Rattijuopumusongelma sanomalehtien pääkirjoituksissa 1951—1978

Matti Piispa

Vertaillessaan eri alkoholihaitoissa tapahtuneita määrällisiä muutoksia sodanjälkeisessä Suomessa Klaus Mäkelä, Pekka Sulkunen ja Esa Österberg (1981, 47) toteavat, että jyrkimmin ovat lisääntyneet poliisin tietoon tulleet rattijuopumustapaukset: vuonna 1952 niitä oli hiukan yli 2 000, vuonna 1978 lähes 20 000. Alkoholitapauksiksi luokiteltujen tieliikenneonnettomuuksien määrä ei ole kasvanut samaa tahtia, mutta niiden osuus kaikista tieliikenneonnettomuuksista on lisääntynyt 60-luvulta lähtien huomattavasti (ks. taulukko 1).

Rattijuopumustapausten lisääntyminen voidaan ehkä selittää sillä, että moottoriajoneuvojen määrä yli kymmenkertaistui vuosien 1950 ja 1975 välillä. Määrällisiä muutoksia olennaisempaa onkin se, että suhtautuminen rattijuopumukseen on poikennut alkoholiongelmien jäsentämistavan yleisestä kehityksestä viime vuosikymmeninä. Ensinnäkin julkinen keskustelu rattijuopumuksesta on vilkastunut, vaikka muiden yksittäisiin juomiskertoihin liittyvien haittojen merkitys mielipiteenmuodostuksessa on vähentynyt. Toiseksi rattijuopumus muodostaa poikkeuksen yleisessä suuntauksessa kohti vapaamielistä, "jälkihoidollista" asennoitumista alkoholiongelmiin: Julkinen juopumus on dekriminalisoitu ja alkoholiongelmaisten hoitojärjestelmiä on laajennettu, mutta rattijuopumuksen kohdalla on painotettu ennaltaehkäisyä esimerkiksi rangaistusten ja ajokortin menetysten avulla (Mäkelä & al. 1981).

Taulukko 1. Eräitä rattijuopumusongelmaa kuvaavia lukuja Suomessa vuosilta 1950, 1960, 1968 ja 1975

	1950	1960	1968	1975
alkoholitapauksiksi luokitellut tieliikenneonnettomuudet/100 000 asukasta	20,0	28,5	44,9	75,1
rattijuopumustapaukset/ 100 000 asukasta	37,5[1]	96,0	147,2	379,0
alkoholitapauksiksi luokiteltujen tieliikenneonnettomuuksien %-osuus kaikista tieliikenneonnettomuuksista	9,4	5,8	7,3	12,9
rattijuopumustapaukset/ 1 000 rekisteröityä moottoriajoneuvoa	17,0[1]	11,8	9,3	15,1

[1]Tiedot vuodelta 1951.
Lähde: Österberg 1979.

Tässä artikkelissa tarkastellaan, missä määrin ja miten rattijuopumusongelmaa on käsitelty tärkeimpien sanomalehtiemme pääkirjoituksissa vuosina 1951—1978[1]. Ensin eritellään kirjoittelun määrää ja virikkeitä, sitten argumentaation rakennetta ja lopuksi kannanottojen sisällössä tapahtuneita muutoksia.

RATTIJUOPUMUSKIRJOITTELUN MÄÄRÄ JA VIRIKKEET

Taulukko 2 osoittaa ensinnäkin sen, että rattijuopumusongelman käsittely sanomalehtien pääkirjoituksissa on lisääntynyt selvästi nykypäivää lähestyttäessä. Mielenkiinnon voimakkain kasvu ajoittuu 70-luvulle: Jos vuosi 1967 (27 rattijuopumus-pääkirjoitusta) jätetään huomiotta, niin 60-luvulla julkaistiin keskimäärin vain hiukan enemmän rattijuo-

[1]Tutkitut lehdet ovat Helsingin Sanomat, Ilta-Sanomat, Kaleva, Turun Sanomat, Kansan Tahto, Kansan Uutiset, Eteenpäin, Suomen Sosialidemokraatti, Savon Sanomat, Suomenmaa, Aamulehti, Uusi Suomi. Aineiston on vuosilta 1951—1975 kerännyt Renny Jokelin (1977) — muuten artikkeli on syntynyt osana Alkoholivalistusprojektin työskentelyä (ks. Alkoholipolitiikka 4/81).

