

# Kolariton keskiviikko -kampanja 1966–1971

## Kampanjen Kolariton keskiviikko för en krockfri onsdag 1966–1971

Vesa Keskinen

Vuonna 1965 Suomessa sattui yli 63 000 liikennevahinkoa ja yli tuhat ihmistä menetti henkensä liikenteessä. Tasavallan presidentti Urho Kekkonen kiinnitti huomiota asiaan liikuttavassa uudenvuoden 1966 puheessaan, jonka hän päätti liikenneonnettomuudessa joulun alla kuolleen Lauri Viidan runoon. Seuraavana vuonna hänen oli pakko palata aiheeseen, kuolonkolarit olivat yhä lisääntyneet. Presidentin jyrähdykset lisäsivät jonkin verran liikkuvan poliisin resurssija. Kansalaistasolla liikenneturvallisuutta lähti viemään eteenpäin keväällä 1966 Kolariton keskiviikko -kampanja. Tavoitteena oli saada edes helatorstain aatto kolarittomaksi. Kampanja oli lehtikuvaaja Pertti Jenytinin ideoima ja yhteistyössä Suomen lehtikuvaajat ry:n kanssa toteuttama. Sitä jatkettiin kuutena peräkkäisenä keväänä.

Suomessa kuoli liikenneonnettomuuksissa 1960- ja 70-luvuilla moninkertaisesti enemmän ihmisiä kuin myöhempinä vuosikymmeninä. Autojen määrään ja liikennesuoritteeseen suhteutettuna 60-luvun kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien määrä oli vieläkin



År 1965 skedde över 63 000 trafikolyckor i Finland, och över tusen personer miste livet i trafiken. I sitt nyårstal för 1966 tog republikens president Urho Kekkonen upp detta och gav talet en känslofylld avslutning genom att läsa upp en dikt av Lauri Viita, som dött i en trafikolycka strax före julen. Följande år måste presidenten återkomma till samma ämne, eftersom dödsfallen i trafiken fortsatt öka. Efter att han rutit till utökades

Rörliga polisens resurser i någon mån. På medborgarnivå började man propagera för trafiksäkerhet genom kampanjen Krockfri onsdag våren 1966. Målet var att klara sig utan krockar åtminstone dagen före Kristi himmelfärds dag. Idén till kampanjen kläcktes av pressfotograf Pertti Jenytin, som också ledde den i samarbete med Finlands pressfotografer r.f. Den kom sedan att genomföras sex vårar å rad.

På 1960-talet dog det mångdubbelt flera människor i trafiken än under senare årtionden. Och med tanke på antalet bilar och trafiktätheten var dödsolyckorna i synnerhet under 1960-talet upprörande vanliga. Orsakerna var många, bl.a. de enligt nutida måttstock otryg-

järkyttävämpi. Kuolonuhrien suureen määrään oli monia syitä; tämän päivän mittapuun mukaan turvattomat autot, lähes rajoittamattomat ajonopeudet, huonot tiet, turvavöiden vähäinen käyttö, moottoripyöräkortin saaminen 16-vuotiaana ilman pyörän kokorajoitusta ja päihtyneenä ajaminen.

Vapaasta ajonopeudesta siirryttiin vuonna 1973 asteittain 80 km katonopeuteen. Vuoden 1974 energiakriisi toi tullessaan tiekohtaiset nykyisen kaltaiset nopeusrajoitukset. (Salusjärvi 1996, 14). Rajoitusten vaikutus liikennekuolemien vähenemiseen oli dramaattinen, kuten kuvio osoittaa.

Turvavöiden käyttöpakko etuistuimilla, moottoripyöräilijöiden kypäräpakko, promillelaki jne. tulivat voimaan vasta vuosien 1973–77 aikana. Vuonna 1978 tehtiin ensimmäinen maanteiden pysyviä nopeusrajoituksia koskeva päätös (Salusjärvi, emt. 11).

