta, myynnin kieltä päihtyneelle ja markkinoinnin rajoittaminen (Babor ym. 2022).

Alkoholirattijuopumuksen ehkäisyyn on runsaasti tutkittuja toimenpiteitä. Yhteistä näille on, että alkoholihaittojen vähentäminen liikenteessä vaatii vahvaa poliittista sitoutumista ja kansallisten tavoitteiden asettamista, sekä useita toisiaan tukevia toimia. Seuraavassa on kuvattu joitakin keskeisiä alkoholirattijuopumuksen ehkäisyn keinoja.

Promillerajat lainsäädännössä ja niiden hyväksyttävyys

Euroopan komissio on määritellyt vaikuttavalle rattijuopumuslainsäädännölle kolme kriteeriä, jotka viimeisimpien tietojen mukaan täytyvät 52 maassa (WHO 2023):

- ➔ rattijuopumusta koskeva lainsäädäntö on olemassa,
- ➔ kaikkia moottoriajoneuvon kuljettajia koskeva promilleraja on korkeintaan 0,5,
- ➔ tietyille ryhmille, kuten uusille kuljettajille on asetettu korkeintaan 0,2 promillen rattijuopumusraja. (WHO 2017, Drink driving 2022; European Commission 2006, 2022.)

Alempaa promillerajaa on suositeltu myös ammattikuljettajille, erityisesti raskaita ajoneuvoja tai useita matkustajia kuljettaville (WHO 2023, Babor ym. 2022, European Commission 2022). Suomessa rattijuopumuksen rajat ovat kaikille samat. Suomi ei ole asettanut alempia promillerajoja uusille kuljettajille tai muille erityisryhmille.

Liikenneturvan kyselyssä kaikkia koskevan rattijuopumusrajan alentamista 0,5 promillesta 0,2 promilleen pitää hyväksyttävänä keinona 65 prosenttia suomalaisista. Vielä suurempi osa (81 %) pitää hyväksyttävänä keinona asettaa 0-promilleraja juuri henkilöauton ajokortin saaneille kuljettajille

kahdeksi vuodeksi. Nuorista 15–24-vuotiaista 0-promillerajaa kannattaa 48 prosenttia, kun muissa ikäryhmissä kannatus on yli 60 prosenttia. Tiukempiin promillerajoihin suhtautuvat hyväksyvimmin naiset ja vähiten ajavat autoilijat. (Talvigallup 2024.)

Poliisivalvonta ja kiinnijäämisen riski

Kiinnijäämisen suuri todennäköisyys ja nopeasti langetettava rangaistus ovat vaikuttavia keinoja rattijuopumuksen ehkäisyssä (Babor ym. 2022). Valvonta ei ole vain rikosten toteutusta, vaan erityisen merkittävää on valvonnan näkyvyys ja kansalaisten käsitysten vahvistaminen siitä, että rattijuopumuksesta jää kiinni ja saa rangaistuksen. Vaikuttava keino on poliisin oikeus pysäyttää ja puhalluttaa kuljettajia ilman varsinaista rikosepäilyä, sekä kohdentaa valvontaa aikoihin ja paikkoihin, jossa rattijuopumuksen riskit ovat suurimmat. (Drink Driving 2022, European Commission 2022, Podda & Meinero 2022.)

Suomessa poliisi voi puhalluttaa kuljettajia ilman rikosepäilyä ja myös kaikki aktiiviset osapuolet liikenneonnettomuuksissa puhallutetaan. Poliisin liikennevalvonnassa ja liikenteestä johtuvien tehtävien yhteydessä puhallutettiin vuonna 2024 yli 700 000 kuljettajaa. Puhallutusten määrässä on ollut suurta vuosittaista vaihtelua, mutta viimeisen viiden vuoden ajan puhallutukset ovat lisääntyneet. (Poliisi, liikennevalvontatilasto 2025.)

