

Alkolukkokokeilu

Kokeilun suorittaneiden mielipiteitä



Tekijät Leif Beilinson ja Mikko Poutanen		Julkaisun laji Raportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Alkolukkokokeilu. Kokeilun suorittaneiden mielipiteitä			
Tiivistelmä Viidennes liikennekuolemista johtuu onnettomuuksista, joissa kuljettajana on rattijuoppo. Rattijuopumusten vähentämiseksi aloitettiin Suomessa 1.7.2005 kolme vuotta kestävä alkolukkokokeilu. Kokeilussa mukana olevat ovat rattijuopumuksesta tuomittuja henkilöitä. Kokeiluun hyväksytyjen henkilöiden ajokielto on määrätty ehdollisena, kun henkilö on asennuttanut autoonsa alkolukon ja sitoutunut sen käyttöön vuoden ajaksi. Kokeilussa mukana olevien on osallistuttava terveydenhuollon järjestämään päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan ja tämän seurantaan koko kokeilun ajan. Tässä raportoidussa tutkimuksessa haastateltiin 10 henkilöä, jotka olivat suorittaneet kokeilun kokonaan loppuun ennen toukokuuta 2007. Tutkimuksen haastatteluissa havaittiin, että - Alkolukkokokeilu koettiin rangaistukseksi tai ainakin hävettäväksi, josta harvoin kerrottiin todenmukaisesti lähimmän perhepiirin ulkopuolelle. - Alkolukkolaitteen käyttö vaati monilta opettelua kokeilun aluksi. Useampi asiakas valitti laitteen toimintahäiriöistä kylmällä ilmalla. - Alkolukkokeilun lopussa asiakas toimittaa poliisille päihderiippuvuuden arviointiohjelman seurannan viimeisen lääkärintodistuksen, alkolukosta puretaan viimeiset tiedot, alkolukko irrotetaan tai muutetaan ns. vapaaehtoisikäyttöön ja lopuksi poliisi palauttaa asiakkaalle tämän varsinaisen ajokortin. Kokeilun lopettamisen käytännöissä havaittiin eroja eri paikkakunnilla. Jotkut asiakkaat joutuivat olemaan muuttaman päivän ilman ajo-oikeutta, jos kokeilu päättyi viikonloppuna. - Haastatellut pitivät pakollista päihderiippuvuuden arviointiohjelmaa oleellisena ja tärkeänä osana kokeilua. Arviointiohjelmasta kiitettiin erityisesti tapaamisia päihdealan ammattilaisten kanssa. A-klinikoiden arviointiohjelmaa arvostettiin eniten. - Alkolukkokokeilussa asiakkaan kokonaiskustannukset vaihtelivat välillä 2 000–3 000 € ja olivat yleisimmin noin 2 500 €. Monille kokeilu aiheutti lisäksi merkittäviä aika- ja matkakuluja. Suurimmat kustannuserot syntyivät päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta, joka oli halvimmillaan ilmainen tai lähes ilmainen ja kalleimmillaan yksityisillä lääkäriasemilla noin 1 000 €. Laitteiden toimintahäiriöt aiheuttivat joillekin osallisille satojen eurojen lisäkulut. - Alkolukon käytön lisäämisessä sopivimpina kohteina pidettiin rattijuopumuksesta tuomittuja ja joitakin erityisiä kuljetuksia kuten koululaiskuljetukset.			
Avainsanat (asiasanat) alkolukko, rattijuopumus, Suomi, alkolukkokokeilu, kokeilu			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Janne Mänttari			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 38/2007		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-904-2 (painotuote) 978-952-201-905-9 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä (painotuote) 36	Kieli suomi	Hinta (painotuote) 10 €	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Edita Publishing Oy		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Leif Beilinson och Mikko Poutanen		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Deltagarnas åsikter i försök med alkolås			
Referat Var femte dödsfall i trafiken sker i samband med en olycka där föraren är rattfull. För att minska antalet rattfyllerister påbörjades i Finland första juli 2005 ett treårigt försök med alkolås. Deltagarna i försöket hade dömts för rattfylleri. Domen om körkortsåterkallelse blev villkorlig under förutsättning att försökspersonerna installerade alkolås i bilen och lovade att använda det under ett år. Dessutom måste försökspersonerna delta i ett medicinskt utvärderingsprogram under hela försöksperioden. I denna rapport intervjuades 10 personer, som hade genomfört försöket innan maj 2007. I intervjuerna noterades följandet: - Försöket med alkolås upplevdes som ett straff eller minst sagt genant. - Att använda alkolåset var svårt och krävde övning i början av försöket. Deltagarna klagade över alkolåsets funktionsfel under kallt väder. - I slutet av försöket levererar deltagaren åt övervakande polisen det sista läkarbetyget från hälsokontrollerna, den sista datan hämtas upp från alkolåset, låset tas bort eller förändras till frivillig form och polisen returnerar körkortet. Processen varierade vid olika orter. - Deltagarna tyckte att det medicinska utvärderingsprogrammet var en väsentlig och viktig del av försöket. Diskussioner med experter värderades och uppskattades speciellt. - De totala kostnaderna för kunden i försöket med alkolåset varierade mellan 2 000 och 3 000 €. Oftast var kostnader ungefär 2 500 €. Dessutom medförde försöket betydande tids- och resekostnader för många. De största kostandsskillnaderna fanns i utvärderingsprogrammet som kunde vara gratis vid hälsocentraler men kunde kosta 1 000 € vid privata läkarstationer. Låsets funktionsfel orsakade extra resekostnader för några. - Dömda rattfyllerister och special transporter så som skolskjutstrafik ansågs vara lämpliga mål för befrämjning av alkolåsets användning.			
Nyckelord alkolås, rattfylleri, Finland, alkolåsförsök, försök			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Janne Mänttari.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 38/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-904-2 (trycksak) 978-952-201-905-9 (nätpublikation)
Sidoantal 36	Språk finska	Pris 10 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Leif Beilinson and Mikko Poutanen		Type of publication Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Opinions of participants in the alcolock experiment			
Abstract <p>In Finland one in five traffic fatalities is the result of an accident involving a drunken driver. To reduce the amount of drunken drivers a 3-year alcolock experiment was launched on July 1st 2005. All participants in the experiment have been caught driving while drunk. A driving ban for the participants is made conditional when the person has had the alcolock device installed in his/her car and is committed to using it for one year. In addition, the person has to participate in a medical monitoring programme organised by the health sector for the entire duration of the alcolock experiment.</p> <p>In this study 10 persons, all of whom had completed the experiment before May 2007, were interviewed.</p> <p>During the interviews the following observations were made:</p> <ul style="list-style-type: none">- The alcolock experiment was considered to be a punishment or something to be ashamed of.- Using the alcolock device needed training at the beginning of the experiment, and participants complained of malfunctions with the device especially in cold weather.- At the end of the experiment the participant delivered the final medical certificate to the police. The latest data was unloaded, the alcolock removed or modified for voluntary use, and the driving licence returned. Differences in this process were observed between municipalities.- People considered the medical monitoring programme as an essential and important part of the experiment.- The total costs of the experiment were 2000–3000€. In addition, for many people notable time and travel costs were incurred by the experiment. The biggest differences in costs were due to the medical monitoring programme; under municipal health care the programme was almost free whereas in a private clinic it cost roughly 1000€.- People convicted of drink driving and special modes of transport like school transport were considered the best targets for increasing the use of the alcolock			
Keywords breath alcohol ignition interlock device, alcolock, driving under the influence of alcohol, DUI, experiment			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Janne Mänttari			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 38/2007		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-904-2 (printed version) 978-952-201-905-9 (electronic version)
Pages, total 36	Language Finnish	Price €10	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Kolmivuotinen alkolukkokeilu Suomessa alkoi 1.7.2005. Kokeiluun liittyvien tutkimusten tavoitteena on selvittää rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta määrätylle ehdottomalle ajokiellolle vaihtoehtona kokeiltavan valvotun ajo-oikeuden vaikutuksia sekä alkolukkokeilun toimivuutta.

Seurantatutkimuksen osatutkimukset ovat

- Osatutkimus 1 Alkolukon vaikutusten tilastollinen analyysi
- Osatutkimus 2 Käsitukset ja mielipiteet alkolukosta
- Osatutkimus 3 Alkolukkokeilun prosessin seuranta

Osatutkimuksen 2, ”Käsitukset ja mielipiteet alkolukosta”, raportoi Sakari Nurme-la, TNS Gallup Oy syksyllä 2005. Osatutkimus 1 toteutetaan myöhemmin. Osatutkimus 3, ”Alkolukkokeilun 2005–2008 prosessin seuranta”, raportoivat Leif Beilinson, Virpi Britschgi, Anna Higgins ja Jukka Lähesmaa alkuvuonna 2007 LVM:n julkaisuna.