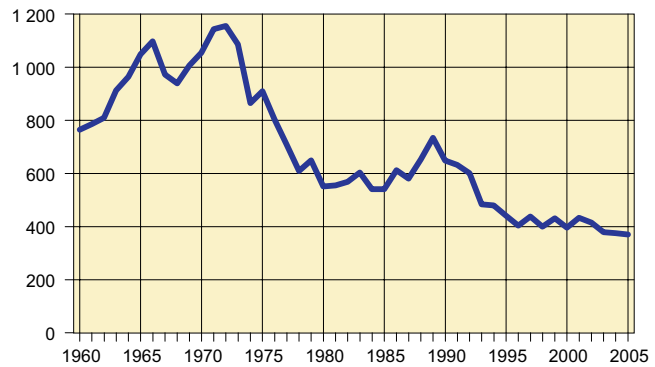
## Helatorstain aatto oli liikenteessä vaarallinen päivä

Suuret liikenneonnettomuusluvut kiinnittivät lehtikuvaaja Pertti Jenytinin huomion jo 1960-luvun alussa. Ennen Kolariton keskiviikko -kampanjaa hän oli mukana tekemässä liikennevalistusfilmiä ”Vastuu on meidän kaikkien.” Tätä vuonna 1965 valmistunutta lyhytelokuvaa näytettiin elokuvien alussa elokuvateattereissa, kouluissa ja televisiossa. Lehtikuvaajat olivat lehtimiesjoukosta ehkä eniten liikkuva ryhmä. Heille kertyi vuoden mittaan runsaasti ajokilometrejä ja matkojensa aikana he joutuivat näkemään lukuisia järkyttäviä liikenneonnettomuuksia.

Kolarittomaksi tempauspäiväksi valittiin helatorstain aatto, joka oli 60-luvulla vilkasliikenteisen kesäkauden yksi vaarallisimmista päivistä. Tuolloin ”perheet sankoin joukoin autoilivat tutkimaan, miten kesämökki, sukulaiset ym. maaseudun ilmiöt olivat talvesta selvinneet.” Monet ottivat auton käyttöön ensi kertaa talven jäljiltä ja ajotaito ja ehkä autokin oli sen vuoksi ruosteessa. Aloituvuoden lehdistötiedotteessa kiteytettiin: ”Kampanjalla Kolariton keskiviikko

## Tieliikenteessä kuolleet Suomessa 1960–2005

Dödsfall i vägtrafiken i Finland 1960–2005



ga bilarna, de nästan obegränsade körhastigheterna, de dåliga vägarna, ovanan vid eller avsaknaden av säkerhetsbälten, att man fick körkort för tung motorcykel redan som 16-åring, och rattfylleri.

År 1973 övergick man småningom till en allmän hastighetsbegränsning om 80 km i timmen. Energikrisen år 1974 förde med sig väganpassade hastighetsbegränsningar såsom dem vi har idag (Salusjärvi 1996). Följden var att dödsolyckorna i trafiken minskade dramatiskt, såsom figuren visar.

Först åren 1973–77 infördes obligatorisk användning av säkerhetsbälte i framsätena, hjälmtvång för motorcyklister, 0-promilleregeln. År 1978 fattades det första beslutet om varaktiga hastighetsbegränsningar för landsvägarna (Salusjärvi et al. 11).

## Dagen före Kristi himmelfärds torsdag var en farlig dag i trafiken

De höga trafikolyckssiffrorna noterades av pressfotograf Pertti Jenytin redan i början av 1960-talet. Innan kampanjen för en krockfri onsdag hade han år 1965 varit med och gjort trafikupplysningsfilmen *Vastuu on meidän kaikkien* (vi är alla ansvariga), som visades på biografteatrarna, i skolorna och i TV. Pressfotograferna var den grupp inom journalistkrået som kanske mest var ute på vägarna. De körde långa sträckor och hann se många omskakande trafikolyckor.

18.5.1966 toivotaan saatavan ainakin yksi valoisa päivä vuoden surulliseen liikenneonnettomuustilastoon.”

## Viikonlopputempauksia Helsingissä

Kolarittoman keskiviikon periaatteena ja lähtökohtana lehtikuvaajilla oli ihmisten mielenkiinnon herättäminen liikenteen turvallisuutta kohtaan. Kunakin vuonna tempaus omistettiin jollekin määrätylle teemalle, joka sai runsaasti julkista huomiota. Tempauksia leimasi alusta lähtien huumori, vaikka taustalla oli vakava asia. Vuonna 1966 haastettiin urheilutoimittajat suunnistus- ja tarkkuusajoon (st-ajo), seuraavana vuonna lanseerattiin graafikko Kyösti Variksen laatima tunnus, muna auton katolla, ja niinpä autoilijoita kehoitettiin olemaan munaamatta itseään liikenteessä.