Liikenneturvan kyselyssä joka neljäs autoilijoista kertoi, että on joutunut puhallutusratsiaan kuluneen vuoden aikana ainakin kerran (Talvigallup 2024). Samansuuntainen tulos saatiin ESRA-tutkimuksessa, jossa suomalaisista 22 prosenttia oli joutunut puhallutusratsiaan kuluneen 12 kuukauden aikana. Luku on hieman korkeampi kuin eurooppalainen keskiarvo, joka oli noin 20 prosenttia. (VIAS 2024.)

Vuonna 2016 tehdyssä Liikenneturvan kyselyssä suomalaisista 58 prosenttia arvioi riskin jäädä kiinni rattijuopumuksesta olevan erittäin tai melko pieni. Vuonna 2024 vastaajista 70 prosenttia arvioi riskin erittäin tai melko pieneksi. (Kesägallup 2016, Talvigallup 2024.) Suomalaisista lähes puolet (43 %) arvioi, että kiinnijäämisriski humalassa ajamisesta on niin pieni, ettei sillä ole vaikutusta siihen ajetaanko humalassa vai ei (Talvigallup 2024).

Kansainvälisessä ESRA-tutkimuksessa noin 90 prosenttia suomalaisista arveli, että tavanomaisella matkalla autolla ajaessa ei ole todennäköistä joutua poliisin puhallutusratsiaan. Muiden kyselyyn vastanneiden Euroopan maiden keskiarvo oli 83 prosenttia. (Meesmann ym. 2024.) Suomalaiset kokevat riskin jäädä kiinni rattijuopumuksesta hieman muita eurooppalaisia pienemmäksi, vaikka puhallutusratsiaan joutuminen on hieman eurooppalaista keskiarvoa yleisempää.

Alkolukko ja hoidolliset interventiot

Suosituksen mukaan alkolukko tulisi ottaa käyttöön osana kuntouttavia ohjelmia erityisesti niillä, joiden veren alkoholipitoisuus on suuri rattijuopumukseen syylistyessä ja niille, jotka uusivat rikoksen (European Commission 2022, Podda & Meinero 2022, ETSC 2024).

Vuodesta 2008 alkaen Suomessa alkolukko on ollut vapaaehtoinen vaihtoehto ajokiellolle kaikille rattijuopumukseen syylistyneille. Alkolukkoja oli käytössä hieman yli tuhannella suomalaisella vuoden 2022 alussa. Ajokieltotyöryhmä on antanut suosituksia alkolukon käytön tehostamisesta. Suosituksena on selkeyttää ajokieltoprosessia ja pidentää rattijuopumuksista määrättäviä ajokielloja niin, että ne ovat samanpituisia alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kanssa. Alkolukon käyttöön liittyy kontakti terveydenhuollon ammattilaiseen, joka mahdollistaa avun päihdeongelmaan laajemminkin. Alkolukon korkea hinta voi olla esteenä sen hankinnalle. (Traficom 2024.)

Liikenneturvan kyselyissä suomalaisista puolet (49 %) on sitä mieltä, että alkolukon pitäisi olla vakiovarusteena kaikissa uusissa autoissa. Naisista alkolukkoa kannattaa kaksi kolmesta (64 %) ja miehistä kolmannes (34 %). (Talvigallup 2024.) Suomalaisista 84 prosenttia kannattaa alkolukkoa heille, joilla on useita rattijuopumusrikoksia. Kannatus on korkeampi kuin Euroopan keskiarvo 76 prosenttia. (VIAS 2024.)

Pelkästään rangaistusten koventaminen ja toistaminen eivät tuo ratkaisua henkilön ongelmiin, varsinkaan, jos taustalla on alkoholiriippuvuus (Sakashita ym. 2021). Alkoholiriippuvuus voi olla peruste ajokiellolle ja ajokorttilaki velvoittaa lääkäriä ilmoittamaan poliisille, jos ajoterveysvaatimukset eivät täyty päihteiden takia. Eri puolilla maailmaa on tehty kokeiluja alkoholiriippuvuutta sairastavien ja toistuvasti rattijuopumukseen syylistyvien henkilöiden auttamiseksi. Lupaavia tuloksia on saatu esimerkiksi erilaisista kuntouttavista ja hoidollisista ohjelmista, jotka yhdistyvät alkolukon käyttöön (Houwing 2016). Ohjelmien toteutus vaihtelee suuresti, joten arvioita eri ohjelmien vaikuttavuudesta on vaikeaa saada. Tutkimus kuitenkin viittaa siihen, että yhdistelmä erilaisia tukitoimia voi vähentää rattijuopumusta. (ECORYS 2014, Drink Driving 2022, Podda & Meinero 2022.)