Tässä raportoitava selvitys ”Alkolukkokeilun suorittaneiden mielipiteitä” on yksi osatutkimuksessa 3 esitetyistä jatkotoimenpiteistä ja se täydentää tietämystä alkolukkokeilun prosessista varsinkin sen loppuvaiheista ja päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta alkolukkokeilun osana.

Selvityksessä LVM:n yhdyshenkilönä on toiminut Janne Mänttari.

Selvityksen tekivät VTT:ssa tutkijat Mikko Poutanen, joka dokumentoi haastattelut ja Leif Beilinson, joka haastatteli asiakkaat ja kirjoitti tutkimusraportin. Leif Beilinson toimi myös työn vastuuhenkilönä.

SISÄLTÖ

ESIPUHE.....	7
SISÄLTÖ.....	9
1 JOHDANTO.....	11
2 TAVOITE.....	14
3 AINEISTO JA MENETELMÄT	15
4 HAASTATTELUN HAVAINNOT	16
4.1 Yleistä.....	16
4.2 Alkolukkokokeilun lopettaminen	16
4.3 Kokemukset alkolukkokokeilun rutiineista.....	17
4.4 Päihderiippuvuuden arviointiohjelma alkolukkokokeilussa.....	18
4.5 Alkolukkokokeilun kustannukset	19
4.6 Muuta alkolukkokokeilusta, merkitys omaan käytökseen ja mahdollinen vapaaehtoisikäyttö	20
4.7 Alkolukko pakollisena laitteena	21
5 YHTEENVETO	22

LIITTEET

- Liite A Kutsukirje
- Liite B Haastattelurunko
- Liite C Alkolukkokokeilun esite

1 JOHDANTO

Suomessa henkilö syyllistyy rattijuopumukseen, mikäli hän kuljettaa moottori-käyttöistä ajoneuvoa niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 ‰ tai hänellä on vähintään 0,22 mg alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Vastaavasti törkeän rattijuopumuksen perusteena on vähintään 1,2 ‰:n alkoholipitoisuus veressä tai 0,53 mg alkoholia litrassa uloshengitysilmaa (Valtioneuvosto 2005, Alkolukkotyöryhmä 2004).

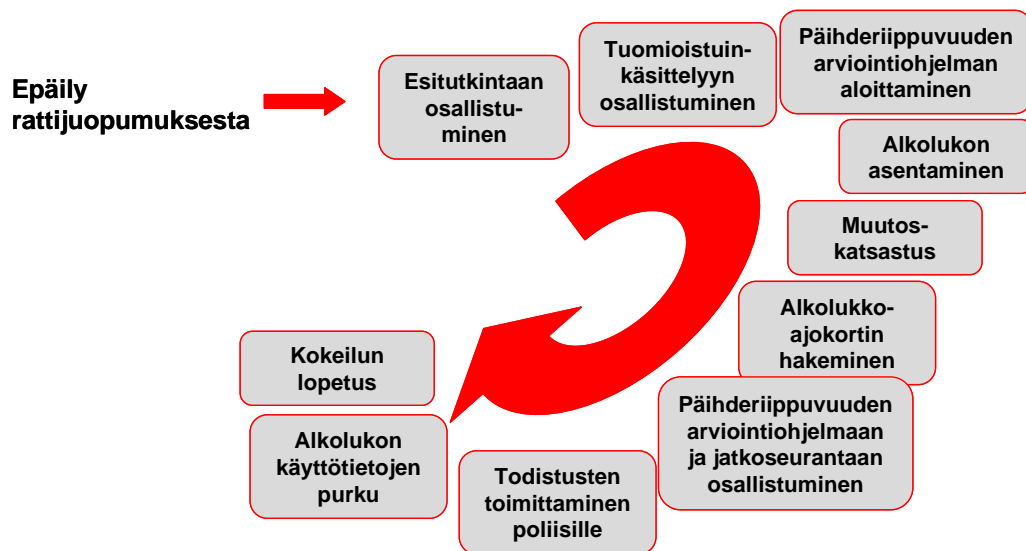
Suomen liikenteessä 1 000 kuljettajasta rattijuoppoja on keskimäärin 1 tai 2 henkilöä. Vuonna 2004 rattijuopumusten lukumäärä oli 27 027 (Valtioneuvosto 2005). Vajaa puolet rattijuopumuksessa kiinni jääneistä kuljettajista oli uusijoita (Kärki 2001). Suomessa rattijuopumusonnettomuuksissa on 2000-luvulla kuollut noin 80 ihmistä vuosittain. Näistä itse rattijuoppoja tavallisesti on ollut noin 60 kuljettajaa. Alkoholionnettomuuksissa loukkaantui vuosittain noin 1 000 henkilöä (Rajalin 2004, Valtioneuvosto 2005). Yleisimpiä rattijuoppojen onnettomuustyyppisiä olivat suistuminen ja kohtaamisonnettomuus (Kärki 2001).

Alkolukko on ajonestolaite, joka mittaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden ja tarvittaessa estää auton käynnistämisen. Alkolukossa on kaksi itsestä yksikköä, jotka ovat kontrolli- tai viestiyksikkö ja näytesyksikkö. Alkolukko vaatii ajoneuvon käynnistämistä varten joko täysin alkoholittoman tai tietyn promillerajan alittavan uloshengitysilmanäytteen, joka annetaan puhaltamalla. Suomen kokeilussa lukot kalibroidaan 0,2 promillen tasolle ja lisäksi puhalluksen yhteydessä vaaditaan ääninäyte tai imaisu (Valtioneuvosto 2005). Alkolukkojen alkoholitunnistus perustuu joko puolijohde- tai polttokennoteknologiaan. Alkolukon muistissa on sisäinen kalenteri, joka muistuttaa määräaikaista alkolukon huolto- ja kalibroitarkastuksista, joita on tavallisesti 30, 60 tai 90 päivän välein. Neljännen sukupolven alkolukko mahdollistaa reaaliaikaisen dataseurannan (Kärki 2001). Suomen alkolukkokokeiluun on hyväksytty kaksi mallia, Dräger Interlock XT ja Guardian Interlock WR2. Alkolukkokokeilussa käytettävistä laitteista on säädetty 16.6.2005 annetussa asetuksessa 431/2005. Alkolukkokokeilun lisäksi alkolukkoja on jonkin verran otettu autoihin myös vapaaehtoisesti, jolloin niiden asetukset eivät ole yhtä tiukasti säädelty kuin alkolukkokokeilussa.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä (Valtioneuvosto 2006) todetaan mm. että alkoholionnettomuuksien torjuntaa jatketaan ja että alkolukon käyttöä laajennetaan. Suomen alkolukkokokeilussa pyritään selvittämään alkolukon hyväksyttävyyttä ja tehokkuutta liikenneturvallisuuden parantamisessa rattijuopumuksia ja alkoholiliitännäisiä onnettomuuksia vähentämällä. Lisäksi tavoitteena on selvittää lääkäri-seurannan yhteensopivuutta alkolukon käytön kanssa (Valtioneuvosto 2005).

Suomessa rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen syyllistyneet henkilöt voivat tietyin ehdoin anoa mukaan kokeiluun. Kokeiluun haluavien ajokielto

voidaan määrätä ehdollisena (valvottu ajo-oikeus), jos henkilö ottaa autoonsa alkolukon ja sitoutuu sen käyttöön sekä osallistuu päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan. Kokeiluun osallistujan on käytävä läpi terveydenhuollon järjestämä päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja osallistuttava alkolukon pitoajan kestävään jatkoseurantaan. Osallistuja vastaa omalta osaltaan kokeilun kustannuksista. Kokeiluun hyväksymisestä päättää rattijuopumusasiaa käsittelevä tuomioistuin. Kokeilussa alkolukko voidaan asentaa vain yksityiskäytössä olevaan henkilö- tai pakettiautoon ja sitä on pidettävä ajokiellon pitouden ajan, mutta vähintään vuosi (Valtioneuvosto 2005). Kokeiluun hyväksytylle henkilölle myönnetään valvotun ajo-oikeuden ajaksi ns. alkolukkokortti, joka oikeuttaa kuljettamaan ainoastaan määrättyä alkolukolla varustettua autoa. Alkolukkokortin saadakseen kokeiluun hyväksytyt henkilön on toimitettava poliisille kirjalliset todistukset siitä, että autoon on asennettu kokeiluun hyväksytty alkolukko, auto on muutoskatsastettu ja että päihderiippuvuuden arviointiohjelma on aloitettu. Kuvassa 1 on esitetty alkolukkokokeilun prosessi kokeiluun osallistuvan henkilön kannalta.