Kyösti Varis on tärkeimpiä ja palkituimpia graafisen alan vaikuttajia Suomessa. Hänen 1960-luvun kantaottavat julisteet nousivat myös kansainväliseen maineeseen.

Vuonna 1969 Merisatamassaittelivät taitojaan Olympiamitalistit Veikko Kankkonen, Tapio Rautavaara ja Kyösti Lehtonen. Vuonna 1971 kampanja oli suunnattu kevyeen liikenteeseen. Vaikka medianäkyvyyttä saatiinkin helatorstaita edeltävän viikonlopun tempauksilla, ohjelmaa oli koko alkuviikko. Esimerkkinä vuoden 1968 ohjelma:

- Sunnuntaina 19.5. järjestettiin Eläintarhan ajot, joissa vanhat Eltsun nimet ottelivat kaunottaria ja hirviöitä (poliisit) vastaan autolla ajamisen jalossa taidossa yrittäen kiertää radan suuri kanamuna auton katolla.
- Maanantaina luovutettiin varovaisen ajon symboli eli suuri muna presidentin autonkuljettajalle.
- Tiistaina opetettiin ensiapua lääketieteen kandidaateille

Till temadag valdes dagen före Kristi himmelfärds torsdag, som var en av de farligaste dagarna under den livliga sommartrafiksäsongen på 60-talet. Då drog familjerna åstad till sommarstugor, släktingar och annat trevligt ute på landet. Många tog nu bilen i bruk efter vinteruppehållet, och körvanan – och kanske bilen också – hade hunnit rosta lite sedan hösten. I ett pressmeddelande inför den krockfria onsdagen 18.5.1966 gick kampanjen ut med förhoppningen att åtminstone en ljus dag i den dystra olycksstatistiken kunde uppnås.

## Veckoslutsjippon i Helsingfors

Som syfte och utgångspunkten för den krockfria onsdagen hade pressfotograferna att hos allmänheten väcka ett intresse för trafiksäkerheten. Varje enskilt år hade man ett nytt specialtema, som fick stor offentlig uppmärksamhet. Ända från början var humorn ett viktigt element, trots att det ju handlade om något mycket allvarligt. År 1966 utmanades idrottsreportrarna på en orienterings- och precisionskörning, året därpå lanseerades ett emblem ritat av grafiker Kyösti Varis föreställande ett ägg på ett biltak. Budskapet var ganska klart.

Kyösti Varis är en av de viktigaste och mest prisbelönda grafikerna i Finland. På 1960-talet väckte hans ställningstagande affischer även internationell uppmärksamhet.

År 1969 prövade de olympiska medaljörerna Veikko Kankkonen, Tapio Rautavaara och Kyösti Lehtonen sina kunskaper i Havshamnen. År 1971 riktades kampanjen in på den lätta trafiken. Programmet brukade börja helgen innan Kristi himmelfärdsdag och fortgå under veckan fram till himmelfärdsdagen. År 1968 må tjäna som exempel:

- Söndagen 19.5. kördes Djurgårdsloppet, där forna segrare tävlade mot skönheter och odjur (polisen) i bilkörningens ädla konst. Idén var att köra runt banan med ett stort ägg på biltaket.

- Keskiviikkona lehtikuvaajat näyttäytyivät kotiseuduillaan kampanjan julistein tarroitetuilla autoilla

## Laajaa liikenteen valvontaa

Kolarittomaan keskiviikkoon liittyi myös maan kattava liikennevalvonta. Vuonna 1971 läänien autopartioiden lisäksi liikkuvan poliisin käytössä oli helikopteri ja seitsemän lentokonetta.



Sunnuntaina 19.5.1968 Eläintarhan kentällä. Paikalla oli poliisin arvion mukaan 4 000 henkeä.

Söndag 19.5.1968 på Djurgårdsplanen. Tillstådes fanns enligt polisens uppskattning ca. 4 000 personer.  
Kuva: | Foto: Hannu Lindroos.