Taulukko 2. Eräitä alkoholiongelmia käsittelevien pääkirjoitusten lukumääriä 12 sanomalehdessä vuosina 1951—1978

	1951 —59	1960 —68	1969 —78	yht.
rattijuopumus	24	56	119	199
rikollisuus, juopumushäiriöt	11	15	48	74
alkoholismi	7	17	38	62
alkoholilakirikokset	9	4	9	22
alkoholi ja työ	2	2	12	16

pumusaiheisia pääkirjoituksia kuin 50-luvulla (3,4/2,7). 1970-luvulla ovat tutkitut 12 sanomalehteä julkaisseet keskimäärin 13 rattijuopumus-pääkirjoitusta vuodessa.

Määrällisiä vertailuja tehtäessä on muistettava, että pääkirjoitusten kokonaismäärä tutkituissa 12 lehdessä noin kaksinkertaistui 50-luvun puolivälistä 70-luvun puoliväliin (ks. Jokelin 1977, liite 1). Havainto rattijuopumuskirjoittelun lisääntymisestä pätee kuitenkin edelleen: rattijuopumus-pääkirjoitusten osuus kaikista pääkirjoituksista on kasvanut 50-luvun 0,05 prosentista 70-luvulla 0,12 prosenttiin.

Kirjoittelun lisääntymistä olisi helppo selittää rattijuopumustapausten määrän kasvulla, joka on ollut nopeimmillaan 70-luvulla. Jatkossa suoritettava pääkirjoitusten virikkeiden erittely kuitenkin osoittaa, että selitys ei ole näin suoraviivainen.

Taulukosta 2 havaitaan myös se, että rattijuopumus on koko sotien jälkeisen ajan virittänyt paljon enemmän pääkirjoituksia kuin muut yksittäiset alkoholihaitat. Olen aikaisemmin (Piispa 1981) selittänyt tätä sillä, että rattijuopumusongelmalla on muita alkoholiongelmia tiiviimpi ja laajempi kytkentä poliittiseen päätöksentekoon. Itse asiassa rattijuopumus ei jäsenny julkisessa keskustelussa ensisijaisesti alkoholiongelmana vaan liikenneturvallisuuskysymyksenä, jolla on oma, ei-alkoholipoliittinen sääntelyjärjestelmänsä. Sanomalehdet kommentoivatkin pääkirjoituksissa paitsi itse ongelmaa, myös ja ennen kaikkea sen ehkäisemiseksi ja kontrolloimiseksi esitettyjä toimenpiteitä. Seuraavassa esitän luettelon 70-luvulla runsaasti rattijuopumuspääkirjoituksia virittäneistä tapahtumista. Luettelosta käy ilmi, että kirjoittelu on vilkkainta silloin, kun rattijuopumusongelma on syystä tai toisesta otettu poliittisen päätöksentekojärjestelmän "esityslistalle":

— Heinäkuu 1971: Kriminologisen tutkimuslaitoksen ehdotus rattijuopumuksen rangaistusperusteiden muuttamiseksi

— Lokakuu 1971: Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan suositukset rattijuopumusrangaistusten uudistamiseksi

— Tammikuu 1973: Liikennerikostoimikunnan esitys promillerajojen ottamisesta käyttöön liikennejuopumusrangaistuksia määrättäessä

— Huhtikuu 1975: Vakuutusyhtiöiden Liikenneturvallisuustoimikunnan raportti liikennevahingoista vuonna 1974

— Koko vuosi 1975: Liikennejuopumuksen rangaistusperusteiden muuttaminen (promillerajojen käyttöönotto)

— Marraskuu 1977: Ministereiden Eino Uusitalo ja Veikko Saarto ehdotukset rattijuopumusrangaistusten koventamiseksi

— Lokakuu 1978: Liikenneturvallisuuskongressissa esitetyt tutkimustulokset rattijuopumuksesta; ministereiden Saarto ja Uusitalo ehdotukset rattijuopumustuomioiden tiukentamisesta sekä hallituksen suunnitelma muuttaa tieliikennelakiin sisältyviä rangaistusperusteita.