Kuva 1. Alkolukkokokeilun prosessin vaiheet asiakkaan näkökulmasta (Beilinson ym. 2007).

Alkolukkokokeilun suorittaminen koostuu monista eri osista. Prosessin aikana alkolukkokokeiluun osallistuva on yhteydessä useisiin eri viranomaisiin ja asiantuntijoihin (kuva 1). Kokeilussa on asiakkaan kannalta seuraavat osat (Beilinson ym. 2007):

- rattijuopumuksen toteaminen
- poliisikuulustelun ajankohta
- tuomioistuinkäsittely
- alkolukkokokeiluun hyväksyminen
- päihderiippuvuuden arviointiohjelman aloittaminen
- alkolukon asentaminen
- alkolukkoajokortin voimaantulo
- päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan ja sen seurantaan osallistuminen

- tarvittavien todistusten toimittaminen poliisille
- alkolukon tietojen purku erillisen ohjelman mukaan (lukon huolto)
- alkolukkokokeilun päätyminen.

Alkolukkokokeilussa alkolukon rekisteriin ei saa tulla ns. alkoholipuhalluksia silloin, kun moottori on käynnissä. Laiton puhallus johtaa aikaistettuun lukon huoltoon ja rekisterin tieto toimitetaan ajo-oikeutta valvovalle poliisille.

Alkolukkokokeilun päättyessä osallistuja toimittaa poliisille viimeisen lääkäritodistuksen, purkaa alkolukon käyttötiedot, poistattaa laitteen tai muuttaa sen vapaaehtoisikäyttöön, palauttaa poliisille alkolukkokortin ja saa poliisilta oman varsinaisen ajokorttinsa. Lukon poistamisen jälkeen auto pitää myös muutoskatsastaa.

Suomalaisten käsityksiä alkolukkokokeilusta selvitettiin haastattelututkimuksella (Nurmela 2005) kokeilun alussa syksyllä 2005. Tutkimuksen mukaan alkolukko käsitteenä oli suomalaisille varsin tuttu. Alkolukon tehokkuuteen uskottiin laajasti, sillä 58 % uskoi alkolukolla voitavan ehkäistä rattijuoppouden uusimista erityäin tai melko tehokkaasti. Mielipiteet alkolukkokokeilun oikeutuksesta jakautuivat, sillä puolet vastaajista oli sitä mieltä, että tuomittu ajokielto pitäisi kuitenkin kärsiä. Suuren enemmistön mielestä kokeilun kustannukset kuuluvat kokeiluun osallistuvien maksettaviksi. Haastateltujen mielestä alkolukko sopisi vakiovarusteeksi kaikkiin raskaisiin ja julkisiin kulkuvälineisiin (myös takseihin). Varsinkin vaarallisten aineiden ja koululaisten kuljetuksiin alkolukon katsottiin sopivan. Monien mielestä rattijuopumustuomion saaneiden autoissa alkolukko pitäisi olla vakiovarusteena. Ajatus siitä, että alkolukko olisi vakiovarusteena kaikissa uusissa autoissa, jakoi mielipiteet melko tasan puolesta ja vastaan.

Ruotsissa aloitettiin vuonna 1999 hyvin samantapainen alkolukkokokeilu kuin Suomen kokeilu (Bax ym. 2001, Bjerre 2005). Ruotsissa osallistujan on kuitenkin oltava kokeilussa 24 kuukautta eikä alkolukon rekisteriin saisi tulla missään vaiheessa alkoholipuhalluksia, ei edes silloin, kun autoa ei ole käynnistetty (kokeilusta poistetaan kolmannen ”alkoholipuhalluksen” jälkeen. Ruotsin kokeilu on osallistujan kannalta vaativampi kuin Suomen kokeilu. Ruotsissa havaittiin alkolukkokokeiluun osallistuneiden terveydentilan kohentuneen ja sairaspotilaiden vähentyneen (Bjerre 2005).

Ruotsissa on myös haastateltu rattijuopumuksen takia kuntoutukseen tuomittuja henkilöitä (yhteensä 11 henkilöä, joista 5 oli mukana alkolukkokokeilussa). Haastateltujen näkemyksen mukaan alkolukkojen tulisi olla kaikissa autoissa, alkolukkojen tekniikka oli puutteellista, kustannukset olivat liian suuria. Haastateltujen mielestä alkolukko täydensi päihdeohjelmaa, mutta ei korvannut sitä. (Forward ym. 2007.)

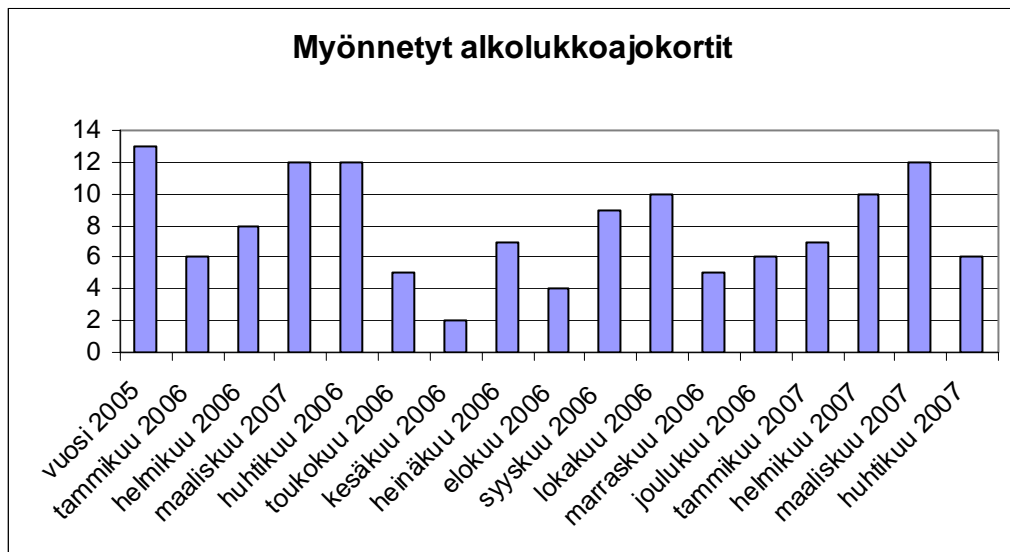
2 TAVOITE

Tämän tutkimuksen päätavoitteena oli täydentää aiemmassa alkolukkokeilun prosessia kuvanneessa tutkimuksessa tehtyjä havaintoja. Reilussa puolessatoista vuodessa kokeilun aloittamisesta prosessin toiminnasta oli kertynyt tarkempia kokemuksia, joiden perusteella aiemmin tehtyä kuvausta pyrittiin tarkentamaan. Ensimmäisinä kokeilun aloittaneet olivat jo päättäneet kokeilun.

Haastattelemalla kymmentä kokeilun suorittanutta henkilöä pyrittiin erityisesti kartoittamaan alkolukkokeilun lopettamista ja kokeiluun osallistuneiden käsitelmiä päihderiippuvuuden arviointiohjelmasta kokeilun osana. Lisäksi haluttiin selvittää kokeilusta aiheutuneita todellisia kustannuksia sekä muita kokeiluun ja alkolukkoon liittyviä seikkoja.

3 AINEISTO JA MENETELMÄT

Ajoneuvohallintokeskuksen (AKE) ylläpitämän ajokorttirekisterin tietojen mukaan alkolukkokeilussa oli huhtikuun 2007 loppuun mennessä myönnetty alkolukkoajokortti yhteensä 134 henkilölle. Näistä 43 henkilöä oli suorittanut loppuun koko 12 kuukauden kokeilujakson ja saanut takaisin varsinaisen ajokorttinsa. Ennen toukokuuta 2006 aloittaneista kokeilu oli eri syistä keskeytynyt viidellä henkilöllä ja kolmen osalta prosessi oli vielä jostain syystä kesken. Lisäksi toukokuun 2006 jälkeen aloittaneista 6 asiakasta oli eri syistä joutunut keskeyttämään kokeilun enneaikaisesti.



Kuva 2. Alkolukkokeilussa myönnettyjen alkolukkoajokorttien lukumäärät kokeilun alusta huhtikuun 2007 loppuun (ajokorttirekisteri).

Alkolukkokeilussa kuukausittain myönnettyjen alkolukkokorttien määrä on pysynyt 2–12 kortissa vuoden 2006 tammikuusta lähtien (kuva 2). Alkolukkokeilu ei siis ainakaan ensimmäisinä vuosina tavoittanut suuria määriä rattijuopumukselta tuomittuja.