## Valistuskampanjoita kouluissa ja armeijassa

Vuonna 1969 Suomen Lehtikuvaajat valitsivat koululaiset valistuskampanjan kohteeksi. Tarkoituksena oli varoittaa oppilaita kesäliikenteen vaaroista. Kouluhallitus lähetti lehtikuvaajien aloitteesta kiertokirjeen kouluihin ja toivoi ”..opettajien maanantaina 12.5.1969 antavan ohjeita turvallisesta liikkumisesta liikenteessä.” Myös sisäministeriö lähetti yleiskirjeen poliisipiirien päälliköille ja kehotti poliiseja kiinnittämään huomioita koululaisten liikennesääntöjen nou-

- På måndagen överräcktes en symbol för varsam körning, alias ett stort ägg, till republikens presidents chaufför.
- På tisdag lärde man ut första hjälp åt medicine kandidater.
- På onsdag visade pressfotograferna upp sig i sina hemtrakter med kampanjens affischer klistrade på sina bilar.

## Omfattande trafikövervakning

Den krockfria onsdagen innebär också intensifierad trafikövervakning. År 1971 var bilpatruller från länens trafikpolis i farten, förstärkta med en helikopter och sju flygplan.



Kolarittoman keskiviikon liikennevalvontaa suunnittelemassa Malmin kentällä 1971.

Här planeras trafikövervakning under Krockfria onsdagen på Malms flygplats 1971.  
Kuva: | Foto: Pekka Haraste.

## Upplysningskampanjer i skolor och garnisoner

År 1969 utsåg Finlands Pressfotografer skolbarnen till målgrupp för kampanjen. Syftet var att varna eleverna

dattamiseen. Poliisit myös vierailivat kouluissa ja opettivat ekaluokkalaisia liikenneasioissa.

Seuraavana vuonna kampanja suunnattiin varusmiehiin. Kaikissa Suomen varuskunnissa annettiin liikennevalistusta kolarittoman keskiviikon merkeissä. Tunneilla käsiteltiin mm. riittävän ajan varaamista lomien meno- ja paluumatkoihin, autolla ajamisen jatkuvaa harjoittamista, turvavöiden käyttämistä ja ajovalojen käyttöä.

### **Tarvajärven 58 valkoista poliisiautoa**

Suomalaiseen kollektiiviseen muistiin on jäänyt päivä 14.5.1967, jolloin saavutti päätepisteensä toinen 60-luvun liikenneturvattomuuteen reagoanut kansanliike. Helsingin Suurkirken edessä Niilo Tarvajärvi luovutti kansalaiskeräyksen tuottona 58 valkoista poliisiautoa liikkuvan poliisiin käyttöön. Lahjoitettujen autojen saattuetta oli vetämässä kaksi aiemmin lahjoitettua valkoista Porschea. Sivun 90 valokuvan valkoinen Dodge Dart kuului näihin Tarvajärven luovuttamiin autoihin, Saab 96 ei.

Varat autojen hankintaan oli kerätty hamsteritarjojen myynnillä ja MTV:n Tervetuloa -ohjelmilla. Autojen myyjät tukivat keräystä antamalla autojen hintoihin huomattavat alennukset ja valtiovalta puolestaan antoi autoille verovapauden.

## **HKL mukana**

Helsingin kaupungin liikennelaitos osallistui monena vuonna Kolariton keskiviikko-tapahtumaan kehottamalla kaikkia linja-autojen, raitiovaunujen ja muidenkin autojen kuljettajia noudattamaan erityistä valpautta ja varovaisuutta liikenteessä. Liikennelaitos käytti ajovaloja kulkuneuvoissaan koko kampanjapäivän ajan.

för sommartrafikens faror. På pressfotografernas initiativ skickade Skolstyrelsen ut ett cirkulär till skolorna och lärarna måndagen den 12.5.1969 skulle ge råd om trafiksäkerhet. Även Inrikesministeriet skickade ett cirkulär till cheferna för polisdistrikten och uppmanade poliserna att fästa uppmärksamhet vid hur skoleleverna iakttog trafikreglerna. Polisen gjorde också besök i skolor och gav förstaklassisterna trafikupplysning.