Liikenneturvan kyselyssä neljäsosa (22 %) suomalaisista arveli tuntevansa ainakin yhden ihmisen, jolla on päihdeongelma ja joka ajaa päihtyneenä (Kesägallup 2023). Suuri osa (82 %) kansalaisista toivoo, että rangaistuksen osana rattijuopumuksesta kiinni jääneet tulisi ohjata myös terveydenhuollon päihdepalveluihin (Kevätgallup 2023).

Viestintäkampanjat ja liikennekasvatus

Viestintäkampanjoilla voidaan vaikuttaa asenteisiin ja käyttäytymiseen, varsinkin kun niihin yhdistyvät muut yhteiskunnalliset keinot. Suosituksena ovat pitkäjänteisesti toteutettavat ja toistuvat väestökampanjat rattijuopumuksen riskeistä sekä liikennekasvatus kaikille ikäryhmille, mutta erityisesti kohdennettuna nuoriin. Vaikuttavuus paranee, kun kampanjat perustuvat kohderyhmän tuntemukseen, tutkittuun tietoon ja niihin yhdistyy näkyvä valvonta, lainsäädännölliset keinot ja liikennekasvatus. (ETSC 2019, Meesmann ym. 2024, European Commission 2022, Podda & Meinero 2022.)

Suomessa on toteutettu säännöllisiä rattijuopumuksen vastaisia ja liikenneraittiutta edistäviä väestökampanjoita 1970-luvulta alkaen.

Vaikuttavien viestintäkampanjoiden tavoitteeksi suositellaan muun muassa kansalaisten tiedon lisäämistä siitä

- ➔ miksi päihtyneenä ajaminen ei ole turvallista,
- ➔ että rattijuopumusta koskee lainsäädäntö, jota valvotaan,
- ➔ että on korkea riskiä jäädä kiinni, jos rikkoo lakia,
- ➔ että rattijuopumuksesta on vakavat seuraukset, joilta ei voi välttyä. (Drink Driving 2022.)

- ➔ Rattijuopumuksen ehkäisy vaatii poliittista sitoutumista ja useita toisiaan tukevia toimenpiteitä
- ➔ Suositus yleisestä promillerajasta on korkeintaan 0,5 ‰ ja uusille kuljettajille korkeintaan 0,2 ‰.
- ➔ Poliisin näkyvä valvonta ja asteittain kovenevat rangaistukset ovat tärkeä osa rattijuopumuksen ehkäisyä
- ➔ Erityisesti toistuvasti rattijuopumukseen syyllistyneille ja törkeän rattijuopumuksen rajan ylittäville kuljettajille suositellaan alkoholukkoa ja terveydenhoidollisia sekä kuntouttavia toimenpiteitä
- ➔ Toistuvilla, kohdennetuilla ja hyvin suunnitelluilla väestökampanjoilla voidaan vaikuttaa asenteisiin

7 LOPUKSI

Rattijuopumuksen vähentämisessä ja ehkäisyssä on tapahtunut vuosikymmenten kuluessa myönteistä edistystä. Yhä on kuitenkin asioita, joita voidaan tehdä liikenneturvallisuuden parantamiseksi alkoholin käyttöön liittyen. On olemassa tutkitusti vaikuttavia keinoja, joita voidaan ottaa käyttöön ja joita voidaan edistää. Lisäksi meillä on jo nyt käytössä hyviä toimintatapoja, joita tulee pitää yllä tai tarvittaessa tehostaa. Uusia keinoja, kohdentamista ja tehostamista tarvitaan erityisesti nuorten kuljettajien ja toistuvasti rattijuopumukseen syyllistyvien henkilöiden kohdalla, joita vakavat rattijuopumuksesta aiheutuvat onnettomuudet koskettavat eniten.