Tutkimuksen aineisto kerättiin haastattelemalla kokeilun kokonaan suorittaneita henkilöitä. Kirjeellä (Liite A) kutsuttiin haasteltavaksi kaikkia niitä henkilöitä, jotka olivat suorittaneet kokeilun loppuun ajalla 1.2.2007–30.4.2007. Haastattelukutsuja lähetettiin 31 kappaletta ja haastatteluihin ilmoittautui 10 henkilöä.

Tavoitteena oli tavata asiakkaat henkilökohtaisesti, mutta pitkien matkojen johdosta vain kaksi haastattelua tehtiin yhteisen pöydän ääressä ja loput kahdeksan puhelimitse. Kaikki haastattelut toteutettiin samalla lailla valmiin haastattelurunгон (Liite B) avulla. Jokaisen henkilön kanssa keskusteltiin noin tunti.

4 Haastattelun havainnot

4.1 Yleistä

Haastateltavat olivat kaikki miehiä ja he olivat myös osallistuneet aiempaan prosessin seurantaan kartoittaneessa tutkimuksessa (Beilinson ym. 2007) toteutettuun kyselyyn. Haastateltavista kuudella oli kokeilussa ollut käytössään Strap Oy:n maahantuoma Guardian Interlock WR2 ja neljällä oli Liitin Oy:n Dräger Interlock XT. Näistä Guardianin saattoi vain vuokrata kokeilun ajaksi, mutta Dräger piti ostaa omaksi.

Kaikki haastateltavat kertoivat olevansa erittäin riippuvaisia autoistaan. Monille autolla ajaminen oli työssäkäymisen edellytys. Kaikki haastateltavat olivat myös yhtä mieltä siitä, että autolla ajaminen alkoholin vaikutuksen alaisena ei ole hyväksyttävää.

Pääsääntöisesti alkolukkokokeilua ja alkolukkoa pidettiin rangaistuksina, joita yleensä hävettiin. Alkolukkokokeiluun lähdettiin mukaan, koska sen avulla voitiin jatkaa omaa ammattia.

4.2 Alkolukkokokeilun lopettaminen

Alkolukkokokeilun lopettamiseen liittyy monia lähes samanaikaisia toimintoja:

- Valvovalle viranomaiselle (poliisille) pitää toimittaa päihderiippuvuuden arviointiohjelman seurantaan kuulunut viimeinen lääkärintodistus
- Alkolukon tiedot pitää purkaa huoltopisteessä ja lukko poistaa tai muuttaa se vapaaehtoisikäyttöön
- Auto pitää muutoskatsastaa
- Alkolukkokortti pitää palauttaa ajo-oikeutta valvovalle poliisille, joka puolestaan palauttaa asiakkaalle tämän varsinaisen ajokortin.

Haastattelujen mukaan alkolukkokokeilun päättäminen oli varsin yksilöllinen tapahtuma ja siinä oli monia vaihtoehtoja. Yleisimmin kokeilun päättyessä asiakas toimitti ensiksi poliisille viimeisen päihderiippuvuuden arviointiohjelman seurannan lääkärintodistuksen ja palautti alkolukkokortin poliisille, minkä jälkeen poliisi antoi asiakkaalle takaisin tämän varsinaisen ajokortin. Tämän jälkeen alkolukon viimeiset tiedot purettiin ja alkolukko poistettiin. Lopuksi auto muutoskatsastettiin. Ongelmia tuli lähinnä silloin, kun kokeilu päättyi viikonloppuna. Tällöin asiakas saattoi joutua olemaan pari päivää ilman ajo-oikeutta.

Eräs haastateltu oli kokeilun loppuvaiheessa vapaaehtoisesti viikon ajamatta, ennen kuin sai oman ajokorttinsa takaisin. Yhdessä tapauksessa alkolukkokortin voimassaoloa oli jatkettu viikonlopun yli. Toinen haastateltu kertoi saaneensa oman korttinsa takaisin hieman aikaisemmin, koska kokeilun päättyminen olisi osunut viikonlopulle. Yhden asiakkaan kohdalla kokeilua oli jatkettu viikolla ja viimeinen datan purku oli tehty ennen varsinaisen ajokortin palauttamista.

Kaikki haastateltavat kertoivat, että kokeilu päättyi hyvin tarkasti silloin, kun he olivat sen arvioineetkin päättyvän. Mahdollisista pienistä muutoksista oli etukäteen sovittu kokeilua valvoneen poliisin kanssa.

Kaksi haastateltua kertoi jättäneensä alkolukon autoonsa myös kokeilun jälkeen. Lukon ohjelma muutettiin ns. vapaaehtoisikäyttöön, jolloin käyttö on yksinkertaisempaa ja huoltovälit pidempiä. Kummassakin tapauksessa laitteena oli omaksi ostettu Dräger XT. Kolmaskin henkilö olisi jättänyt lukon autoon, mutta hän luopui siitä auton vaihdon takia.

4.3 Kokemukset alkolukkokokeilun rutiineista

Alkolukkokokeiluun hyväksyttävistä laitteista on säädetty asetuksessa 431/2005. Väärinkäytösten estämiseksi alkolukkokokeilussa laitteeseen puhaltaminen on vaikeampaa kuin vapaaehtoisikäytön laitteissa. Puhalluksen täytyy olla pitkäkestoinen ja lisäksi siihen liittyy äänivärinä tai imaisu.



Kuva 3. Alkolukkokokeilussa mukana olevat laitteet. Vasemmalla Guardian Interlock WR2 ja oikealla Dräger Interlock XT.

Hieman yli puolet haastatelluista (6) kertoi, että alussa oikeaan puhallustekniikkaan totuttautuminen kesti viikosta kuukauteen. Kahdella haastatellulla ei ollut missään vaiheessa ongelmia puhaltamisen kanssa, mutta kahdella oli enemmän tai vähemmän ongelmia koko kokeilun ajan. Vaikeinta oli haastateltavalla, joka kertoi koko kokeilun aikana saaneensa vain noin joka kymmenennellä kerralla auton käyntiin ensimmäisellä puhalluksella.

Alkolukkokokeilussa laitteeseen pitää puhaltaa myös ajon aikana. Ensimmäinen uusintapuhallus pyydetään noin 5 minuutin ajon jälkeen ja tämän jälkeen puhaltamaan joutuu 30–45 minuutin välein. Ajon aikainen puhaltaminen ei aiheuttanut kenellekään haastatellulle vaaratilanteita liikenteessä, vaikka muutaman haastatellun mielestä puhaltaminen vilkkaassa kaupunkiliikenteessä ei aina ollut helppoa. Kukaan haastatelluista ei esittänyt ajonaikaisen puhaltamisen poistamista; yksi jopa korosti, että ”totta kai ajamisen aikanakin pitää puhaltaa”. Yhden haastatellun mielestä puhalluskertoja pitäisi olla harvemmin. Hänen mielestään oli turhauttavaa, kun välillä Helsinki-Jyväskylä joutui muutaman pysähdyksen takia puhaltamaan 14 kertaa.

Eniten alkolukon käytössä kuljettajia kiusasivat laitteiden huollot ja erityisesti ylimääräiset laitteiden viallisuudesta johtuneet huoltokäynnit, sillä monilla haastateltavilla oli pitkä matka huoltoliikkeeseen. Varsinkin laitteiden huonoa toimivuutta kylmällä ilmalla arvosteltiin. Seitsemän haastateltavaa kertoi, että alkolukon laitevioista aiheutui ylimääräisiä huoltokertoja. Kolme haastatelluista kertoi olleensa laitevikojen takia yhteydessä myös maahantuojaan. Eräs haastateltu kertoi joutuneensa ennen aikaiseen huoltoon syötyään karamelleja juuri ennen puhallusta (joutui myös käymään poliisiasemalla todistaakseen, ettei ollut humalassa vaikka alkolukko näin väittikin). Eräs haastateltava kertoi joutuneensa ylimääräiseen huoltoon, kun auto oli liikkunut ennen hyväksytyä käynnistyspuhallusta. Haastateltavat kertoivat, että ylimääräisiä huoltokäyntejä tuli 2–7 kertaa.