Året därpå riktade kampanjen in sig på beväringar. Vid samtliga garnisoner i Finland gavs trafikupplysning i den krockfria onsdagens tecken. Vid lektionerna poängterades bl.a. reservering av tillräcklig tid för resorna till och från permission, vikten av att upprätthålla körkunskaperna, säkerhetsbältets roll och användning av körljus.

### **Tarvajärvis 58 vita polisbilar**

Den 14 maj 1967 lever kvar i finländarnas kollektiva minne. Den dagen var kulmen på en annan folkrörelse under 60-talet som också reagerat på otryggheten i trafiken. Framför Storkyrkan i Helsingfors fick Rörliga polisen av Niilo Tarvajärvi mottaga 58 vita polisbilar som köpts med medel från en riksomfattande medborgarinsamling ledd av bl.a. Tarvajärvi själv. Kortegen leddes av två tidigare donerade vita Porsche. Av bilarna på sida 90 hörde Dodge Dart till de nydonerade bilarna, men inte Saab 96:an.

Medlen hade samlats in genom försäljning av klistermärken föreställande en hamster samt med hjälp av programserien Tervetuloa (välkommen) i reklamtevekanalen MTV. Bilförsäljarna stödde insamlingen genom att ge kännbara rabatter, och statsmakten beviljade bilarna skattefrihet.

## **HST med i svängen**

Helsingfors stads trafikverk deltog i många år i den Krockfria onsdagen genom att uppmana alla förare av bussar och spårvagnar samt även övriga chaufförer att

## Valokuvan mahti

Koska kampanjan vetäjät olivat lehtivalokuvaajia, he osasivat käyttää kuvaa puhumaan puolestaan.

Presidentti Urho Kekkonen (1956–82) otti useassa uudenvuoden puheessaan esiin maamme huonon liikennekurin. Vuonna 1973 hän vetosi, että Suomeenkin olisi säädettävä yleiset nopeusrajoitukset. Salusjärven (1996, 12–13) mukaan presidentin arvovalta vauhditti vireillä ollutta päätöksentekoa. Tiekohtaisten nopeusrajoitusten kolmivuotinen kokeilu alkoi 1.8.1973.

## Aikaansa edellä

Vuodesta 1969 lähtien kampanjan järjestäjät toivoivat, että kolarittomana keskiviikkona käytetään ajovaloja koko vuorokauden merkinä siitä, että autossa istuva on mukana edistämässä liikenneturvallisuuksi ja tuntee vastuunsa liikenteessä. Ajatus synnytti aluksi runsaasti vastustusta. Epäiltiin mm. lamppujen kulumista ja polttoainekustannusten nousua. Ajovalojen käyttöä vuorokaudenajasta riippumatta tutkittiin syksyn 1967 ja kevään 1968 aikana öljy-yhtiö Esson säiliöautoilla. Tulokset olivat niin myönteisiä, että yhtiö otti päiväaikaisen ajovalojen käytön vakituiseksi käytännöksi ajaksi 1.11.–31.3. kaikissa autoissaan. Ajovalojen käyttö päivällä tuli pakolliseksi haja-asutusalueilla syyskuun alussa 1973 ja taajamissa kesällä 1997.

Turvavöiden käyttöä kampanjan julisteissa ei esiintynyt, mutta muissa tiedotteissa ja valokuvissa kylläkin. On huomioitava, että läheskään kaikissa 60-luvun teillä liikkuneissa autoissa ei edes ollut turvavöitä. Turvavöiden asennuspakko etuistuimille tuli voimaan 1971 ja turvavöiden käyttöpakko etuistuimilla vuonna 1975.

Kampanja päättyi 1972 kun arkipyhiä, helatorstai mukaan lukien, siirrettiin viikonlopuksi. Muutaman vuoden kuluttua lehtikuvaajat tempaisivat uudella kampanjalla, nyt kohde oli vesillä liikkuminen turvalisesti. Vuoden 1975 ”Juhannus kuivana” kampanja,

iahttaga särskild uppmärksamhet och försiktighet i trafiken. Trafikverkets fordon körde med tända strålkastare under hela kampanjeveckan.

## Fotografiets makt

Eftersom kampanjens ledare var pressfotografer kunde de effektivt utnyttja bilden för sin sak.