Viranomaisten ja asiantuntijoiden toimenpiteiden ja kannanottojen ohella tärkeitä virikkeitä rattijuopumus-pääkirjoituksiin ovat olleet kampanjat (esim. liikenneraittiuskampanja marras—joulukuussa 1976) ja rattijuopumustilastot, joista toimittajat ovat voineet poimia vuodesta toiseen suurenevia lukuja huolestuneitten kannanottojensa tueksi. Yksittäiset, erityisen törkeät rattijuopumustapaukset antoivat aineksia (ja väriä!) pääkirjoituksille vielä 50-luvulla, mutta sittemmin kannanotot ovat kytkeytyneet lähinnä "viranomaisjulkisuuteen".

RATTIJUOPUMUSARGUMENTAATION RAKENNE JA SISÄLTÖ

Rattijuopumusta käsitelleiden pääkirjoitusten argumentaatiorakenne on ollut jatkuvasti

varsin pelkistetty: toisaalta on tarkasteltu itse rattijuopumusongelman laajuutta ja vakavuutta, toisaalta on kommentoitu ja suositeltu toimenpiteitä ongelman ehkäisemiseksi ja helpottamiseksi.

Matti Virtasen (1981, 9) valistussanoman virittävyyden arviointia varten kehittämät käsitteet *tartunta, tulkinta* ja *kytkentä* auttavat uudelleen määriteltyinä jäsentämään rattijuopumusargumentaation rakennetta: Pääkirjoituksissa tartutaan viranomaisten esittämiin tilastotietoihin ja toimenpide-ehdotuksiin ja esitetään tulkintoja rattijuopumusongelman syistä ja soveliaista ratkaisukeinoista. Sen sijaan ne sisältävät hyvin vähän argumentaatiota, jolla rattijuopumus kytkettäisiin laajempiin, esimerkiksi alkoholipoliittisiin tai kriminaalipoliittisiin, yhteyksiin. 1950-luvulla rattijuopumus tuotiin muutamissa pääkirjoituksissa esille suomalaisten yleensä "heikon viinapään" ilmentymänä, 1970-luvulla pohdittiin joskus alkoholin kulutuksen kasvun ja rattijuopumuksen lisääntymisen välistä yhteyttä. Kriminaalipoliittiset kytkennät ovat olleet vielä harvinaisempia: pari kertaa rattijuopumusrangaistuksista syntyneen keskustelun puitteissa on otettu kantaa "rikollisten hellämieliseen kohteluun" yleensä. Voidaan siis sanoa, että rattijuopumus-pääkirjoitukset ovat olleet *ahtaasti ongelmakeskeisiä.*

Rattijuopumusta vähätteleviä kannanottoja pääkirjoituksissa ei ole esiintynyt. Huolestuneisuus ja paheksunta ilmaistiin 50-luvulla väkevämmin sanakääntein kuin 70-luvulla, mutta perusasennoituminen oli sama:

> ... mahdollisimman pian olisi päästävä eroon näistä kansallemme häpeäksi olevista hengenvaarallisista välinpitämättömyysrikoksista. (HS 22. 8. 51)
>
> Rattijuoppous alkaa meillä kieltämättä olla hälyttävän yleistä. (HS 25. 10. 78)

Vaikka rattijuopumustapausten määrä suhteessa rekisteröityjen moottoriajoneuvojen määrään supistui 50- ja 60-luvulla (ks. taulukko 1), lehdistö piti argumentaatiossaan tiukasti kiinni "ratissa raittiina" -periaatteesta.

Koska rattijuopumuksen vaarallisuudesta on vallinnut yksimielisyys, pääkirjoitukset ovat painottuneet ongelman soveliaimpien torjuntakeinojen pohdintaan. Vuosien varrella on tehty runsaasti omaperäisiä ehdotuksia: rattijuoppojen nimet olisi julkistettava, rattijuoppojen autot voitaisiin takavarikoida, rattijuopot tulisi määrätä sairaaloiden päivystyshuoneisiin avustustehtäviin jne. Useimmiten toimenpideargumentaatio on kuitenkin liikkunut rangaistukset—valvonta—valistus-ulottuvuudella. Liikennevalvonnan lisäämistä ja valistustyön tehostamista lehdistö on suositellut aina, kun rattijuopumus on noussut julkisen keskustelun kohteeksi — eri vuosikymmenillä julkaistuja kannanottoja ei tässä suhteessa ole syytä erotella toisistaan. Sen sijaan suhtautuminen rangaistussäädöksiin on muuttunut. Muutoksen yleissuunta on ollut rangaistusajattelusta luopuminen.

1951—1966: kovat rangaistukset ovat välttämättömiä

Rangaistusajattelun suosio 50-luvulla tulee selkeästi esiin, kun tarkastellaan Helsingin Sanomien — *alkoholipoliittisilta* mielipiteiltään varsin vapaamielisen lehden (ks. Piispa 1981) — suhtautumista rattijuopumuksen rangaistusmääräysten muutoksiin. Vuonna 1950 annettiin asetus, jolla lakia moottoriajoneuvoliikenteestä muutettiin muun muassa siten, että moottoriajoneuvon kuljettamisesta juopuneena voitiin tuomita vankeutta enintään neljä vuotta entisen kahden vuoden asemesta. Helsingin Sanomat kirjoitti 22. 8. 51:

> Ainoa tehokas keino rattijuopottelurikosten vastustamiseksi lienee tuomita niihin syyllistyneet mahdollisimman ankarasti, mihin mainitun lainmuutoksen jälkeen on olemassa hyvät mahdollisuudet.

Vuonna 1957 rangaistusmaksimi rattijuopon aiheuttamasta kuolemantuottamuksesta korotettiin seitsemästä kahdeksaan vuoteen kuritushuonetta. Helsingin Sanomat (28. 10. 57) totesi tämän johdosta tyydytyksellä, että "uudessa tieliikennelaissa on rattijuoppoutta koskevia määräyksiä tiukennettu".

Poliisin tietoon tulleet "ohjausjuopottelutapaukset" vakiintuivat vuosiksi 1952—57 samalle tasolle (n. 2 000 tapausta vuodessa), mutta vuodesta 1958 alkoi niiden nopea li-

sääntyminen. Rattijuopumus-pääkirjoitusten keskeiseksi teemaksi muodostui tässä tilanteessa epäsuotuisan kehityksen syiden etsintä. Suosituin selitys oli tällainen:

> Valitettavasti rattijuoppouden rangaistusseuraamukseen näkee yhä enemmän suhtauduttavan ikään kuin kyseessä ei olisikaan ansaittu rangaistus vakavasta rikoksesta. . . Rattijuoppoudesta pakkotyötuomiolla saatetaan kerskailla jopa julkisesti . . . (HS 4. 11. 66)

Katsottiin siis, että kansalaiset suhtautuvat vähättelevästi tai jopa ihannoivasti juopuneena liikennöintiin ja siitä seuraaviin rangaistuksiin. Asennemuutoksen aikaansaamiseksi tuli lehdistön mielestä ryhtyä toimenpiteisiin, jotka korostaisivat rattijuoppoutta *rikoksena*. Monissa pääkirjoituksissa nostettiin esiin kysymys, onko omakohtainen rangaistusriski juopuneena ajosta liian vähäinen, ja pohdittiin pelotusvaikutukseltaan tehokkaita rangaistusseuraamuksia.

1967—1968: oppimisprosessi

Presidentti Kekkonen totesi uudenvuodenpuheessaan 1967, "että yhteiskunnalle ei ole jäänyt muuta mahdollisuutta kuin rangaistusten tuntuva koventaminen rattijuoppouden muodossa ilmenevän vastuuttomuuden rankaisemiseksi". Seuraavien viikkojen aikana oikeusviranomaiset käynnistivät presidentin näkemyksen mukaisia käytännön toimenpiteitä. Jatkokeskustelun kannalta olennaisin näistä oli päätös, jonka mukaan kaikki yli kolmen kuukauden pituiseen vapausrangaistukseen tuomitut rattijuopot sijoitettaisiin vankilaan aikaisemmin pääsääntöisesti käytetyn työsiirtolan sijasta.

Presidentin puhe ja oikeusviranomaisten toimenpiteet virittivät kuuman keskustelun: vuonna 1967 julkaistiin ennätysmäärä (27) rattijuopumusta käsitteleviä pääkirjoituksia. Ensi kommenteissaan lehdet hyväksyivät rangaistuskäytännön koventamisen, mutta samalla ne pohtivat myös muita, kenties tehokkaampia toimenpiteitä. Kai Pernanen (1967, 68—69) totesi tästä argumentaatiosta seuraavaa: "Liikennevalvonnan parantaminen oli kuitenkin se vaihtoehto, joka nousi keskustelussa ankarampien rangaistusvaatimusten rinnalle. . . Kasvatus-, koulutus- ja valistustoiminta oli myös keskeisenä aiheena."

Monet tutkijat ottivat osaa keskusteluun. Heidän puheenvuoroillaan oli suuri osuus siihen, että lehdistön mielipide kääntyi jatkossa rangaistuslinjaa epäileväksi ja myöhemmin sitä vastustavaksi. Helsingin Sanomat kysyi pääkirjoituksessaan (1. 2. 67), "perustuvatko rangaistusten koventamisvaatimukset tosiasioihin". Lehti tukeutui epäilyssään Kettil Bruuniin, jonka mukaan presidentin kannanotto perustui virheellisesti tulkittuihin tilastoihin, ja Inkeri Anttilaan, joka korosti rattijuopumustapausten lisääntymisen yhteyttä moottoriajoneuvokannan lisääntymiseen. Kansan Uutiset puolestaan (21. 2. 67) tarttui Paavo Uusitalon ideaan, jonka mukaan liikenneturvallisuus lisääntyisi rangaistuksia *lyhentämällä* ja ottamalla käyttöön sakkotuomiot. Näin vapautuvat ja kertyvät valtion varat voitaisiin nimittäin sijoittaa teiden kunnostamiseen ja liikenteen valvontaan.

Vuoden 1967 loppupuolella sekä vuoden 1968 aikana pääkirjoituksissa asetuttiin yleisesti sille kannalle, että kovat rangaistukset eivät voi olla ratkaisu rattijuopumusongelmaan. Näkemyksen tärkeimmät perustelut olivat seuraavat:

— Rattijuopumustapausten lukumäärä on vuosien varrella jatkuvasti noussut kansainvälisesti verrattuna poikkeuksellisen ankarista rangaistussäädöksistä huolimatta.

— Vankilarangaistukset tulevat valtiolle kalliiksi.

Vuosina 1967 ja 1968 käyty keskustelu muodostaa poikkeuksen rattijuopumuskirjoittelun normaalista rakenteesta: ongelma ja sen sääntelykeinot kytkettiin laajempiin näkökulmiin. Tuotiin esille mahdollisuus ehkäistä rattijuopumusta kohentamalla ylipäänsä liikenneturvallisuutta ja ennen kaikkea korostettiin ankarista rangaistuksista koituvia valtiontaloudellisia rasituksia.

1970-luku: näkemykset vakiintuvat

1970-luvun alussa rattijuopumustapausten lukumäärä lisääntyi voimakkaasti, mutta julkinen keskustelu ongelmasta oli vähäistä. Hiljaisuus päättyi, kun Kriminologinen tutki-

muslaitos valmisti selvityksen rattijuopumusrikollisuuden ja sen rangaistuskäytännön kehityksestä (Jaakkola & Takala 1971). Siinä pidettiin rattijuopumusta koskevan lainsäädännön uudelleenarviointia välttämättömänä. Tutkijat arvioivat, että rangaistusten koventamiseen perustuva rattijuopumuspolitiikka ajautuu umpikujaan, koska se rikkoo rangaistusten suhteellisuusperiaatetta, johtaa kohtuuttomiin valtiontaloudellisiin kustannuksiin ja keskittää kontrollin vain törkeisiin rattijuopumustapauksiin. Kritiikkinsä perusteella he ehdottivat, että rattijuopumuksen kriminalisointia laajennettaisiin sakkorangaistuksen avulla myös lieviin tapauksiin ja että lainkäytön yhtenäistämiseksi säädettäisiin kiinteät promillerajat.

Jo hieman ennen Kriminologisen tutkimuslaitoksen keskustelunavausta vankeinhoitoosaston ylijohtaja Lång oli ehdottanut rattijuopumuslainsäädännön lieventämistä. Muutamaa kuukautta myöhemmin kysymykseen otti kantaa eduskunnan valtiovarainvaliokunta suosittaen taloudellisten rangaistusten käyttömahdollisuuden tutkimista.

Sanomalehdet kiinnittivät kannanotoissaan paljon huomiota viranomaisten linjan muuttumiseen. 60-luvun lopulla rattijuopumuksesta tuomittuja rangaistuksia oli kovennettu, mutta nyt oltiin valmiita myöntämään, että kovennetuista otteista on ollut enemmän haittaa kuin hyötyä. Suhtautuminen konkreettisiin uudistusehdotuksiin oli ristiriitainen — jopa niin, että sama lehti esitti kahdessa eri pääkirjoituksessa vastakkaisia näkemyksiä:

> Asiantuntijoiden ehdottama siirtyminen ruotsalaiseen käytäntöön, missä verenalkoholipromillen perusteella erotettaisiin sakolla rangaistava lievä rattijuoppous tavallisesta rattijuoppoudesta, tuntuu erittäin perustellulta. Sen avulla parannettaisiin yleistä liikenneturvallisuutta ja saataisiin vankiloihin kohdistuva paine vähenemään. (IS 23. 7. 71)

> Tuntuisi pelottavalta, jos ehdoton vankeusrangaistus muuttuisi yleisesti sakkorangaistukseksi. Se merkitsisi väistämättä rattijuoppoustapausten jyrkkää nousua. (IS 7. 10. 71)

Seuraavina vuosina kysymys promillerajoista muodosti rattijuopumus-pääkirjoitusten keskeisimmän teeman. Liikennejuopumussäännösten uudistaminen oli pitkä, monivaiheinen prosessi, jonka kuluessa julkinen mielipide asettui yhä selvemmin promillerajojen käyttöönoton kannalle. Keskeisimmät puoltavat perustelut olivat seuraavat:

— Liikenneturvallisuus paranee, kun rangaistavuus ulotetaan lieviinkin rattijuopumustapauksiin.

— Rattijuopumustapausten oikeuskäsittely selkeytyy, rangaistuskäytäntö yhdenmukaistuu ja kansalaisten oikeusturva lisääntyy.

— Suomi siirtyy yleiseen eurooppalaiseen käytäntöön.

Harvoissa kriittisissä kannanotoissa katsottiin, että promillerajat merkitsevät luopumista "ratissa raittiina" -periaatteesta ja rohkaisevat ottamaan ryypyn pari ennen ajoon lähtöä. Lakiesityksen eduskuntakäsittelyn aikana tuotiin esille arvio, että ehdotetut promillerajat ovat liian korkeat.

Eduskunta hyväksyi uudet liikennejuopumussäännökset lokakuussa 1976, mutta rattijuopumusongelmasta keskusteltiin sen jälkeenkin pääkirjoituspalstoilla ahkerasti. Syksyllä 1977 aineksia keskusteluille antoivat tilastot: poliisin tietoon oli tullut rattijuopumustapauksia lähes 20 % edellisvuotista enemmän. Vuotta myöhemmin kannanottoja virittivät "Rattijuoppo joutuu kiinni" -kampanja ja valtakunnallinen Liikenneturvallisuuskongressi. Keskustelun vilkkautta lisäsi se, että ministerit Veikko Saarto ja Eino Uusitalo esittivät rattijuopumustuomioiden tiukentamista (esim. auton takavarikoinnin muodossa).

Ministereiden kannanottoja arvioitaessa lehdistön mielipiteet jakaantuivat: keskustan ja vasemmiston lehdet pitivät niitä "harkitsemisen arvoisina", mutta sitoutumattomat ja oikeistolehdet torjuivat ne "hätäisinä" ja "päättöminä". Kaikissa pääkirjoituksissa ensisijaisina keinoina rattijuopumuksen torjumisessa korostettiin valvontaa ja valistusta:

> Tärkeintä on kuitenkin se, että valvonta on niin tehokasta, että rattijuoppous mahdollisimman usein paljastuu. Nyt kiinnijoutumisen riski on liian pieni. (US 25. 10. 78)

> Todellinen parannus tulee vasta sitten, kun sitkeällä valistustyöllä saadaan muutetuksi yleiset asenteet niin että juopuneena rattiin menevää. . . koh-

dellaan kuin murhaa suunnittelevaa ainakin. (KU 25. 10. 78)

Pontta vaatimuksille autoilijoiden tiedontason kohottamisesta ja rattijuopumusta vähättelevien asenteiden kitkemisestä annettiin viittaamalla Martti Mäen liikenneturvallisuuskongressissa esittämiin tutkimustuloksiin, joiden mukaan 13 % kuljettajista pitää humalaista ratissa sankarina ja 18 % katsoo, ettei krapula estä ajamista.

YHTEENVETOA

Sanomalehdistön pääkirjoitusten rattijuopumusta koskevan argumentaation keskeiset rakenne- ja sisältöpiirteet ovat seuraavat:

1. Se on ahtaan ongelmakeskeistä — rattijuopumusta ei juuri kytketä laajempiin alkoholipoliittisiin, kriminaalipoliittisiin tai liikenneturvallisuuskysymyksiin.
2. Se virittyy etenkin silloin, kun "rattijuopumuspolitiikka" nousee virallisen uudelleenmäärittelyn ja päätöksenteon kohteeksi. Argumentaatiossa korostuu ehdotettujen tai toteutettujen toimenpiteitten arviointi.
3. Se hahmottaa rattijuopumusilmiön perussyyksi sen, että yleinen mielipide vähättelee sen rikollista luonnetta ja jopa luo sädekehää rattijuoppojen ympärille.
4. Se pitää kiinnijoutumisriskin lisäämistä ja kansalaisten valistamista parhaina keinoina ongelman ehkäisyssä. Vielä 50- ja 60-luvulla yleiset vaatimukset kovista rangaistuksista ovat nykyään harvinaisia.

Pääkirjoitukset ovat julkisuuden foorumi, jossa ennen muuta testataan lainsäädännön ja viranomaiskäytännön hyväksyttävyyttä. "Valistunut" pääkirjoitusargumentaatio on tärkeä edellytys tehokkaalle ja oikeudenmukaiselle rattijuopumuspolitiikalle. Nykytilanteen pahin ongelma on se, että rattijuopumusta käsittelevät pääkirjoitukset ovat viranomaiskäsitysten ja -käytännön melko passiivista myötäilyä. Tulevaisuuden tavoitteeksi asettuu "viranomaislogiikan", suppean ongelma—toimenpiteet-ajattelun, rajojen ylittäminen.

KIRJALLISUUS

Jaakkola, Risto & Takala, Hannu: Rattijuoppous 1951—1970. Kriminologinen tutkimuslaitos, sarja M:13. Helsinki 1971

Jokelin, Renny: Alkoholipolitiikka ja päivälehdistö. Alkoholipoliittisen kirjoittelun kehittyminen ja argumentaation rakenne 12 päivälehdessä vuosina 1951—1975. Pääkirjoitusanalyysi. Julkaisematon käsikirjoitus. Tampere 1977

Mäkelä, Klaus & al: Alcohol, society and the state I: A comparative study of alcohol control. Addiction Research Foundation, Toronto 1981

Mäkelä, Klaus & Sulkunen, Pekka & Österberg, Esa: Suomen väkijuomaolot 1950—1975. Sosiaalipolitiikka 1981. Sosiaalipoliittisen yhdistyksen vuosikirja VI, s. 37—62. Helsinki 1981

Pernanen, Kai: Keskustelu rattijuoppoudesta. Alkoholipolitiikka 32 (1967):2, 63—69

Piispa, Matti: Raittiuskasvatuksesta alkoholivalistukseen. Suomen sanomalehdistön alkoholikirjoittelun linjat vuosina 1951—1978. Alkoholipoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimusseloste 146. Helsinki 1981

Virtanen, Matti: Valistuksen virittävyys. Kohtuus on olemassa -kampanja Alkon politiikan osana. Alkoholipoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimusseloste 147. Helsinki 1981

Österberg, Esa: Indicators of damage and development of alcohol conditions in Finland during the years 1950—1975. Paper presented at the Second Working Meeting of the International Study of Alcohol Control Experiences. Pacific Grove 1979.

English Summary

Matti Piispa: Rattijuopumusongelma sanomalehtien pääkirjoituksissa 1951—1978 (Drunken Driving as a Theme in Press Editorials from 1951—1978)

In the main, the form and content of discussions on the issue of drunken driving have taken the

following shape in editorials:

1. Discussion is firmly centered on the problem — drunken driving is seldom linked with wider issues in alcohol policy, crime or traffic safety.

2. Discussion becomes topical particularly when a "drunken driving policy" is officially redefined and decided upon. This discussion stresses the assessment of proposed or implemented measures.

3. The press implies that the primary reason for drunken driving is that public opinion depreciates the criminal nature of drunken driving and even puts a halo on drunken drivers.

4. Discussion suggests that the best means of preventing the problem is increasing the risk of arrest and providing public education and information. Demands for stricter punishment, which were still common in the 50s and 60s, are today rarely heard.

Press editorials represent a public forum which, in the first place, tests how acceptable legislation and official procedure are. An enlightened argument in editorials is an important condition for an efficient and just drunken driving policy. The most pressing current problem is that editorials dealing with drunken driving tacitly follow the tone of official attitudes and practices. An aim of the future is to break out of the restrictions established by "official logic", i.e. a limited problem/measures way of thinking.

Alkoholipolitiikka Vol. 47: 147—153, 1982