4.4 Päihderiippuvuuden arviointiohjelma alkolukkokokeilussa

Alkolukkokokeiluun pakollisena kuuluvassa päihderiippuvuuden arviointiohjelmassa (ja sen seurannassa) terveyskeskuksen, A-klinikan tai yksityisen terveysaseman lääkäri antaa lausunnot asiakkaan päihderiippuvuudesta. Ajokorttitodistuksen terveysvaatimukset säätävä EU-ajokorttidirektiivi (91/439/ETY) ei salli ajo-oikeuden myöntämistä päihderiippuvaiselle. Päihderiippuvuuden arviointiohjelma on kuvattu tarkemmin sosiaali- ja terveysministeriön oppaassa ”Päihderiippuvuuden arviointi ja ajokelpoisuus” sekä sitä seuranneessa tutkimuksessa (Rantanen et al. 2001). Alkolukkokokeilussa asiakas toimittaa ajo-oikeutta valvovalle paikkakuntansa poliisille erillisen aikataulun mukaisesti lääkärintodistukset osallistumisestaan päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan.

Haastatelluista henkilöistä kolme osallistui päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan yksityisellä lääkäriasemalla, viisi terveyskeskuksessa ja kaksi A-klinikalla. Vain kolme haastateltua koki päihderiippuvuuden arviointiohjelman itselleen hyödylliseksi. Lähes kaikki haastatellut kertoivat, että päihdeistä irti oleminen ja selvänä ajaminen ovat kunkin itse päätettäviä asioita. Kaikkein vähiten hyötyä näkivät yksityisellä lääkäriasemalla asioineet.

Päihderiippuvuuden arviointiohjelma oli monen haastatellun mielestä aluksi vieras asia terveydenhoitohenkilökunnalle varsinkin terveyskeskuksissa ja yksityisillä lääkäriasemilla. Ohjelman sisällössä oli suuria eroja ja myös käyntikerroissa. Vähiten käyntikertoja kokeilun aikana (viisi) oli kahdella yksityisellä lääkäriasemalla asioineella asiakkaalla. Näissä hoitolaitoksissa myös päihdeohjelman sisältö oli heikkoa. ”Juteltiin vähän lääkärin kanssa, mutta ei juurikaan asiasta”, kuvaili eräs asiakas. Eräessä terveyskeskuksessa lääkäri arveli jo ensimmäisellä käynnillä asiakkaan uusivan rattijuoppouden sanoen: ”Kohtahan sinä istut tässä uudestaan”. Eniten käyntejä oli yhdellä terveysasemalla; viisi kertaa lääkärissä ja kymmenen sairaanhoitajalla. Parhaiten päihdeohjelma hallittiin A-klinikoilla. Eräällä A-klinikalla ohjelmaan kuuluivat lääkärikäynnit ja verikokeet vain kokeilun alussa ja lopussa. Muita käyntejä klinikalla oli 10 kertaa ja lisäksi ohjelmaan kuului kaksipäiväinen liikenneturvakurssi. Asiakkaan mielestä tämä oli hyödyllistä hänelle itselleen. Tavallisimmin lääkärikäyntejä kuului ohjelmiin 5 ja muita käyntejä oli vaihtelevasti 0–10 kertaa.

Vaikka vain pieni osa piti päihderiippuvuuden arviointiohjelmaa itselleen hyödyllisenä, yhdeksän haastateltavaa kymmenestä katsoi, että pakollinen päihdeohjelma kuuluu alkolukkokeiluun. Haastatellut siis arvelivat, että muut kyllä tarvitsevat päihdeohjelmaa. Erityisesti rattijuopumuksen uusijoille ohjelmaa pidettiin tarpeellisenä. Päihderiippuvuuden arviointiohjelman turhimpina osina asiakkaat pitivät lääkärissäkäyntejä, sillä omasta mielestään he eivät olleet sairaita. Päihdeohjelman parasta antia olivat tapaamiset päihderiippuvuuteen erikoistuneiden asiantuntijoiden kanssa, jotka kaikki olivat sairaanhoitajia.

4.5 Alkolukkokeilun kustannukset

Haastateltavilta kysyttiin yksityiskohtaisesti alkolukkokeilun toteutuneista kustannuksista. Haastateltujen kokonaiskulut vaihtelivat suuresti, sillä halvimmillaan kokeilusta aiheutui kuluja noin 2 000 € ja enimmillään noin 3 200 €. Laitteen vuokraaminen asennuksineen oli hieman halvempaa kuin sen omaksi ostaminen asennuksineen. Suurimmat kustannuserot olivat päihderiippuvuuden arviointiohjelmassa. Kunnallinen arviointiohjelma oli tavallisesti varsin edullinen eli 0–150 €, mutta yksityisellä lääkäriasemalla kustannukset olivat enimmillään 1 000 €. Lisäksi kaikille aiheutui matka- ja aikakuluja sekä laitteiden huolloista että päihdeohjelmista. Syrjäseuduilla asuvilla nämä kustannukset olivat joskus hyvinkin merkittäviä (1 000 €).

Muutokatsastukset olivat melko pieni kustannus. Näissäkin oli kuitenkin hinnoissa suuria eroja eri katsastusasemilla - halvimmillaan muutokatsastus maksoi vain 25 €, mutta kalleimmillaan katsastuksen hinta oli 75 €

Tavallisimmin kaikki kulut eivät olleet haastateltujen tiedossa kokeiluun anottaessa. Kokeilun alussa he yleensä tiesivät alkolukon hinnan tai vuokran. Päihdeoh-

jelman kustannukset ja varsinkin kulut alkoholukon sekä normaaleista että ylimääräisistä huolloista eivät olleet tiedossa tai tieto oli erittäin puutteellista.

Kaikki haastatellut olivat kokeilun aloittaessaan erittäin riippuvaisia autoistaan. Vaikka kokeilun todelliset kulut olisivatkin olleet jo alussa tiedossa, vain yksi haastateltu sanoi, että olisi ainakin harkinnut kokeesta luopumista ja töidensä uutta järjestämistä. Yhdeksän haastateltua kertoi, että todellisten toteutuneiden kulujen tunteminen ei olisi merkinnyt mitään, koska he olisivat joka tapauksessa anoneet mukaan kokeiluun.

Useimpien kohdalla kokeilun todelliset kulut olivat korkeammat kuin mitä he olivat ennen kokeilua arvioineet. Rahallista lisäkulia enemmän haastateltavia harrasivat laitteen ylimääräiset huollot ja päihdeohjelman lukuisat käynnit.

4.6 Muuta alkoholukokeilusta, merkitys omaan käytökseen ja mahdollinen vapaaehtoisikäyttö

Kaikki tässä tutkimuksessa haastatellut kuljettajat olivat suorittaneet alkoholukokeilun loppuun. He olivat myös erittäin riippuvaisia autostaan. Näin ollen oli luonnollista, ettei kokeilusta luopuminen ollut heillä mielessä, vaikka monilla oli kokeilun aikana monenlaisia vaikeuksia. Rattijuopumuksesta kiinnijääminen oli ollut selvästi kaikille erittäin ikävä kokemus ja moni oli päättänyt, ettei enää aja juovuksissa. Haastattelussa vain kolme kuljettajaa kertoi, että alkoholukko itsessään oli auttanut heitä välttämään uuden rattijuoppouden. Muut kertoivat tehneensä päätöksen, etteivät he alkoholukosta riippumatta enää ajaisi juovuksissa. Kuusi haastateltua kuitenkin myönsi alkoholukon vaikuttaneen siten, että kun aamulla piti lähteä autolla, ei edellisenä iltana alkoholiin koskettu. Osa kuljettajista kertoi, että jäätyään kiinni tämänkertaisesta rattijuopumuksesta he olivat luopuneet kokonaan alkoholin käytöstä.

Haastatelluista kymmenestä kuljettajasta vain yksi kertoi ajaneensa ensimmäistä kertaa päihtyneenä silloin, kun jäi kiinni. Kaikkien haastateltujen mielestä juovuksissa ei pidä ajaa, mutta omaa juovuksissa ajamistaan he eivät pitäneet sen vaarallisempana kuin selvänä ajoa. He kertoivat korkeintaan ajaneensa normaalia hitaammin. Vain kaksi kertoi ongelmista juopuneena ajamisessa. Kaikki pitivät rattijuopumuksen uusiutumista epätodennäköisenä ja viisi kuljettajaa sanoi olevansa täysin vakuuttuneita raittiudestaan liikenteessä tulevaisuudessa.

Vain harva haastatelluista oli alkoholukokeilun aikana joutunut puhallusratsiaan. Seitsemän mielestä poliisin ratsioita voisi olla nykyistä enemmän ja kolmen mielestä niitä on nykyisin sopivasti.

Kun keskusteltiin rattijuopumuksen ehkäisystä ja alkoholukon vapaaehtoisikäytöstä, kaikki olivat sitä mieltä, että alkoholukon käytön pitäisi olla paljon halvempaa kuin

kokeilussa. Yhden mielestä vapaaehtoisikäyttö ei lisäänty (vaikka laite olisi ilmainen) ja neljän mielestä hinta saisi olla korkeintaan 500–600 € Loput haastatelluista pitivät 1 000 €n hintaa kipukynnyksenä. Seitsemän haastatellun mielestä alkolukkoja saisi olla liikenteessä nykyistä enemmän ja vain yhden mielestä niiden määrää ei tarvitse lisätä.