I flera nyårstal tog Urho Kekkonen, Finlands president 1956–82, upp den skraka trafikulturen i vårt land. År 1973 vädjade han om införande av en allmän has-



Kaupunkiliikenne lapsen näkökulmasta.

Stadstrafiken ur barnets perspektiv.  
Kuva: | Foto: Pertti Jenytin



”Turvavyöt antavat turvaa myös takapenkillä. Tätä mieltä on myös UKK”.

”Säkerhetsbältena ger trygghet även på bakkänken. Det anser även UKK”.

Kuva: | Foto: Mauri Vuorinen.

joka jatkuu edelleenkin, joskin erinimisenä, on kuitenkin jo oma tarinansa.

Kuusi vuotta kestäneen kampanjan jälkeisessä loppupalaverissa todettiin seuraavaa:

”Mikään tapahtumakokonaisuus ei ole saanut lehdistössä ja TV:ssä näin runsasta huomiota osakseen. Erikoista kampanjassa oli se, että valtiovallan eri instansseista ei pyydetty markkaakaan kustannusten peittämiseksi. Eli veronmaksajille tehtiin erittäin tuloksekas liikenneturvallisuuskampanja, jota he eivät joutuneet itse maksamaan.”

tighetsbegränsning även hos oss. Enligt Markku Salusjärvi (1996, 12–13) vägade presidentens ord tungt i saken, och redan den 1.8.1973 inleddes ett treårigt försök med hastighetsbegränsning på vissa vägar.

## Före sin tid

Från och med år 1969 gick kampanjens ledare ut med en önskan om körning med tända lyktor även vid dagsljus – som ett tecken på att föraren är med om att främja trafiksäkerheten och ta sitt ansvar i trafiken. Tanken väckte till en början en hel del motstånd: man fruktade t.ex. att glödlamporna skulle slitas ut i förtid och bränslekostnaderna stiga. Körning med tända lyktor prövades hösten 1967 och våren 1968 på oljebolaget Essos tankbilar. Resultaten var så uppmuntrande att bolaget tog som praxis att alla dess bilar alltid skulle köra med lyktorna tända från början av november till slutet av mars. Körning med lyktorna på blev obligatorisk utanför tätorter fr.o.m. början av september 1973 och i tätorter sommaren 1997.

Bruk av säkerhetsbälte framfördes inte på kampanjaffischerna, men nog i övrigt informationsmaterial och fotografier. Vi bör minnas att många bilar på de finländska vägarna helt saknade säkerhetsbälte ännu på 1960-talet. Obligatoriskt blev det att installera säkerhetsbälte i framsätet år 1971 och att använda det år 1975.

Kampanjen tog slut år 1972 då Kristi himmelsfärdsdagen och andra helgdagar som inföll mitt under veckan flyttades till närmaste veckoslut. Men några år senare var pressfotograferna i farten igen, nu gällde det trygghet på sjön. Kampanjen för en torr midsommar hölls första gången år 1975 och lever fortfarande kvar, men under ett annat namn.

---

## Lähteet: | Källor:

Salusjärvi Markku (1996). Kun Suomi sai nopeusrajoitukset. Tekniikan tekijät 1996:116, ss. 10–16. VTT Valtion teknillinen tutkimuskeskus.

Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja eräitä liikenneturvallisuustoimenpiteitä 1970-. Tilastokeskus ja Liikenneturva; vuosi 2005 ennakkotietoja.

UKK-aineisto: Urho Kekkosen julkaistu tuotanto. [www.doria.fi](http://www.doria.fi)

### Julkaisemattomat lähteet:

Jääskeläinen Petri. Liikenneturva. Sähköpostia 29.12.2005, 2.1.2006, 13.1.2006.

Kolariton keskiviikko – kampanjan 1966–1971 arkistot. Pertti Jenytin.

Vid den slutpalaver som hölls efter det sista av de sex kampanjåren konstaterades bl.a. att ingen evenemangshelhet någonsin rönt så här mycket uppmärksamhet i press och TV. Det speciella med kampanjen var att inte man inte bett om ett enda penni av statsmakten för att täcka kostnaderna. Med andra ord blev det en mycket framgångsrik kampanj för skattebetalarna – inga skattemedel förbrukades.