Liikenneturvan väestökyselyissä näkyy, että suomalaisten suhtautuminen rattijuopumukseen on erittäin tuomitsevaa, mikä on hyvä perusta liikenneturvallisuustyölle. Rattijuopumusta ei pidä hyväksyttävänä juuri kukaan. Toisaalta maistelleena ajamisen hyväksyy noin joka neljäs suomalaisista. Noin 10 prosenttia suomalaisista autoilijoista arvelee ajaneensa viimeisen kuukauden aikana niin, että rattijuopumuksen raja on voinut ylittyä. Kyselyissä itsearvioitu rattijuopumus on paljon yleisempää, kuin mitä poliisin tietoon tulee.

Vakavista liikenneonnettomuuksista suuri osa tapahtuu kuljettajille, joilla on viitteitä alkoholiriippuvuudesta ja taustalla aikaisempia rattijuopumusrikoksia. Tämä ryhmä on tärkeä onnettomuuksia ehkäisevän työn kannalta ja vaatii yhteistyötä poliisilta ja resursseja sosiaali- ja terveydenhuollolta. Tehostamisen varaa Suomessa olisi alkolukkojen laajemmassa käyttöönnotossa. Alkolukko on todettu vaikuttavaksi hoitoa tukevaksi interventioksi.

Kaikki alkoholin haitat liikenteessä eivät suinkaan johdu ainoastaan alkoholin riskikäytöstä tai riippuvuudesta. Tarvitaan myös koko väestön tasolla tehtäviä toimia, jotka muovaavat suuren massan käyttäytymistä ja vaikuttavat asenteisiin ja sosiaalisiin normeihin. Massoihin vaikutetaan tutuilla keinoilla, kuten lainsäädännöllä, porrastetuilla rangaistuksilla ja pitkäjänteisellä kampanjoinnilla sekä liikennekasvatuksella. Poliisivalvonnan yksi tärkeistä tehtävistä on tehdä näkyvää työtä ja vahvistaa käsitystä rattijuopumuksen kiinnijäämisen riskeistä. Myös haittojen vähentämiseen perustuva alkoholipolitiikka tukee liikenneturvallisuutta.

Nuoret ovat erityisen haavoittuva ryhmä, niin alkoholin käyttöön liittyvien haittojen kuin tieliikenteen alkoholionnettomuuksien suhteen. Kattava määrä tutkimukseen perustuvia suosituksia on annettu erityisesti tämän ryhmän suojelemiseksi alkoholin haitoilta. Alkoholipolitiikan puolella anniskelun, myynnin ja markkinoinnin rajoituksilla on ollut merkitystä nuorten alkoholinkulutuksen vähenemisessä vuosien mittaan. Liikenteessä Suomen seuraava vaihe voisi olla uusien kuljettajien promille-ajan alentaminen, joka on yksi tutkitusti vaikuttavista keinoista vähentää nuorten rattijuopumuskuolemia. Tälle keinolle on myös kansalaisten tuki.

LÄHTEET JA AINEISTO

Lähdeluettelo

Babor T, Casswell S, Graham K, Huckle T, Livingston M, Österberg E, Rehm J, Room R, Rossow I & Sornpaisarn B. 2022. Alcohol: No Ordinary Commodity: Research and public policy. 3. painos.

Drink Driving 2022. A road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, Geneva; 2022. [3094-IFRC-Drink-Driving-Management-manual-revision-Sept-2023.pdf](#)

ECORYS 2014. Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final report to European Commission, Directorate-General Mobility and Transport (DG MOVE).

ETSC 2024. Road safety priorities for the EU 2024-2029. Saatavilla: [Road Safety Priorities for the EU 2024-2029 - ETSC](#)

ETSC 2019. 7 smart ways of tackling Drink-Driving in Europe. Saatavilla: [7 SMART Ways of tackling Drink-Driving in Europe - ETSC](#)

European Commission 2006. Communication from the commission to the council, the European parliament, the European economic and social committee and the committee of the regions. An EU strategy to support Member States in reducing alcohol related harm. Brussels, 24.10.2006.

European Commission 2020. Directorate-General for Mobility and Transport, *Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030*, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>

European Commission 2022: Directorate-General for Mobility and Transport, ECORYS, ITS, Modjefsky, M., Janse, R. et al., Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs – Executive summary, Publications Office of the European Union, 2022. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/218096>

Greenberg MD, Morral AR, Jain AK. 2004. How can repeat Drunk Drivers Be Influenced to Change? Analysis of the association between drunk driving and DUI recidivists' attitudes and beliefs. *Journal of Studies on Alcohol*. 2004;65(4):460–464

Hingson R & Winter M. 2003. Alcohol Res Health. Epidemiology and Consequences of Drinking and Driving 2003;27(1):63–78. [Epidemiology and Consequences of Drinking and Driving - PMC](#)

Houwing S, 2016. Alkool interlocks and drink driving rehabilitation in the European union. Best practice and guidelines for Member States. etsc.eu/wp-content/uploads/2016_12_alcohol_interlock_guidelines_final.pdf

Kalsi J, Selander T, Timo T. 2018. Alcohol policy and fatal alcohol-related crashes in Finland 2000-2016. *Traffic Injury Prevention* 2018 Jul 4;19(5):476-479.

Kriikku P & Häkkinen M. 2023. Päihtyneenä liikenteessä – näkökulmia ruumishuoneelta ja klinikalta. THL. Esitys seminaarissa "Lääkkeet ja päihteet ajoterveyskysymyksenä 2.11.2023." Järjestäjät: Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys, Liikenneturva, OTI.

- Li Z, Li X, Zhao X, & Zhang Q. 2019. Effects of Different Alcohol Dosages on Steering Behavior in Curve Driving. *Human Factors*, 61(1), 139–151.
- Luoma A. 2022. Kuolemaan johtaneisiin liikenneonnettomuuksiin vaikuttaneita taustatekijöitä 2005–2014. Onnettomuustietoinstituutti (OTI). [Vakaviin liikenneonnettomuuksiin vaikuttavia taustatekijöitä](#)
- McCarthy DM, Lynch AM, Pederson SL. 2007. Driving after use of alcohol and marijuana in college students. *Psychology of Addictive Behaviors*. 2007;21(3):425–430
- Meesmann, U., Pires, C., Wardenier, N. (2024). Driving under the influence of alcohol, drugs or medication. ESRA3 Thematic report Nr. 10. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-31-EN). Vias institute. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno10drivingundertheinfluenceofalcoholdrugsormedication.pdf>
- Mesimäki J, Maasalo I, Itkonen T, Innamaa M & Malin F. 2025. Tieliikenneturvallisuuden indikaattoritiedot: Trendline-tutkimushanke. VTT Technical Research Centre of Finland. VTT Research Report No. VTT-R-00270-25
- Neighbors C, O'Connor R, Lewis M, Chawla N, Lee C, Fossos N. 2008. The relative impact of injunctive norms on college student drinking: The role of the reference group. *Psychology of Addictive Behaviors*. 2008;22(4):576–581.
- Poliisi, liikennejuopumustilastot 2024. Rikostekninen laboratorio. Saatavilla: [Liikennejuopumustilastot 2024](#)
- Poliisi, liikennevalvontatilasto 2025. Saatavilla: [Toimintaympäristö ja tilastot - Poliisi](#) Viitattu 21.5.2025
- Podda F & Meinero M. 2022. Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe. ETSC, European Transport Safety Council.
- Portman M. 2014. Risk factors for drunk driving Results from a long-term study in Uusimaa in Finland 1990-2008. Licentiate thesis, Åbo Akademi, 2014 [URN ISBN 978-952-302-131-0.pdf](#)
- Räty E. 2024. OTI-Päihderaportti 2024. Onnettomuustietoinstituutti OTI, 978-952-7335-25-3. Helsinki.
- Sakashita C, Fleiter JJ, Cliff D, Flieger M, Harman B & Lilley M. 2021. A Guide to the Use of Penalties to Improve Road Safety. Global Road Safety Partnership, Geneva, Switzerland
- Salenius S & Sihvola N. 2021. OTI-nuorisoraportti 2021. Onnettomuustietoinstituutti OTI, Helsinki. ISBN 78- 952-5834-58-1.
- Shinar D. 2017. Alcohol and driving. Teoksessa: *Traffic Safety and Human Behavior*. Second Edition. Emerald Group Publishing, 2017. s. 563-636.
- Simmons S. 2020. The effects of cannabis and alcohol on driving performance and driver behaviour: a systematic review and meta-analysis. Calcary, A.B.: University of Calcary. Récupéré sur <http://hdl.handle.net/1880/112405>
- Smailovića E, Pešića D, Antića B & Marković N. 2023. A review of factors associated with driving under the influence of alcohol. *Transportation Research Procedia*. Vol 69, 2023, 281-288.
- THL 2023a. Suomalaisten alkoholinkäyttötavat 2023. THL Tilastoraportti 59/2023. [Suomalaisten alkoholinkäyttötavat 2023 tilastoraportti](#)

THL 2023b. Lasten ja nuorten hyvinvointi – kouluterveyskysely 2023. Tilastoraportti 48/2023. [Lasten ja nuorten hyvinvointi – Kouluterveyskysely 2023](#)

THL 2024. Näin Suomi juo. Saatavilla: [Näin Suomi juo - THL](#). Viitattu 19.6.2025.

THL 2025a. Alkoholijuomien kulutus 2024. Tilastoraportti 29/2025. [Alkoholijuomien kulutus 2024](#)

THL 2025b. KOTT 2024: Alkoholien ja huumeiden käyttö. https://www.thl.fi/kott_verkkoraportit/il-mioraportit_2024/alkoholin_ja_huumeiden_kaytto.html

Tilastokeskus 2025a. Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=1798-758X. Helsinki: Tilastokeskus. Saantitapa: <https://www.stat.fi/til/ton/index.html>.

Tilastokeskus 2025b. Suomen virallinen tilasto (SVT): Rikos- ja pakkokeinotilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=2342-9151. Helsinki: Tilastokeskus [Viitattu: 16.6.2025]. Saantitapa: <https://stat.fi/tilasto/rpk>

Traficom 2024. Ajokiellot ja alkolukolla valvottu ajo-oikeus. Ajokieltotyöryhmän muistio. Traficomin julkaisuja 16/2024 [Ajokieltotyöryhmän muistio 2024.pdf](#)

VIAS 2024. Vias institute. ESRA3 dashboard. <https://www.esranet.eu/en/dashboard/>.

WHO 2017. Save LIVES - A road safety technical package. Geneva: World Health Organization; 2017. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

WHO 2023. Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>

Liikenneturvan kyselyt

- ➔ Gallup 2013. Toteuttaja TNS Gallup Oy. N=1520.
- ➔ Kesägallup 2016. Toteuttaja Kantar TNS. Kohderyhmä 15–74-vuotiaat suomalaiset. N=1027.
- ➔ Kesägallup 2020. Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1003.
- ➔ Kesägallup 2022. Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1005.
- ➔ Nuorisotutkimus 2022. Toteuttaja Kantar. Kohderyhmänä 15–24-vuotiaat suomalaiset. N=929.
- ➔ Kevätgallup 2023 Toteuttaja Kantar Public. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1073. Aineisto on painotettu.
- ➔ Kesägallup 2023. Toteuttaja Kantar. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat. N=1000.
- ➔ Talvigallup 2024. Toteuttaja Verian. Kohderyhmä 15–79-vuotiaat suomalaiset. N=1035, joista autoilevia 82 %.
- ➔ Kevätgallup 2025. Toteuttaja Verian. Kohderyhmä 15-vuotta täyttäneet suomalaiset. N=1212.