Puhuttaessa alkolukkokokeilun kehittämisestä ja muista keinoista estää rattijuopumus ei haastateltavien mieleen tullut muuta parempaa keinoa kuin tämä kokeilu. Suurin osa oli sitä mieltä, että rattijuopumuksen estäminen onnistuu vain jos rattijuopot itse niin haluavat. Rattijuoppo ajaa halutessaan vaikka ilman korttia, mikäli käytettävissä vain on ajoneuvo. Alkolukkokokeilun kehittämiseksi alkolukoista haluttiin halvempia sekä niiden toimintaa varmemmaksi ja yksinkertaisemmaksi. Lisäksi päihderiippuvuuden arviointiohjelma nähtiin tärkeänä osana kokeilua, mutta lääkärien roolia haluttiin pienennettävän.

Itse alkolukkokokeilu koettiin rangaistuksena tai jotenkin hävettävänä vaikkakin valtaosalla se mahdollisti normaalin työn tekemisen jatkamisen. Useimpien haastateltujen kohdalla vain läheisimmät ihmiset olivat tietoisia siitä, että alkolukkokokeiluun liittyi rattijuopumustuomio. Muutama haastateltu kertoi valkoisena valheena, että laite on heidän autossaan osana VTT:n tutkimusta. Ulkopuoliset ihmiset (ne jotka tiesivät) pitivät kokeilua ja laitteita hyvinä asioina.

4.7 Alkolukko pakollisena laitteena

Alkolukon tulevaisuuden käyttövaihtoehtoina on nykyisen kokeilun ja mahdollisen vapaaehtoisuuden lisäksi hahmoteltu pakollisuutta joissakin tapauksissa.

Ajatus siitä, että alkolukko olisi kaikille rattijuopumuksesta tuomituille pakollinen ainakin jonkin aikaa, oli kahden haastatellun mielestä ehdottoman hyvä ajatus ja seitsemän mielestä kokeilemisen arvoinen idea. Yksi haastateltu piti ajatusta huonona. Haastateltavista monen mielestä lääkärit eivät pysty arvioimaan, milloin rattijuopon voisi vapauttaa alkolukon käytöstä.

Toinen ajatus on ollut, että osassa kuljetuksista alkolukon käyttö olisi pakollista. Yhdeksän kymmenestä haastatellusta mainitsi koululaiskuljetukset tällaisiksi ajoiksi. Yli puolet haastatelluista oli sitä mieltä, että myös bussit ja koko raskas liikenne sopivat alkolukon pakolliseen käyttöön.

5 YHTEENVETO

Tässä tutkimuksessa haastateltiin kymmentä kuljettajaa, jotka olivat suorittaneet alkolukkokokeilun prosessin loppuun helmi-huhtikuussa 2007.

Alkolukkokokeilun päättäminen oli haastattelujen perusteella yksilöllinen tapah-tuma ja siitä oli useita variaatioita. Tyypillisimmin kokeilun lopetuksessa asiakas oli toimittanut ajo-oikeutta valvoneelle poliisille päihderiippuvuuden seurantaoh-jelman viimeisen lääkärintodistuksen ja sai sitten poliisilta oman ajokorttinsa ta-kaisin. Vasta tämän jälkeen auto vietiin alkolukon asennusfirmaan, jossa viimei-nen data purettiin ja lukko poistettiin tai sen asetukset muutettiin vapaaehtoisikäyt-töön (jos asiakas oli päättänyt pitää lukon autossaan edelleen). Lopuksi autolle tehtiin vielä muutokatsastus. Eniten ongelmia ilmeni, kun kokeilun piti päättyä viikonloppuna. Tällöin asiakas saattoi joutua olemaan pari päivää ilman ajokort-tia, kun määräaikainen alkolukkokortti ei ollut enää voimassa eikä omaa varsi-naista ajokorttia oltu saatu vielä takaisin.

Alkolukkokokeilu koettiin rangaistukseksi tai ainakin hävettäväksi. Tavallisesti vain lähisukulaiset tiesivät mistä kokeilussa oli kyse ja miksi siinä oltiin mukana. Ne ulkopuoliset henkilöt, jotka näkivät laitteen ja/tai tunsivat kokeilun, suhtautui-vat laitteeseen ja kokeiluun positiivisesti. Moni haastatelluista kertoi, että kokei-lun alussa oikean puhallustekniikan oppimiseen meni aikaa. Moni kertoi puutteis-ta tai vioista laitteissa, minkä takia jouduttiin käymään ylimääräisiä kertoja lait-teen huollossa. Ongelmia ilmeni varsinkin kylmillä ilmoilla. Alkolukkokokeiluun oli lähdetty mukaan, koska kaikki haastateltavat tarvitsivat autoaan päivittäisessä työssään.

Päihderiippuvuuden arviointiohjelma oli lähes kaikkien haastateltujen mielestä oleellinen osa kokeilua ja kuului kokeiluun. Vastaavanlainen havainto oli tehty myös ruotsalaisessa tutkimuksessa (Forward ym. 2007). Itselleen hyödyllisenä päihdeohjelmaa piti kuitenkin vain kolme haastateltua. Haastatteluissa kävi ilmi, että päihderiippuvuuden arviointiohjelma tunnettiin parhaiten A-klinikoilla ja huonoiten yksityisillä lääkäriasemilla. Yksityisten lääkäriasemien päihdeohjelmi-en sisältö (tai sen puute) sai osakseen eniten arvostelua. Moni haastateltu kertoi, että päihdeohjelman parasta antia olivat keskustelut päihdealan ammattilaisten (sairaanhoitaja) kanssa ja turhimpina pidettiin tapaamisia lääkärien kanssa.

Alkolukkokokeilun kustannukset toteutuivat lähes kaikkien osalta suurempina, kuin he ohjelmaan alkaessaan olivat arvioineet. Alkolukkokokeilun todelliset ku-lut olivat haastateltavasta riippuen 2 000–3 200 € ilman aika- ja bensakuluja. Ta-vallisimmin kokeilu maksoi noin 2 500 €. Suurimmat erot kustannuksissa johtui-vat päihderiippuvuuden arviointiohjelma, joka kunnallisena oli joko ilmainen tai lähes ilmainen, mutta yksityisellä lääkäriasemalla se saattoi maksaa yhteensä jopa 1 000 €. Laitteiden ylimääräisistä huolloista tuli joillekin usean sadan euron

lisäkuluja. Auton muutoskatsastus maksoi jollakin katsastusasemalla kolminkertaisesti halvimpaan hintaan verrattuna (25–75 €).

Alkoholun käytön lisääminen olisi yhtä vaille kaikkien haastateltujen mielestä kannatettavaa. Pakollinen alkoholukko kaikille rattijuopumustuomion saaneille oli myös lähes kaikkien mielestä kokeilun arvoinen asia, mutta käytännön toteutuksen kohdalla mielipiteet erosivat. Monen mielestä lääkärit eivät voi tietää, uusiiko joku rattijuopumuksen tulevaisuudessa - sen tietävät vain kuljettajat itse. Monen haastatellun mielestä alkoholukko voisi olla pakollinen joissakin kuljetuksissa, kuten koulukuljetuksissa, busseissa tai raskaassa liikenteessä yleensä.

LÄHDELUETTELO

Alkolukkotyöryhmä (2004). Alkolukkokokeilu. Alkolukkotyöryhmän mietintö. LVM julkaisuja 2/2004.

Bax, C., Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I.M. & Mathijssen, R. (2001). Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility study. SWOV D-2001-20.

Beilinson, L., Britschgi, V., Higgins, A. & Lähesmaa, J. (2007) Alkolukkokokeilun 2005–2008 prosessin seuranta. Julkaisematon raportti. LVM.

Bjerre, B. (2005). Primary and secondary prevention of drink-driving by the use of alcolock device and program. Swedish experiences. Julkaisematon artikkeli. Vägverket.

Forward, S., Forsberg, I. & Linderholm, I. (2007). Alkohol. Julkaisematon raportti. VTI

Kärki, O. (2001). Alkolukko rattijuopumuksen ehkäisyssä. VTT Tiedotteita 2118.

Nurmela, S. (2005). Mielipiteet alkolukkokokeilusta 2005. Yhteenvetoraportti. TNS Gallup Oy.

Rajalin, S. (2004). Rattijuopumus Suomessa. Liikenneturva Tutkimusmonisteita 99/2004.

Rantanen, P., Mäkelä, M., Alaja, R., Luotonen, K. Seppä, K. (2001). Päihteet ja ajokortti. Rattijuopojen hoitoonohjausprojektin loppuraportti. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2001:8.

Sosiaali- ja terveysministeriö (1998). Päihderiippuvuuden arviointi ja ajokelpoisuus. Opas lääkäreille. Oppaita 1998:6.

Valtioneuvosto (2005). Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi alkolukolla valvotun ajo-oikeuden kokeilemisesta ja tieliikennelain väliaikaisesta muuttamisesta. Hallituksen esitykset: HE 15/2005.

Valtioneuvosto (2006). Valtioneuvoston periaatepäätös tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta 9.3.2006 (www.mintc.fi).

Liite A

Kutsukirje

Hyvä vastaanottaja,

Suomessa käynnistyi 1.7.2005 kolmivuotinen alkolukkokokeilu. Te olette ensimmäisiä kokeilun kokonaan läpikäyneitä henkilöitä, joten kokemuksenne kokeilun toivuudesta ovat arvokkaita kokeilun onnistumisen ja kehittämisen takia.

VTT tekee liikenne- ja viestintäministeriölle tutkimusta alkolukkokokeilusta. Tutkimuksella halutaan selvittää kokeilun suorittaneiden havaintoja ja mielipiteitä kokeilusta. Tavoitteena on kehittää alkolukkokokeilua, jotta se osaltaan auttaisi vähentämään rattijuopumusta liikenteessä (Tutkimus on jatkoa vuonna 2006 tehdylle alkolukkokokeilun prosessin kartoitukselle).

Tässä käynnissä olevassa selvityksessä halutaan tarkemmin selvittää, kuinka nykymuotoinen alkolukkokokeilu asiakkaiden mielestä onnistuu tavoitteissaan mm. rattijuoppuden vähentämisessä. Lisäksi selvitetään lääkariseurannan yhteensopivuutta alkolukon käytön kanssa. Muita selvitettäviä asioita ovat mm. kokeilusta aiheutuneet todelliset kustannukset.

Aiheen monimuotoisuuden takia tutkimuksen aineisto kerätään haastattelemalla alkolukkokokeilun läpikäyneitä henkilöitä. Parhaiten haastattelu onnistuisi, jos voisimme tavata ja istua hetkeksi käymään asioita läpi tarkemmin. Mikäli pitkän etäisyyden johdosta henkilökohtainen tapaaminen on vaikeata, haastattelu voidaan tehdä myös puhelimitse.

VTT on puolueeton tutkimuslaitos ja se käsittelee kaikkia tutkimukseen liittyviä tietoja luottamuksellisesti. Teidän osoitetietonne on saatu tutkimuksen käyttöön Ajo-neuvohallintokeskuksen ajokorttirekisteristä. VTT ei paljasta tutkimukseen osallistuvien henkilö- tai osoitetietoja ulkopuolisille tahoille.

Tutkimukseen osallistuminen on vapaaehtoista. Haastatteluun osallistuneille VTT lahjoittaa kiitokseksi pienen Sokoksen lahjakortin. *Mikäli haluatte osallistua tutkimukseen, pyydän teitä ottamaan minuun yhteyttä sähköpostilla tai puhelimitse 17.4.2007 mennessä, että voimme tarkemmin sopia haastattelun ajankohdasta. Aikaa haastatteluun kuluu noin yksi tunti.*

Kiitos etukäteen avustanne!

Leif Beilinson
DI, tutkija

Lisätietoja **tutkimuksesta**: Leif Beilinson, VTT, s-posti: leif.beilinson@vtt.fi, puhelin: 040-5915487

Liite B

Haastattelurunko – Alkolukkokeilu

28.3.2007

Suomen alkolukkokeilu aloitettiin, kun haluttiin etsiä uusia keinoja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Alkolukkokeilussa pyritään myös selvittämään alkolukon hyväksyttävyyttä ja tehokkuutta rattijuopumusonnettomuuksien vähentämisessä. Lisäksi tavoitteena on selvittää lääkariseurannan yhteensopivuutta alkolukon käytön kanssa.

Yksilötasolla alkolukkokeilulla halutaan mahdollistaa rattijuopumuksesta kiinnijääneelle ajo-oikeuden nopea palauttaminen ja samalla auttaa ettei uutta rattijuopumusta tule.

Aloitetaan suoraan sinun kokemuksistasi ja mielipiteistäsi tästä kokeilusta ja keskustellaan lopuksi joistakin taustatiedoista.

SUHTAUTUMINEN ALKOLUKKOKOKEILUUN

1. Sinulla oli alkolukko vuoden ajan. Harkitsitko lukon pitämistä vai poistettiinko se vain heti kokeilun päätyttyä? Kuinka kokeilun päättäminen tapahtui (lukon tietojen purku, lukon poisto ja oman ajokortin palautus)? Päätyikö kokeilu mielestäsi silloin, kun sen pitikin päättyä?
2. Muuttuiko alkolukon käyttö mielestäsi helpommaksi kokeilun loppupuolella, kun käytöstä kertyi enemmän kokemusta? Entä muut alkolukkokeilun rutiinit, kuten lukon huolto ja päihderiippuvuuden arviointiohjelmaan osallistuminen.
3. Mitä mieltä olet siitä, että kokeilussa alkolukkoon joutui puhaltamaan myös ajon aikana? Aiheutuiko sinulle vaaratilanteita ajonaikaisten puhallusten takia?
4. Kuinka muut ihmiset suhtautuivat, kun sinulla oli alkolukko autossasi?
5. Auttoiko alkolukko sinua välttämään uuden rattijuopumuksen?
6. Vaikuttiko alkolukon käyttö alkoholinkäyttöösi millään tavalla?
7. Yrititkö tai kävikö mielessäsi käyttää alkolukkoa väärin, esim. antamalla jonkun muun puhaltaa puolestasi?
8. Harkitsitko jossain vaiheessa kokeilusta luopumista? Jos harkitsit, niin miksi ja missä vaiheessa?
9. Jos sinulla olisi valtaa muuttaa alkolukkokeilua vapaasti, niin kuinka muuttaisit sitä, että kokeilusta olisi mahdollisimman paljon hyötyä rattijuopumusten vähentämisessä?
10. Kun nyt tunnet alkolukkokeilun. Osallistuisitko uudelleen kokeiluun, jos jäisit kiinni rattijuopumuksesta?

PÄIHDERIIPPUVUUDEN ARVIOINTIOHJELMA

11. Alkolukkokokeiluun kuului myös päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja sen seuranta. Kävitkö päihdeohjelmassa kunnallisella terveysasemalla, yksityisellä lääkäriasemalla vai A-klinikassa?
12. Miten koit päihdeohjelman? Saitko mielestäsi riittävästi tietoa päihdeohjelmasta ennen kokeilun aloittamista? Oliko siitä sinulle hyötyä?
13. Kuuluuko päihderiippuvuuden arviointiohjelma mielestäsi tällaisena alkolukkokokeiluun vai tulisiko sitä muuttaa jotenkin?

KUSTANNUKSISTA

14. Kuinka suuret olivat sinulle kokeilusta aiheutuneet kustannukset ja kuinka ne jakautuivat?
15. Kuinka hyvin tiesit kokeilun todelliset kustannukset? Jos todelliset kulut olisivat olleet tiedossasi ennen kuin anoit mukaan kokeiluun, niin olisiko se vaikuttanut päätökseesi?

ALKOLUKON KÄYTTÖVAIHTOEHDOT TULEVAISUUDESSA

16. Mitä mieltä olet ehdotuksesta, että kaikille rattijuopuille määrättäisiin alkolukko joksikin aikaa pakolliseksi varusteeksi? Alkolukosta voisi sitten jonkun ajan kuluttua luopua, jos lääkärintodistuksella todistetaan, ettei tarvetta ole.
17. Jos tällainen laki olisi ollut silloin, kun itse jäit kiinni, asennuttaisitko alkolukon vai olisitko mieluummin ilman ajokorttia?
18. Mitä muita tehokkaampia keinoja olisi rattijuopumuksen estämiseksi?
19. Onko puhallusratsioita mielestäsi riittävästi, vai tulisiko niitä olla enemmän/vähemmän?
20. Vapaaehtoisikäytössä alkolukon hinta olisi suunnilleen sama kuin vuoden vuokra. Käyttökin olisi helpompaa; huoltoja harvemmin, päihdeohjelmaa tai muutoskatsastusta ei tarvita. Paljonko alkolukko vapaaehtoisessa käytössä saisi mielestäsi maksaa (asennus, huollot)?
21. Pitäisikö alkolukkojen yleistyä liikenteessä? Miten sinun mielestäsi alkolukkojen vapaaehtoista käyttöä voitaisi lisätä?
22. Pitäisikö alkolukon olla joissakin tapauksissa pakollinen? Onko sellaisia ajoneuvoja, kuljetuksia, ammatteja tai henkilöitä, joille alkolukko olisi kuitenkin pakollinen tai erittäin suositeltava?

MUUTA, ASENNE RATTIJUOPUMUKSEEN JA ALKOHOLIIN YLEENSÄ

23. Kauanko sinulla on ollut ajokortti?
24. Oletko riippuvainen autostasi?
25. Kun jäit kiinni rattijuopumuksesta, oliko se ensimmäinen kerta, kun ajoit juovuksissa?
26. Jos oli aiempia kertoja: Olivatko ne tilanteet, joissa ajoit juovuksissa jotenkin erityisiä (joku juhla tms.)?

ASENNE ALKOHOLIIN JA AUTOLLA AJAMISEEN

27. Muuttiko alkoholi mielestäsi ajotapaasi? (*millaisia seuraamuksia voi tulla ja näkeekö jotain ongelmia juovuksissa ajamisessa*)
28. Oletko aiemmin kohdannut liikenteessä vakavia ongelmia rattijuopumuksen yhteydessä?
29. Mitä mieltä läheisesi olivat sinun juovuksissa ajamisestasi? Tiesikö kukaan?
30. Kuinka suurella todennäköisyydellä ajat vielä tulevaisuudessakin juovuksissa?
31. Oliko sinun rattijuopumuksesi yhteydessä muihin alkoholiongelmiin? Oliko tai onko sinulla vielä muita alkoholiin liittyviä ongelmia?

Alkolukkokokeilun esite

TIETOA ALKOLUKOSTA

Rattijuopumukseen syyllistynyt voi ehdottoman ajokiellon sijaan pyytää päästä mukaan kokeiluun, jossa hän saa ajaa alkolukolla varustettua autoa. Kysymyksessä on valvottu ajo-oikeus.

Mitä alkolukkokokeilu tarkoittaa?

Alkolukkoa kokeillaan Suomessa kolmen vuoden ajan, heinäkuusta 2005 kesäkuun 2008 loppuun. Kysymyksessä on niin sanottu alkolukolla valvottu ajo-oikeus

Rattijuopumukseen syyllistynyt henkilö voi tuomioistuin­käsit­te­lyn jälkeen saada ajo-oikeutensa takaisin ottamalla autoonsa alkolukon ja sitoutumalla muihin kokeilun ehtoihin. Kokeiluun osallistuminen ei vaikuta rattijuopumuksesta tuomittavaan rangaistukseen.

Alkolukon käyttöön liittyy nykyinen rattijuopumukseen syyllistyneille tarkoitettu päihderiippuvuuden arviointiohjelma ja jatkoseuranta säännöllisine terveystarkastuksineen. Arviointiohjelman aloittaminen on edellytys alkolukkoajokortin myöntämiselle.

Mikä on alkolukko?

Alkolukko on laite, joka estää auton käynnistymisen, jos kuljettajalla on vähintään 0,1 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Tämä vastaa noin 0,2 promillen alkoholipitoisuutta veressä. Alkolukko vaatii puhalluksen myös satunnaisesti ajon aikana, mutta ei sammuta käynnissä olevaa moottoria.

Alkolukko rekisteröi kaikki käyttötiedot ja mahdolliset rikkeet keskusyksikön muistiin. Käyttötiedot puretaan 60 päivän välein laitevalmistajan valtuuttamassa toimipisteessä ja tiedot ovat poliisin käytössä kokeilun valvontaa varten.

Kuka pääsee kokeiluun mukaan?

Valvotusta ajo-oikeudesta päättää tuomioistuin käsitellessään rattijuopumusasiaa. Kokeiluun voi osallistua vakinaisesti Suomessa asuva henkilö, joka on syyllistynyt alkoholin käyttöön perustuvaan rattijuopumukseen. Henkilöllä on oltava henkilö- tai pakettiauton kuljettamiseen oikeuttava muu kuin lyhytaikainen ajokortti.

Mitä pitää tehdä jotta kokeiluun pääsee?

Valvottua ajo-oikeutta tulee pyytää rattijuopumusta tutkivalta poliisilta tai rattijuopumus­asian käsitte­lyn yhteydessä tuomioistuimelta. Pyyntö voi tehdä myös kirjallisesti.

Kuinka kauan lukkoa täytyy pitää? Mitä se maksaa?

Alkolukkoa on pidettävä yhden vuoden ajan. Kokeiluun osallistuminen maksaa arviolta 150 euroa kuukaudesta. Kustannuksista vastaa osallistuja.

Mistä lukon saa? Miten se asennetaan?

Alkolukkoja voi tiedustella laitevalmistajien edustajilta, joiden yhteystiedot ovat ohessa. Alkolukkoa ei tarvitse ostaa omaksi, vaan sen voi vuokrata valvotun ajo-oikeuden ajaksi.

Alkolukko asennetaan laitevalmistajan kanssa sopimuksen tehneessä asennusliikkeessä. Lähimmän asennusliikkeen tiedot saa laitevalmistajan edustajalta. Asennuksen jälkeen auto on muutokatsastettava. Asennuksesta ja muutokatsastuksesta toimitetaan todistus oman asuinpaikan poliisille.

Mitä tapahtuu ajokortille?

Rattijuopumuksen yhteydessä poliisi ottaa kuljettajalta ajokortin pois eikä sitä palauteta ennen valvotun ajo-oikeuden päättymistä.

Valvottu ajo-oikeus alkaa kun poliisi luovuttaa valvottavalle alkolukkoajokortin. Alkolukkoajokortti oikeuttaa kuljettamaan vain korttiin merkittyä alkolukolla varustettua autoa Suomessa lukuun ottamatta Ahvenanmaan maakuntaa.

Voivatko muut ajaa alkolukollista autoa?

Muut henkilöt voivat ajaa alkolukolla varustettua autoa, myös Ahvenanmaalla tai ulkomailla. Valvottava kuitenkin vastaa alkolukon ohjeiden mukaisesta käytöstä, ellei hän voi luotettavasti osoittaa toisen henkilön aiheuttaneen ohjeiden vastaista tilannetta.

Mitä päihdeohjelma ja seuranta tarkoittavat?

Päihdeohjelman ja jatkoseurannan tarkoituksena on selvittää ajokortin voimassaolon esteenä oleva kuljettajan päihderiippuvuus ja antaa osallistujalle tietoa alkoholin vaikutuksesta terveyteen ja ajosuoritukseen.

Vuoden valvotun ajo-oikeuden aikana päihdeohjelma ja seuranta sisältävät yhteensä yhdeksän käyntiä päihdeasioihin erikoistuneen lääkärin tai hoitohenkilökunnan luona. Päihdeohjelmaan osallistumisesta toimitetaan todistus asuinpaikan poliisille.

Mitä tapahtuu jos kokeilussa epäonnistuu?

Valvottu ajo-oikeus peruutetaan ja sen ajaksi ehdollisena määrätty ajokielto astuu voimaan. Päätöksen tekee tuomioistuim.

Mikä johtaa valvotun ajo-oikeuden peruuttamiseen?

Valvottu ajo-oikeus peruutetaan, jos valvottava määrätään ajokieltoon tai hän ei noudata ajo-oikeuteen liittyviä velvollisuuksia kuten päihdeohjelmaa. Ajokieltoon määrääminen voi perustua esimerkiksi ylinopeuteen tai rattijuopumukseen.

Alkolukon kiertäminen tai toimintakyvyttömäksi saattaminen ovat kiellettyjä. Valvottu ajo-oikeus peruutetaan myös, jos valvottava ei noudata alkolukkoajokorttiin liittyviä rajoituksia. Esimerkiksi ajaminen alkolukottomalla autolla on kielletty.

Valvottavan on lisäksi huolehdittava määräajoin tapahtuvasta alkolukon huollosta ja noudatettava laitevalmistajan ohjeita alkolukon käytöstä.

Alkolukkojen maahantuojien yhteystiedot:

Liitin Oy
p. (09) 503 771
www.liitin.fi

Strap Oy
p. (09) 298 6155
www.strap.fi

Lisää tietoa:

Poliisi
www.poliisi.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö
www.mintc.fi

Lista alkolukkojen huolto- ja asennusliikkeistä:

Ajoneuvohallintokeskus
www.ake.fi

ALKOLUKKOKOKEILUUN OSALLISTUMINEN ETENEE NÄIN:

