

# Polkimilla

- Elämää ja historiaa pyörän päältä

Tiina Männistö-Funk ja Tiitu Takalo

## **Huomioita:**

Nimi on yhä kyhäelmä eri ehdotuksista.

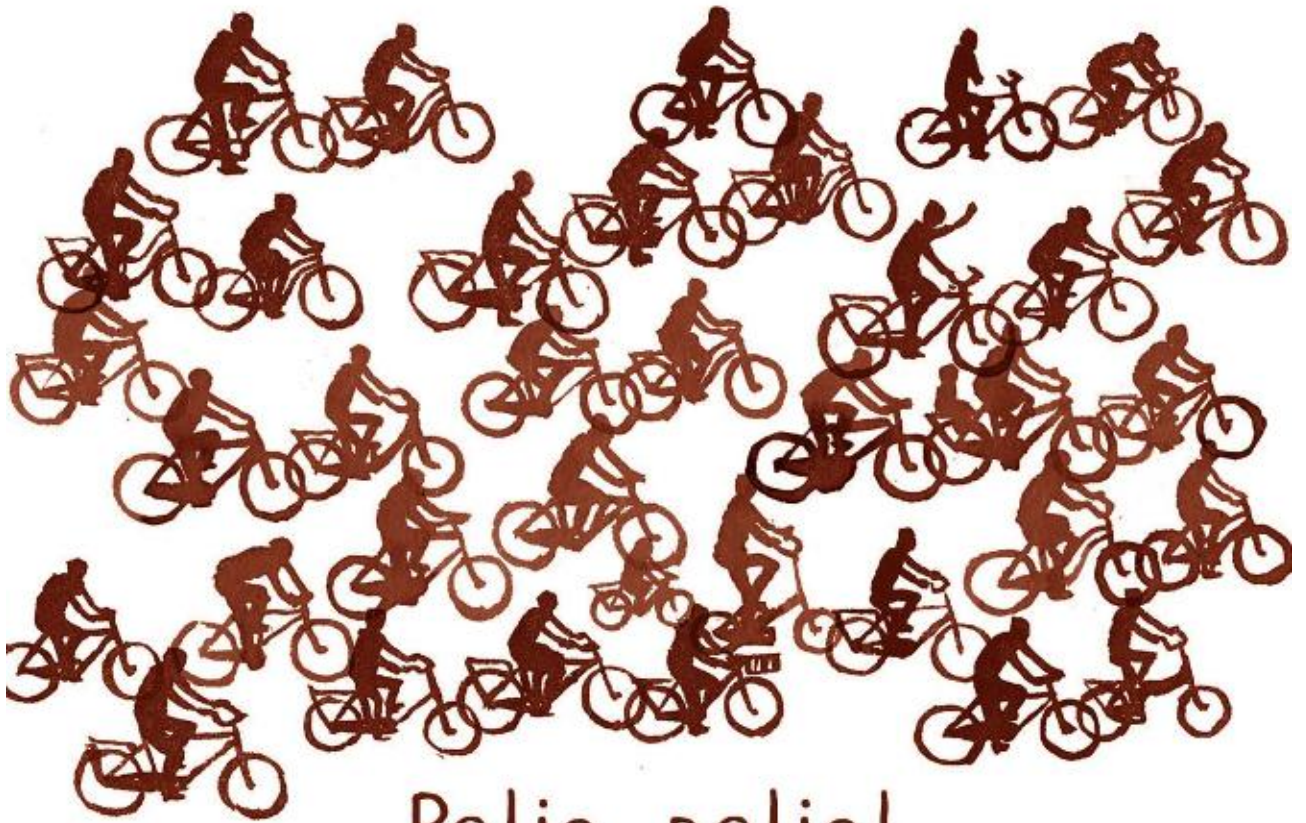
Omaelämäkerrallisia osuuksia muokattu jonkin verran, jotta muodostavat selkeämmän yhteyden historiaosuuksien kanssa. Loppu kirjoitettu uudestaan. Muokattu myös hieman viimeisen historiaosuuden kieltä. Se varmasti on just hyvää kyseiseen artikkeliin, mutta alkoi tuntua vähän kankealta sarjakuvaan. Historiaosuutta myös vähän pidennetty.

Lukujen alussa on aina nimiösivu, jossa polkupyörien määrä muuttuu luvun sisällön mukaan. Nyt vain mallisivut, joissa aina samat pyörät. Myös polkupyörien tyyli vaihtuu aikakauden mukaan. Mallikuvassa on siis myös väärät 2000-luvun pyörät.

Luvut koostuvat pääsääntöisesti sekä historiaosuudesta että Tiitun muistoista tai kokemuksesta, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.

Osa Tiitun omaelämäkerrallisista osuuksista voisi olla jossain toisessakin paikassa. Sopivat aika moneen kohtaan. Helpompi sitten laittaa näitä järjestykseen kun ovat paperilla kaikki.

Osa aiemmista korjaus ehdotuksistasi yhä korjaamatta. Erityisesti valmiisiin sarjakuviin.



Polje, polje!



HERVANTA, TAMPERE 1983



EN MÄÄ OSAA!



OSAAT SÄÄ.



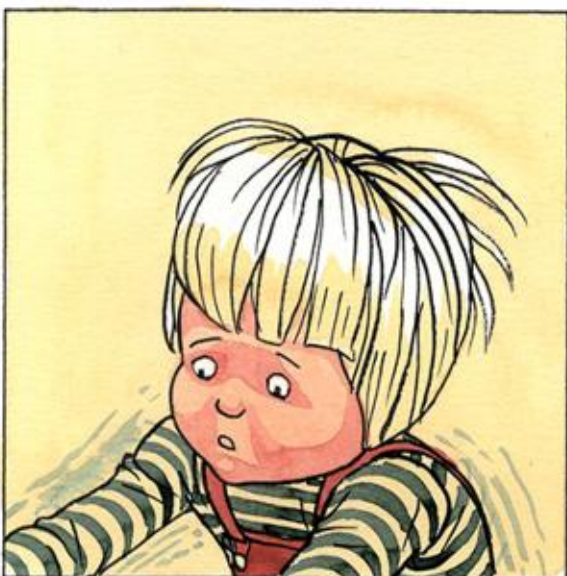
PITÄÄ VAIN SAADA  
VAUHTI PYSYMÄÄN.















## Tiinan ja Tiitun esittely

-1 sivu

-esittelyteksti, jossa ammatit/tutkinnot, meriittejä ja lyhyesti suhteesta pyöräilyyn. Mitä nyt koetaan olennaiseksi tämän sarjakuvan lukijoille.

-piirretyt kuvat, joista Tiinan kuva ruskealla, Tiitu muilla väreillä.

-maininta, että väri vastaa sitä mihin aineistoon sarjakuva perustuu. Tähän tapaan:

"Tiina Männistö-Funkin tutkimuksiin perustuvat sarjakuvat ovat tämän värisiä"

"Tiitu Takalon kokemuksiin perustuvat sarjakuvat tämän värisiä" Tms.



Pyöräkuumetta



Polkimeton juoksupyörä, draisiini, tuli tunnetuksi Karl von Draisin kehittämänä versiona 1817.



Se aiheutti seuraavina kahtena vuotena pienimuotoisen muoti-ilmiön Euroopan ja Yhdysvaltojen kaupungeissa. Englannissa hobby-horseksi kutsuttuna muunnelmana.



1860-luvulla Ranskassa kehitettiin ensimmäiset varsinaiset polkupyörät, velosipedit, joissa oli suoraan etuhapaan kiinnitetyt polkimet.



Vuoden 1867 Pariisin maailmannäyttelyn ansiosta tultiin tuntemaan Pierre Michaux'n kehittämä malli.



Se aiheutti pyöräilymuotia tai suoranaista polkupyöräilykuumetta ennen vuosikymmenen loppua Ranskassa, Yhdysvalloissa ja useissa muissa maissa.<sup>1</sup>



Suomessa kärsittiin samanaikaisesti nälkävuosia, mutta tämä ei estänyt lehdistöä huomioimasta uututta vuonna 1868.<sup>2</sup>



<sup>1</sup> HERLIHY 2004, 19-52; 72-153.  
<sup>2</sup> KYLLIÄINEN 2007b, 45-49.

Seuraavana vuonna 1869 usealla suomalaisella paikkakunnalla päästiin näkemään yksittäisiä joko kotimaassa valmistettuja tai ulkomailta tuotuja velosipedeja.



Kuten muuallakin, Suomessa polkupyöräinnostus laantui 1860-luvun loppuun mennessä.



Iso-Britanniassa pieni joukko pyöräilijöitä ja pyöränvalmistajia jatkoi polkupyörän kehitystyötä.

Syntyi niin kutsuttu korkeapyöräinen polkupyörämalli.



1870-luvun kuluessa etupyörän läpimitta kasvoi kasvamistaan.<sup>3</sup>



Korkeapyöräinen oli nopea. Se oli haluttu ominaisuus, sillä polkupyöräily oli ennen muuta urheilua, jota harrastettiin pyöräilyseuroissa.<sup>4</sup>



Seurat järjestivät pyöräilykisojen lisäksi retkiä ja julkisia esiintymisiä.<sup>5</sup>



<sup>3</sup> KYLLIÄINEN 2007A, 21-26.

<sup>4</sup> NORCLIFFE 2001, 31-32, 41-42, 254-264

<sup>5</sup> KYLLIÄINEN 2007B, 51-59; KUVA 1988, 19-27.

Polkupyöräilyn suosio kasvoi läntisessä maailmassa lähinnä kaupunkilaisen keskiluokan miesten parissa.



1880- ja 1890-luvuilla polkupyörästä tuli keskeinen moderniuden merkitsijä ja luksustuote.<sup>6</sup>



Suomen ensimmäinen pyöräily-yhdistys oli 1882 perustettu Velocipedistklubben. Korkeapyöräisten maahantuonti ja myynti alkoi Suomessa vuonna 1884.



1880-luvun loppuun mennessä jokaisessa suurimmassa kaupungeissa oli vähintään yksi pyöräliike.<sup>7</sup>



Korkeapyöräisen turvallisuudessa oli vakavia puutteita ja se soveltui lähinnä urheilullisten nuorten miesten kulkupeliksi.



Naiset ja vanhemmat herrat saivat tyytyä kolmipyöräisiin, jotka olivat raskaita ja kömpelöitä ajaa.



<sup>6</sup> NORCLIFFE 2001, 31-32, 41-42, 254-264.  
<sup>7</sup> KYLLIÄINEN 2007b, 51-59; KUVA 1988, 19-27.

Korkeapyöräisten käyttäjäjoukko ei ollut kovin suuri ja se kannusti toisenlaisten pyörämallien kehittämistä.

Useiden erilaisten mallien joukosta voittajaksi nousi 1880-luvun loppupuoliskolla "safety bicycle".



Se oli ketjuvetoinen matala pyörämalli, joka olennaisilta osiltaan muistutti nykyisin tuntemaamme polkupyörää.<sup>8</sup>

Kesäkuussa 1889 Helsinkiin tilattiin ulkomailta maan ensimmäinen naisten pyörä, jossa keskitanko oli laskettu alas.<sup>9</sup>



1890-luku oli safety-pyörien ja polkupyöräkuumeen aikaa. Vuosikymmenen puolivälin tienoilla pyöräily tuli muotiin kautta läntisen maailman.<sup>10</sup>



Vuosien 1895-1898 välillä pyöräily oli yksi tärkeimmistä urheilumuodoista Suomessa ja erittäin muodikasta hyvin toimeentulevien parissa.<sup>11</sup>



Helsingissä uusien pyörien lukumäärä alkoi kohota jyrkästi vuodesta 1895 alkaen.<sup>12</sup>

<sup>8</sup> KYLLIÄINEN 2007b, 51-59; KUVA 1988, 19-27.

<sup>9</sup> KYLLIÄINEN 2007b, 83-87.

<sup>10</sup> HUFVUDSTADSBLADET 16.6.1889

<sup>11</sup> RABENSTEIN, 1991, 69.

<sup>12</sup> KUVA 1988, 26-27.

Suomessa arvioidaan olleen vuoden 1896 alussa noin 4000 ja kaksi vuotta myöhemmin 6000 pyörää.



1900-luvun alussa noin 0,5 prosenttia suomalaisista omisti polkupyörän.<sup>1</sup>



Suomen polkupyörähistoriaa leimaa 1900-luvun alkupuoliskolla asutuksen agraarinen luonne. Pyöräteitä ei rakennettu, mutta moottoriajoneuvojakin oli vähän.



Teiden huono kunto ja Itä- ja Pohjois-Suomessa jopa ajokelpoisten teiden puuttuminen hankaloittivat pyöräilyä, mutta eivät estäneet sitä.



Myöskään hanget eivät pysäyttäneen polkijoita. Osa suomalaista pyöräili myös talvella.<sup>2</sup>



Vaikka herrasväen pyöräilymuoti laantui vuosisadan vaihteessa, polkupyörien määrä jatkoi kasvamistaan erityisesti pikkukaupungeissa, maalla ja alemmissa luokissa.



<sup>1</sup> KUVA 1988, 27, 45, 48, 52, 57, 88, 108, 115, 147; MAURANEN 2005, 22, 27, 32.  
<sup>2</sup> MAURANEN 2005, 81.





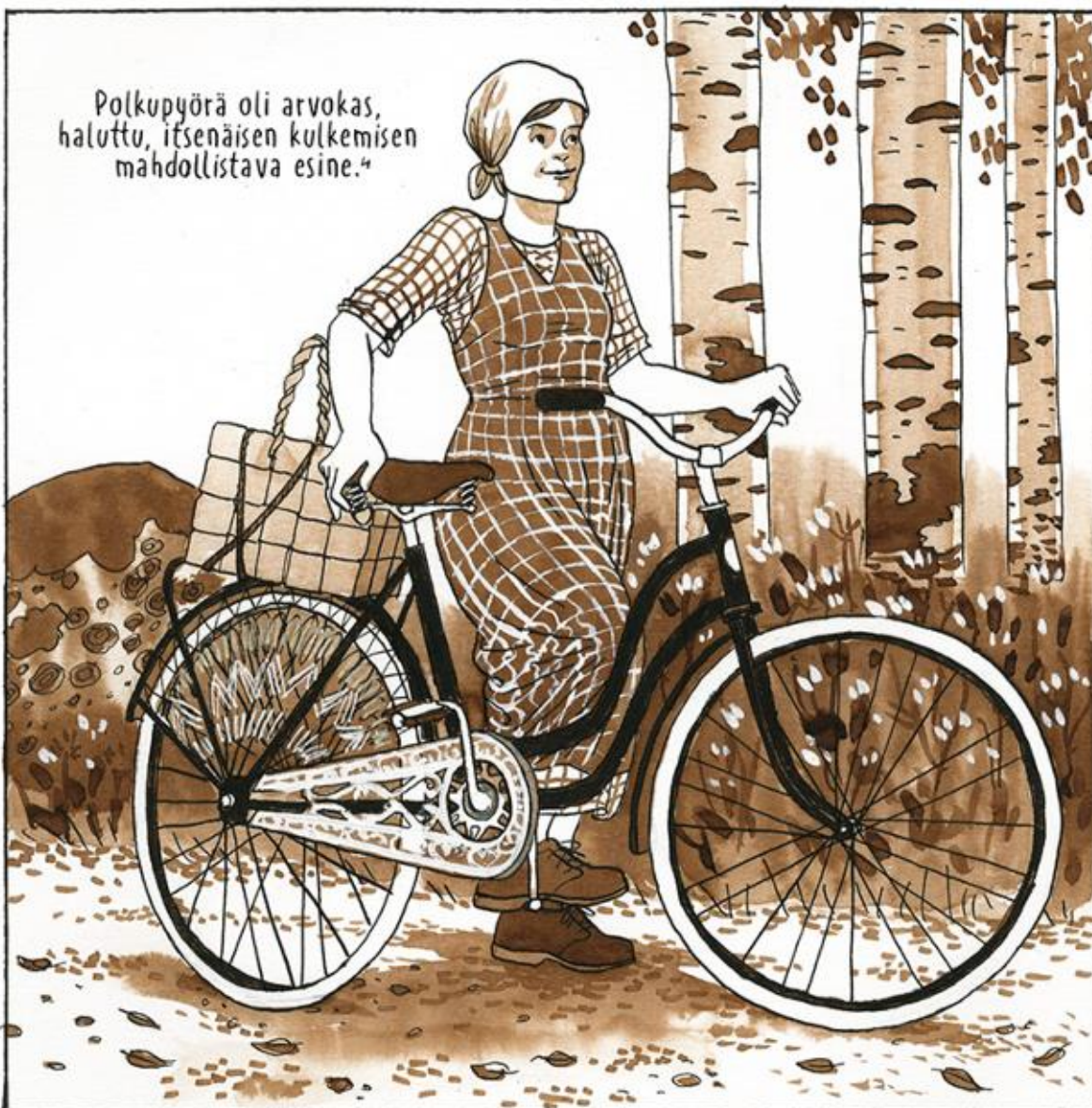
1930-luvun puoliväliin mennessä ylivoimaisesti suurin osa polkupyöristä myytiin maalla.<sup>3</sup>



1920-1940-luvuilla polkupyörät olivatkin tärkeä väline ja symboli maalaisnuorten siirtyessä lapsuudesta kohti aikuisuutta.



Polkupyörä oli arvokas, haluttu, itsenäisen kulkemisen mahdollistava esine.<sup>4</sup>



<sup>3</sup> KUVA 1988, 27, 45, 48, 52, 57, 88, 108, 115, 147; MAURANEN 2005, 22, 27, 32.  
<sup>4</sup> TUOMAALA 2003, 355-371.

Polkupyörien määrästä ei maassamme löydy tarkkaa tietoa, sillä pyöriä ei esimerkiksi Hollannin tapaan verotettu.



1920-luvun alussa arvioidaan pyöriä olleen noin 200 000.



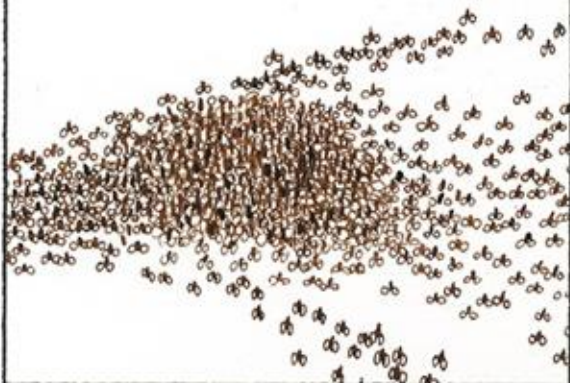
Aikalaistiedon mukaan 1930-luvun puoliväliin mennessä pyöriä oli jo kaksinkertainen määrä.<sup>1</sup>



1930-luvun loppupuolisko on aikaa, jolloin 1920-luvulla alkanut polkupyörien laaja yleistymisen jatkui voimakkaana.



Uusia pyöriä myytiin tuolloin vuosittain noin 135000 kappaletta,



huippuvuonna 1938 noin 160 000 kappaletta.<sup>2</sup>



1 LEINO 1935  
2 KUVA 1988, 113-119

Polkupyörien osuus ajoneuvoliikenteestä vaihteli paikkakunnittain suuresti.

1930- ja 1940-luvun vaihteessa se oli Helsingissä noin 30 prosenttia.



Pelkästään 1930-luvulla polkupyöräilijöiden osuus kaksinkertaistui.



Muissa kaupungeissa pyörien osuus ajoneuvoliikenteestä on arvioitu vielä suuremmaksi,



esimerkiksi Oulussa sen on arvioitu olleen noin 70-90 %,

eli eurooppalaisia polkupyörätilastoja johtaneiden hollantilaiskaupunkien luokkaa.<sup>3</sup>



<sup>3</sup> KALLIOINEN 2002, 40, 48; EBERT 2004, 348-349.

1.

I

Nuorena meillä kaikilla oli tietysti polkupyörät.

II

Pyörän avulla kiisimme vapaana.

III

Ilman aikuisten asettamia rajoja.

IV

Itsenäisinä.

V

Maaailma oli edessämme avoin ja loputon.

VI

Koska meillä oli renkaat allamme.

2.

I

Jäimme usein kavereiden kanssa risteyskiin hengaillemaan.

II

Hervannassa se tarkoitti pyöräteiden risteystä, josta kukin oli lähdössä kohti omaa kotiaan.

III

Jossain toisaalla tämä tapahtuu maantienristillä, jossain huoltoaseman pihassa, jossain kioskillä.

IV

Minulla on kokemusta vain teini-iän kesistä Hervannassa.

V

Meillä ei ollut kesämökkiä, jossa tylsistyä.

VI

Eikä sellaista ollut kenelläkään läheisellä ystävälläni.

3.

I

Me vietimme kesämme Hervannan kaduilla, puistoissa, metsissä ja rannoilla.

II

Tylsää se ei ollut.

III

Päällä ikuisen tuntuinen kesäloma,

IV

jonka aikana luokkakaverit kasvavat

V

ja muoti ja musiikki ehtii muuttua niin,

VI

ettei keväällä nauhoitettuja kasetteja kehtaa syksyllä enää tunnustaa kuuntelevansa.

VII

Edellissyksyksi hankittu farkkutakki

VIII

ei seuraavana syksynä enää tunnu hienolta,

IX

hihatkin ovat lyhentyneet oudosti, vaikkei sitä itse huomaakaan.

4.

I

Nyt ei vielä takkia tarvitse.

II

Sitä ei edes muisteta ottaa mukaan.

III

On aikainen kesäilta.

IV

Kesäillaksi aikainen.

V

Olen luvannut mennä kotiin saunaan.

5.

I

Risteystä ympäröivät kerrostalon parkkipaikka ruusupensaiden takana, koulun piha,

II

hiekkakenttä ja nuori metsikkö.

III

Jalka lasketaan polkimelta.

IV

Hyvästelyn tapainen muutama sana. Myötäilevä vastaus.

V

Sitten joku aloittaa innokkaamman puheenvuoron vielä seuraavan päivän suunnitelmista.

Uimarannalle!

VI

Vaikka kaikki on jo puhuttu. Mikään ei ole epäselvää.

6.

I

Jalat lasketaan rungon molemmin puolin. Vartalo kääntyy kohti puhujaa.

II

Käsi irtoaa ohjaustangosta ja tarttuu satulaan. Toinen ystävä jatkaa. Otetaanko uimapatja?

III

Kuulija muistuttaa, ettei se viimeksikään pitänyt ilmaa ja käännähtää (siirtäen molemmat jalat pyörän samalle puolelle. )

IV

Pian jo puhutaan jostain ihan muusta.

V

Monenlaisista asioista, muttei koulusta yhtään.

VI

Asioista, jotka ovat samanaikaisesti pieniä ja valtavan suuria.

7.

(Nämä kuvina)

*Yksi laskee pyörän seisontajalan ja nojaa pyörään (takapuolellaan).*

*Toinen kiepsahtaa istumaan ritsille saaden molemmat jalat maahan istuen samalla. Kaiken aikaa hän kokee suurta tarvetta hamuta ohjaustankoa käsillään. Välillä hän tasapainottaa pyörää pitäen kiinni satulasta.*

*Kolmas seisoo pyörän takana ja nojaa pyörän satulaan kyynärpäillään. Hänellä on tapana sylkeä maahan pyöränsä yli tähdäten sylkeään aina samaan kohtaan.*

(ja saman aikaan teksti kulkee näin:)

I

Asetumme hengailuasentoihin.

II

Ja näin me sitten siinä vain kulutamme aikaa. Jätämme pitkiä jäähyväisiä.

III

Puhumme, syljeksimme, nojailemme pyöriimme.

VI

Aurinko painuu alemmas. On ikuinen kesäloma.

V

Sähkösauna saa odottaa vielä hetken.

VI

Koska tämä on tärkeintä elämässä.



## Liikennelaskennat





Vuonna 1982, Turun kaupunki julkaisi kevyen liikenteen kehittämissuunnitelman.



Siinä todettiin pyöräilyn muuttuneen kahdessakymmenessä vuodessa.



Tapahtuneen kehityksen arviointi oli kuitenkin vaikeaa.



Kansainvälisessä tarkastelussa tämä tiedonpöte on hyvin tyypillistä.



Pyöräilijöiden määristä on vaikea löytää vertailukelpoista tilastotietoa,



paitsi historiallisesti kaukaisemmista ajoista, myös 1970-luvulta nykyaikaan.



Eri Länsi-Euroopan maista kerättyä tilastotietoa vertailemalla syntyy tietojen aukkoisuudesta huolimatta melko selvä yleiskuva pyöräilyn kehityksestä 1900-luvulla.



Suomesta on hyvin vähän liikennelaskenta-tietoa pyöräilystä kaupunkikeskustoissa,<sup>1</sup>



mutta esimerkiksi Helsingistä ja Oulusta keskustan reunamilta saatavilla oleva tieto noudattaa samaa yleiseurooppalaista kaavaa.<sup>2</sup>



Pyöräily nimittäin vähenee huomattavasti muutamassa vuosikymmenessä.



Miten paljon ja miten nopeasti?



<sup>1</sup> OLDENZIEL & DE LA BRUÈZE 2016, 12-13

<sup>2</sup> KALLIOINEN 2002, 41-42.

1950-luvulta lähtien kaupunkitila muuttuu.



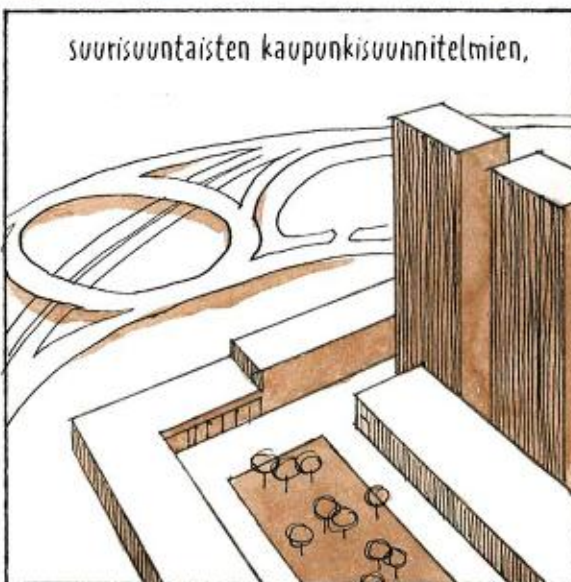
Tämä mallitus on saanut tutkimushuomiota modernistisen kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin näkökulmasta



purkaaltojen,



suuruuntaisten kaupunkisuunnitelmien,



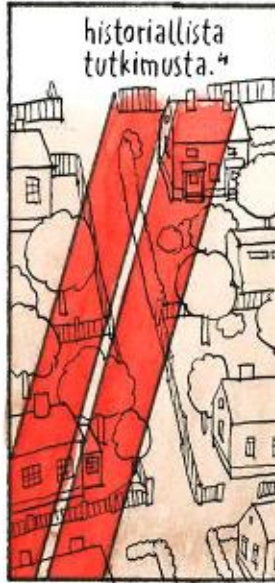
asumisen murroksen



ja lähiöiden aikakautena.<sup>3</sup>

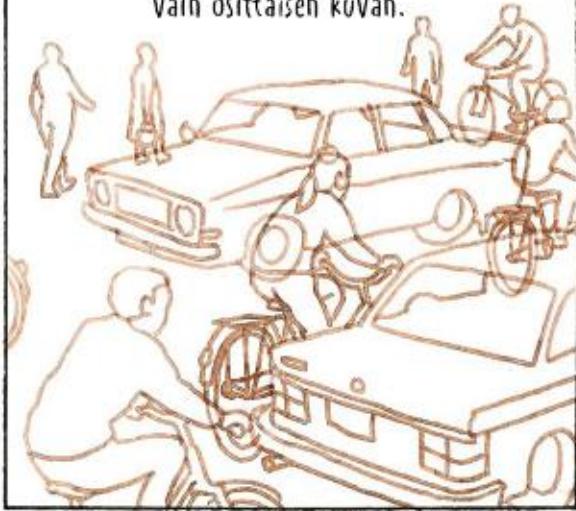


<sup>3</sup> ESIM. HANKONEN 1994; LAHTINEN 2013; SCOT 1998; SAARIKANGAS 2002; TUOMI 2005



<sup>4</sup> ESIM. SCHMUCKI 2001; KALLIOINEN 2002; LUNDIN 2008; NORTON 2014; OLDENZIEL & HÅRD 2013.  
<sup>5</sup> KEUYEN LIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1982, 9.

Laskentatiedotkin antavat  
vain osittaisen kuvan.



Vuoden 1981 laskenta toteutettiin  
viidessä eri pisteessä, lähinnä silloilla,



kun taas vuoden 1948 laskenta toteutettiin vain yhdessä pisteessä,  
Tuomiokirkkosillalla.



1980-luvun laskennassa pyöräily niputettiin  
kävelyn kanssa yhteen kevyeksi liikenteeksi,  
kuten kansainvälisesti oli tullut tavaksi.



Liikennelaskennat ja -selvitykset olivat  
yksi keinoista, joilla pyöräily erotettiin  
motorisoidusta liikenteestä.



Ajoneuvoliikenteellä tarkoitettiin yleisesti vain motorisoitua liikennettä.



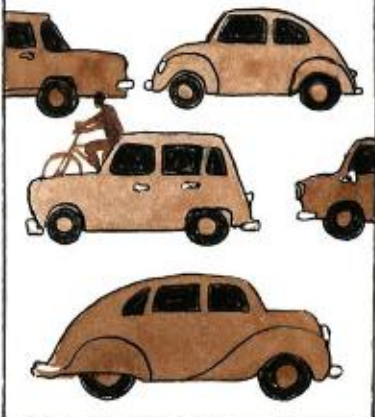
Kun kategoriaan ei sisällytetty pyöräilyä, ei siitä myöskään laadittu sellaisia tarkkoja tilastoja tai liikennemalleja kuin motorisoidusta liikenteestä.



Pyöräilystä tuli liikennesuunnittelussa näkymätöntä.\*



Tilastoinnin vähyys tekee pyöräilyn tutkimisen vaikeaksi myös historiallisesta näkökulmasta.



Hajanaisen ja pistemäisen tilastotiedon perusteella on vaikea jäljittää pyöräilyn todellista laajuutta



tai siinä tapahtuneita muutoksia.



1.

I

Tiitu pyöräilee kaupunkiliikenteessä autojen seassa.

II

Oikeanpuoleinen kaista menee suoraan ja oikealle. Sille Tiitu ajaa ja pysähtyy oikeaan laitaan. Valot ovat punaiset.

III

Vierelle, hyvin lähelle, ajaa auto. Autossa vilkku oikealle. Edessä pauhaa liikenne.

IV

Äkkiä viereisen auton ikkuna aukeaa.

V

Kuski sanoo jotain Tiitulle. Liikenteen melulta Tiitu ei kuule.

VI

Kumartuu lähemmäs.

-?

2.

I

-Mä käännyin oikealle! Huutaa autokuski.

II

Tiitu vilkaisee vilkkua ja sanoo: Huomaan.

III

-Mä ajan sun päälle! Huutaa kuski.

IV

-Mitä? Huutaa Tiitu ihmeissään ja säikähtäneenä.

V

-Että mä ajan sun päälle, kun mä käännyt oikealle ja sä meet suoraan.

VI

-Mitä hittoa?

VII

Valot alkavat vaihtua.

3.

I

-Kun mä en halua ajaa sun päälle! Huutaa kuski jo ihan hermostuneena.

II

Ja lähtee liikkeelle. Hän ajattelee tarkoittavansa vain ja ainoastaan hyvää tällä erikoisella huolenpidollaan.

III

Tiitu päästää auton ensin kääntymään oikealle.

IV

Jatkaa sitten kaistaa eteenpäin. Päättään puistellen.

V

Kuvassa autoja ajaa sikin sokin pieni pyöräilijä niiden keskellä.



2500 katukuvaa







VALOKUVA-AINEISTO TARJOO MAHDOLLISUUDEN TARKENTAA JA TÄYDENTÄÄ TILASTOJEN ANTAMAA KUVAA, OSIN MYÖS HAASTAA SITÄ.



MÄ ANALYSOIN KUVIA SEKÄ MÄÄRÄLLISESTI, MAANTIETEELLISESTI ETTÄ LAADULLISESTI.



LAADIN KAIKKISTA VALOKUVISSA NÄKYVISTÄ KULKUNEUVOISTA JA TIELLÄ LIIKKUJISTA PISTEKARTTOJA.



JA MERKITSIN KARTALLE ERI VÄREILLÄ KAIKKI VALOKUVISSA LIIKKUVAT AJONEUVOT.



KUVIEN MÄÄRÄ JA KUVATUT SIJAINNIT VAIHTELIVAT ERI VUOSINA JA VUOSIKYMMENINÄ



EIKÄ NIISTÄ VOI LASKEA ERI AJONEUVOJEN ABSOLUUTTISIA MÄÄRIÄ.



TAI KOKONAIS-LIIKENNEMÄÄRÄN KASVUA.





HISTORIAALLA ON TÄRKEÄ PAIKKANSA MOBILITEETTITUTKIMUKSESSA SIKSI, ETTÄ NYKYISET LIIKKUMISEN JÄRJESTELMÄMME OVAT HISTORIAALISESTI MUOTOUTUNEITA.



JA USEIN TULOSTA HYVIN NOPEISTA JA DRAMAATTISISTA MUUTOKSISTA!



TÄMÄ PÄTEE MYÖS PYÖRÄILYYN LIIKKUMISMUOTONA.



MÄ VOIN SIIS ESITTÄÄ HISTORIAALISEN TUTKIMUKSENI JA ANALYYSINI POHJALTA, MITEN JA MILLOIN PYÖRÄILY LIIKKUMISMUOTONA MARGINALISOITUI TURUN KESKUSTASSA.



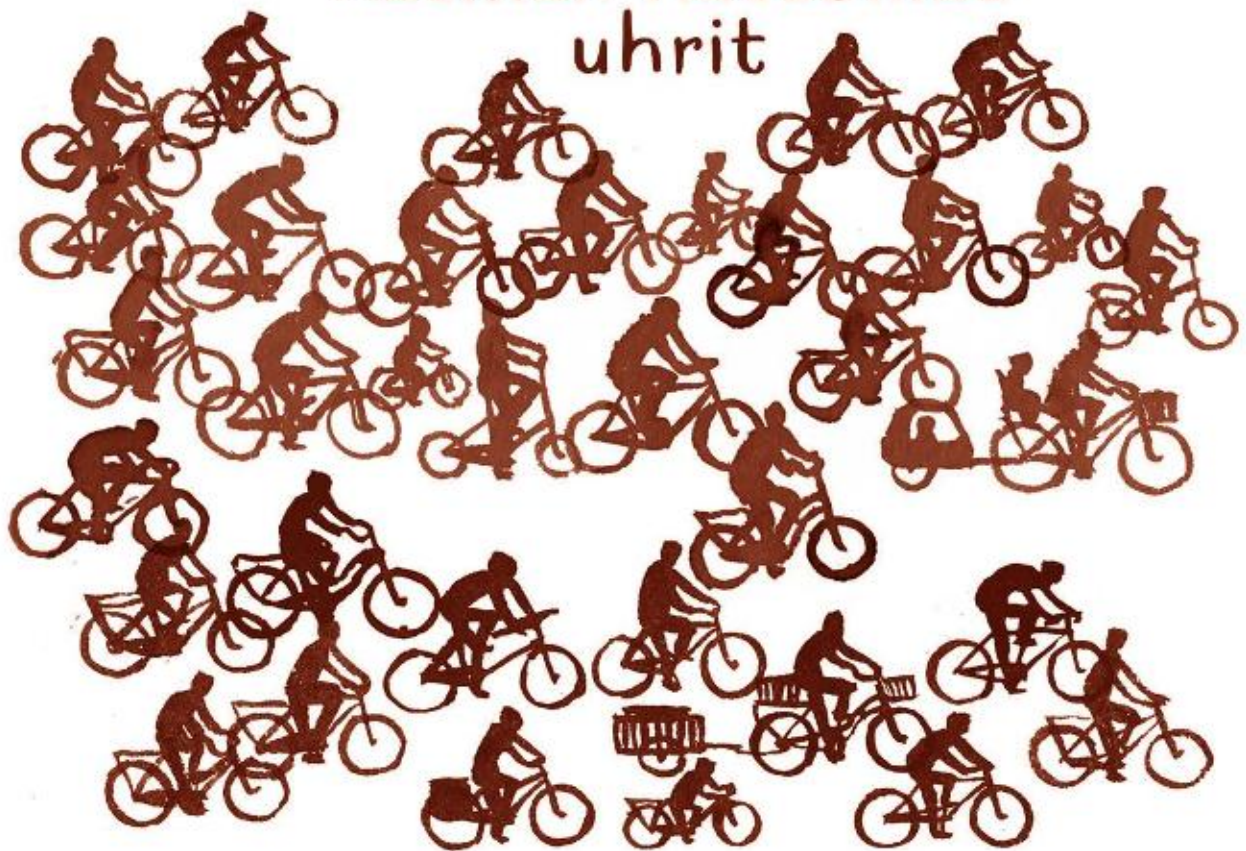
JA MITKÄ OLIVAT MARGINALISOITUMISEN SYYT...

JA MITÄ JOHTOPÄÄTÖKSIÄ TÄSTÄ PITÄISI VETÄÄ NYKYAIKANA, JOS PYÖRÄILYÄ HALUTAAN EDISTÄÄ.





Ratikan viattomat  
uhrit



1

I

Tiitu pukee ulkovaateita päälle. Jutellen samalla Mikolle:

-Tampereen kaupunki on tilannut multa ja muutamalta muulta sarjakuvapiirtäjältä ratikka-aiheisia sarjakuvia.

Mikko: -Niinkö?

II

-Ne viritellään jotenkin isoina tulosteina ratikkatyömaan aitoihin.

III

-En oikein tiedä mistä aloittaa. Käyn vähän kävelyllä metsässä jos ajatukset selkiäisivät.

M:-Kahden tunnin päästä olisi ruoka.

IV

Kävelee kohti metsää.

V

Metsässä

VI

Löytää metsästä, jyrkästä rinteestä, auton vanteen.

2

I

Suuttuu. Alkaa raahata painavaa kapinetta ylös jyrkkää mäkeä.

II

Pääsee ylös. Ylhäällä hiekkakenttä ja vesitorni.

III

Raivolla viskaa vanteen kentälle/parkkipaikalle karjaisten kuin kuulantyoöntäjä.

IV

Huomaa sitten opettajan ja pari oppilasta, jotka tutkailevat suunnistuskarttaa.

V

Tai tutkailisivat elleivät olisi järkyttyneenä ja pelästyneenä juuri nostaneet niistä katsettaan.

Katsovat silmät pyöreinä juuri metsästä rymynnyttä karjujaa.

VI

-Joku oli heittänyt tuon metsään... Tiitu selittää vähän häpeissään

3.

I

ja lähtee paikalta.

II-IV

Kävelee mietteissään, ehkä vielä vähän kiukkuisena metsässä, kohti kotia.

4.

I

Frenckel ulkopuolelta.

-kiva kun pääsit tulemaan ja tosi kiva nähdä sun luonnoksia.

II

Kokous Frenckelissä. Kuvassa joku geneerinen neukkari. Kaksi kaupungin ihmistä ja Tiitu.

Kaupungin ihminen: -Joo, kiva saada jotain piristystä katukuvaan kun koko keskusta on kohta myllerryksessä.

III

Kaupungin ihminen: -Alkaa jalankulkijoilla ja pyöräilijöillä pikkuhiljaa pinna kiristyä kun kadut on suljettu ratikkatyömaan takia.

IV

Kaupungin ihminen: Autoilijoillahan on pinna ollut hiton kireällä jo pitkään tämän takia.

V

Tiitu: -Tässä olisi näitä luonnoksia sitten.

-Katsotaanpa!

5.

I

Kuva: Luonnos "Ratikat eivät hylkää käytettyjä pyöriään metsäautoteiden varteen"



II

Kaupungin edustajat hieman vaivaantuneina. Katsahtavat toisiaan.

-Öhöm...Tuota.

III

-no, on mulla muitakin.

IV

Kuva luonnos: (Miksi tuo ratikka pitää rakentaa, himputti vieköön?)



6.

I

-Tai tämä. Teksti luonnoksen päälle. Kuvassa kaksi ekaa ruutua



II

Kolmas ruutu.

III

Kaupungin edustajat katsovat toisiaan aika järkyttyneinä.

IV

-Tuota... Kun me ei kyllä yhtään haluttaisi lähteä tällaiseen vasatakkainaseteleluun. Mieluummin yritettäisiin saada ratikan kannattajat ja autoilijat samalle puolelle.

IV

-Joo, kun autoilijoille on jo nyt niin paljon harmia ratikkatyömaasta, että ei haluta lyödä lyötyä.

7.

I

-Lyödä lyötyä? Mutta tähän nimenomaan sanoitte, että mulla on vapaat kädet kunhan sarjakuvat käsittelevät jollakin tavalla ratikkaa. Sanoo Tiitu ja katselee omia luonnoksiaan.

II-IV

On mulla sitten tämä yksi vielä. (Teksti kuvan päällä.)



8.

I

-Joo, tämänhän on tosi kiva.

-Niinku positiivisempi.

II

-Niin, vastaa Tiitu harmissaan ja pettyneenä. Pakkaa luonnoksia kansioon.

III

Tiitu lähtee Frenckelistä pikkasen tuhtuneena.

-Lyödä lyötyä! Pöh!

IV

Laitaa kansion ritsille tai etukoriin. Katsahtaa jättimäiselle parkkipaikalle.

-lopettavatko nämä kaikki sitten autoilun kun joukkoliikenne paranee?

V

Laittaa pyöräilykypärän päähän,

-Tässähän olisi sitten hieno aukio ihan kaupungin keskustassa

VI

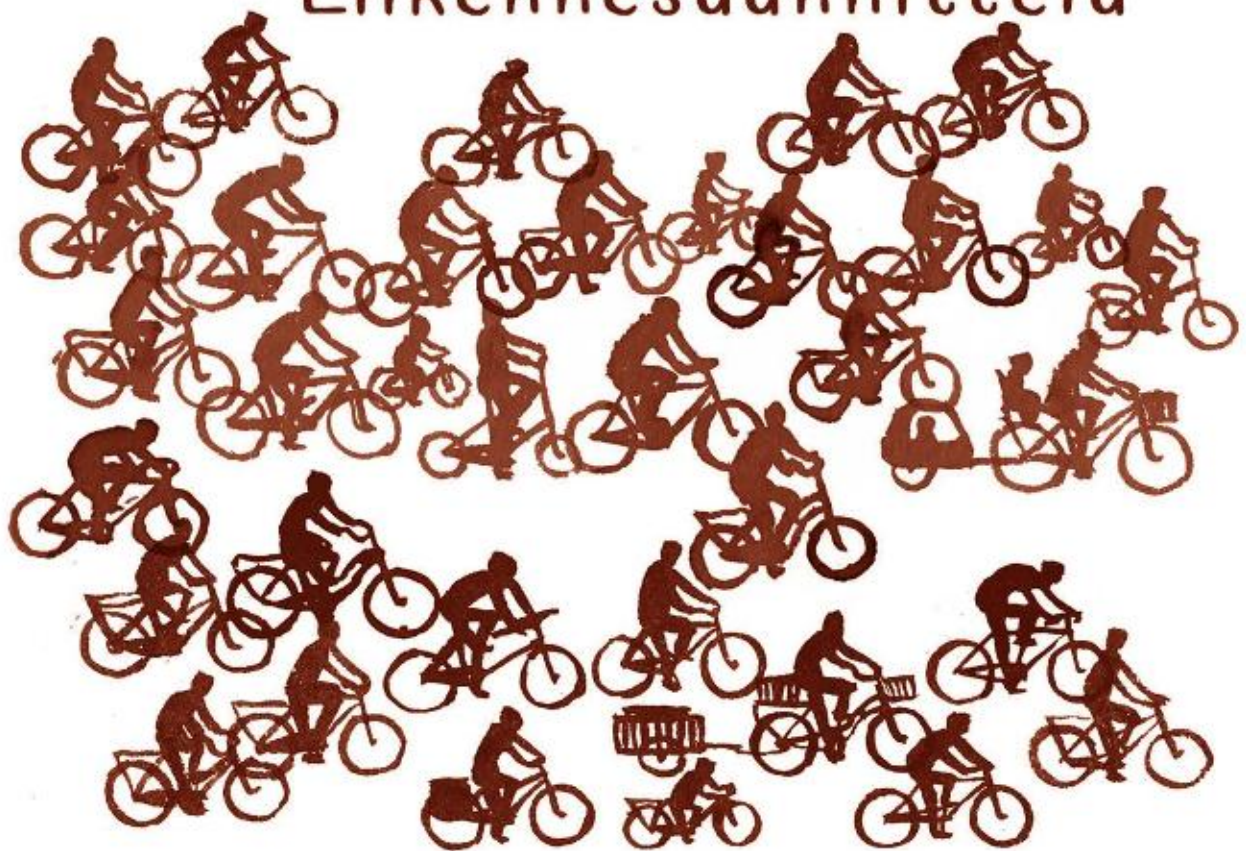
Lähtee. Jättimäisen parkkipaikan läpi.

-Vaikka puustoksi!





## Liikennesuunnittelu



"Polkupyöräkysymystä ei tässä käsitellä  
tämän enempää, sillä pyöräliikenne on siirtymässä  
auto-, moottoripyörä- ja mopediliikenteeksi.

Amerikassa näkee polkupyöriä vain lasten  
leikkikaluina, eivätkä muodosta mitään liikenne-  
kysymystä. Mikäli meillä rakennetaan erillisiä  
pyöräteitä, ne tulevat kysymykseen vain pää- ja  
kokoojakatujen varsilla, sillä asuntokatu-  
jen liikenne on pieni, ja keskustan katuliikenteeseen  
pyörät eivät sovi."<sup>1</sup>

OLAVI LAISAARI,  
TURUN ASEMAKAAVA-ARKKITEHTINA  
1948 - 1960



Olavi Laisaaren lausunto 1960-luvun alusta on malliesimerkki modernistisen kaupunki- ja liikennesuunnittelijoiden pyöräilynäkemyksistä.



Pyöräilyn oletettiin häviävän, eikä sitä pidetty samalla tavalla oikeana liikenteenä kuin motorisoitua liikennettä.



Eikä sitä tarvinnut ottaa liikennesuunnitelmissa huomioon!



Liikennesuunnittelun mallimaaksi nostettiin Yhdysvallat, missä autoistuminen oli tapahtunut huomattavasti Eurooppaa aikaisemmin.



Kaupunkikeskustoja oli saneerattu kovalla kädellä yhä suurisuuntaisempien moottoritien rakentamiseksi.



Pyöräily oli kuihtunut Yhdysvalloissa liikennemuotona lähes olemattomiin jo 1900-luvun alussa<sup>2</sup>.



<sup>1</sup> EMANUEL, 331-337; FLÄSCHNER 2000, 4-22; OLDENZIEL & HÄRD 2013, 152-161; KALLIOINEN 2002, 64-70.  
<sup>2</sup> NORTON 2008; HERLIHY 2004, 322-328.

Samaan aikaan pyöräilijät olivat tosiasiallisesti niin Suomessa kuin monissa muissakin Euroopan maissa...



Vuonna 1948 toteutettu, vain yhdessä pisteessä suoritettu, liikennelaskenta tehtiin Olavi Laisaaren yleiskaavasunnitelmaa varten.



Laskennalliset mallit olivat tärkeitä yhteiskuntasuunnittelussa, joka oli hyvin vahvassa asemassa toisen maailmansodan jälkeisessä Euroopassa 7



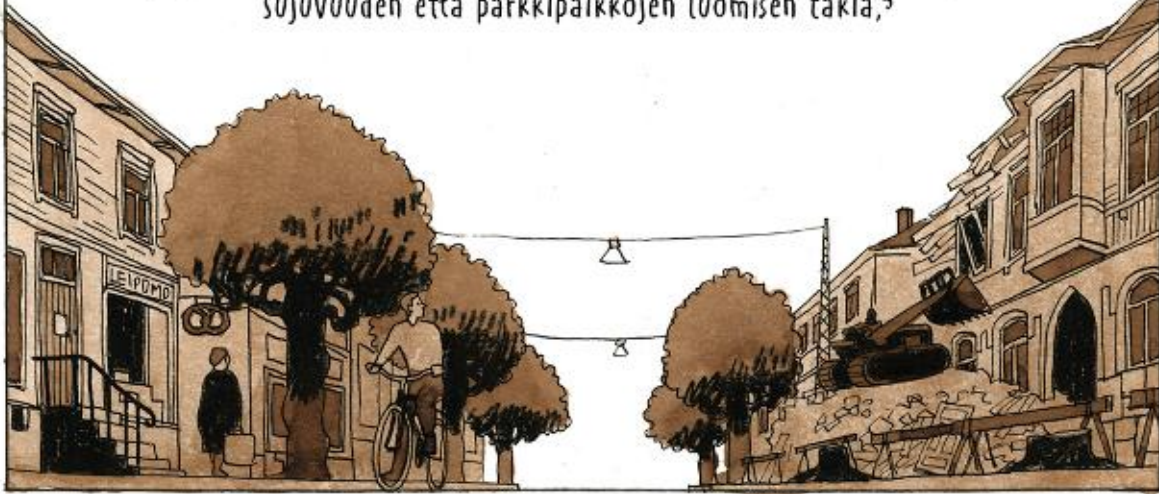
Liikennesuunnittelu itsenäistyi omaksi suunnittelun alueekseen, jolla asiantuntijat ja näiden ohjeistot saivat kaupunkeja mullistaneen voiman. 4



Turussa Olavi Laisaaren laatima, vuonna 1952 ilmestynyt yleiskaava ja kaupungin kehittämissuunnitelma perustui ennusteille autoliikenteen jyrkästä kasvusta.



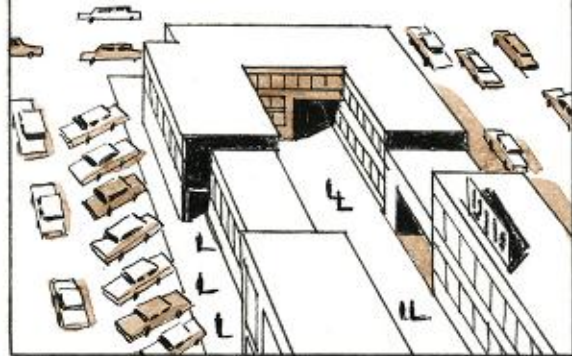
Se painotti tarvetta leventää keskustan katuja sekä autoliikenteen sujuvuuden että parkkipaikkojen luomisen takia,<sup>5</sup>



Vaikka rekisteröityjä moottoriajoneuvoja oli kaupungissa 1950-luvun alussa alle 4000.<sup>6</sup>



Laisaari oli modernistisen liikennesuunnittelun kannattaja, joka halusi suunnitella funktionalististen ihanteiden mukaisesti hajautettuja, autoilua suosivia kaupunkeja.<sup>7</sup>



Vaikka Laisaaren yleiskaavaa ei koskaan sellaisenaan toteutettu, hänen ajamansa katujen leventäminen autoliikennettä varten antoi syyn laajamittaisille muutoksille,



5 LAISAARI 1952, 66-68.  
6 LAAKSO 1984, 276.  
7 NISKANEN 2010, 30-43.



Suomalaisten kaupunkien liikenne muuttui voimakkaasti autoistumisen myötä, mutta ei ilman määrätietoisen liikennesuunnittelun vaikutusta.



Jo ennen autojen määrän kasvua liikennesuunnittelussa oli alettu kansainvälisten mallien mukaisesti keskittyä henkilöautoiluun.<sup>1</sup>



Kasvavaan autoliikenteeseen alettiin monin paikoin varautua jo 1930-luvulla, pyöräilyn suurimmalla kukoistuskaudella,



tulevaisuudenvisioiden yhteys ajan todelliseen liikennetilanteeseen oli heikko.



Pyöräilijöitä pidettiin haittana autoliikenteelle, mutta koska heidän määränsä olivat niin suuria, ratkaisua haettiin erillisten pyöräteiden rakentamisesta.<sup>2</sup>



Esimerkiksi Helsingin kaupungin ensimmäinen pyörätiesuunnitelma on tältä ajalta, vuodelta 1939.<sup>3</sup>



<sup>1</sup> MCSHANE 1995; KALLIOINEN 2002.  
<sup>2</sup> OLDENZIEL & HÄRD 2013, 152–154.  
<sup>3</sup> KALLIOINEN 2002, 54–55.

1950-luvulla eurooppalaisen liikennesuunnittelun painotus siirtyi entistä vahvemmin henkilöautoihin.



Kun aikaisempina vuosikymmeninä oli pyritty suunnittelemaan kaupunkeja myös joukkoliikenteen...



ja ei-motorisoidujen liikennemuotojen näkökulmasta, alettiin nyt suunnitella autokaupunkeja, joissa ylin periaate oli tehokkuus ja tärkein tavoite mahdollisimman suuren henkilöautomäärän virtaus kaupunkikeskustojen halki.<sup>4</sup>

Autoistumiseen suhtauduttiin kuin luonnonvoimaan, johon yhteiskuntien oli sopeuduttava ja jonka vapaata etenemistä niiden oli edistettävä.<sup>5</sup>



<sup>4</sup> SCHMUCKI 2001, LUNDIN 2008b.  
<sup>5</sup> LUNDIN 2008, 271-275.



Laisaarenkin suhtautuminen muuttui ajan mittaan. Vaikka vuoden 1952 yleiskaava painotti selvästi autoliikennettä,



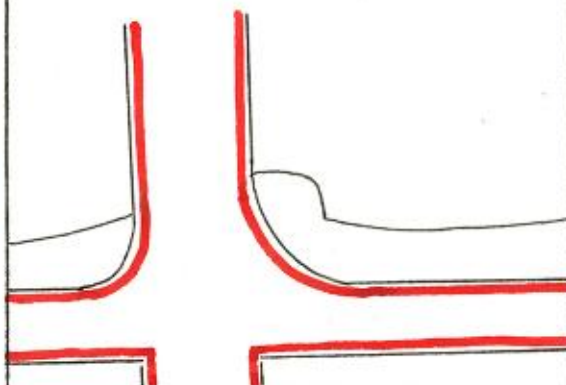
se otti kuitenkin myös pyöräliikenteen huomioon ja viittasi tanskalaiseen pyörätiesuunnitteluun.



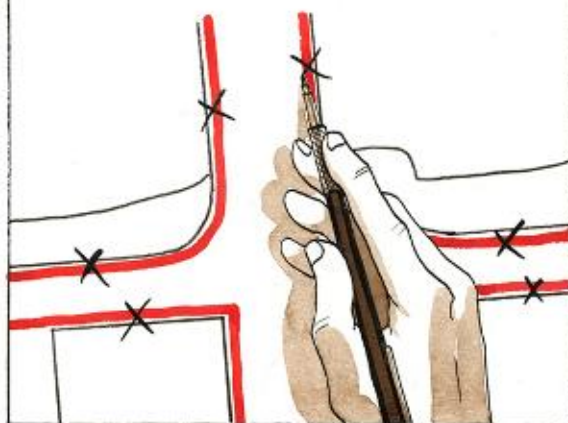
Laisaaren arvion mukaan autoliikenne moninkertaistuisi, mutta samalla myös polkupyöräliikenne tulisi todennäköisesti kaksinkertaistumaan.



Pyöriä varten tarvittaisiin kaikille silloille sekä suuremmille kaduille pyörätiet.



Samalla hän kuitenkin totesi, ettei näitä varten ollut tilaa.



1960-luvulle tultaessa hän ei katsonut pyöräilyn kuuluvan kaupunkikeskustoihin enää ollenkaan.<sup>7</sup>



5 LAISAARI 1952, 64.  
7 LAISAARI 1962, 54.

1.

I

Tampere, huhtikuu 2020.

Harmaata, mutta ei sada. Tiitu pyöräilee pyörätietä alas Lapintietä. Reppu selässä ja pyörän kyydissä jotain nyssäköitä, niin kuin usein on.

II

Liittyy autoliikenteen sekaan Satakunnankadulle ennen siltaa tai aivan sillan alussa.

III

Pyöräilee sillalla.

IV

Autot ohittavat liian läheltä kapealla sillalla.

V

Pääsee ensimmäisistä valoista vihreillä. Jatkaa Finlaysonin portin ohi.

2.

I

Edessä liikennevalot. Valot vihreinä. Polkee niin lujaa kuin pystyy.

II

Auto ihan takarenkaassa kiinni, kuski haluaisi ehtiä vihreillä valoille.

III

Ei ehdi.

IV

Kuski kiroaa ja lyö rattia ajaessaan Tiitun vierelle valoissa.

V

Lähtee nopeasti ohi valojen vaihtuessa.

VI

Tiitulla on jäänyt raskas vaihde silmään ja pyörä lähtee hitaasti.

3.

I

Moni auto ohittaa, moni ajaa tosi lujaa

II

ja tosi lähellä. Tai sitten se vain tuntuu siltä.

III

Pieni ylämäki alkaa heti "Anttilan risteyksen" liikennevalojen jälkeen.

IV

Hämeenpuistoon päästyään Tiitu on näännyksissä ja vihainen. Melkein itkuraivarin partaalla.

V

Antaa kääntymismerkin oikealle.

VI

Ajaa pois ajotieltä.

4.

I

Pysähtyy.

II

Vetää henkeä,

III

pyyhkii hikeä tai kyyneleitä tai molempia.

IV

Oikealle ja vasemmalle avautuu kaunis hiekkapäällysteinen puistokäytävä,  
V  
Hämeenpuisto. Sen reunassa jyräävät autot.



Pyörät häviävät



Pyöräilyn osuus ajoneuvoliikenteestä oli hyvin suuri noin vuosina 1920–1950.



Ennen 1950-lukua useimmissa Euroopan kaupungeissa pyöräilyn liikennemuoto-osuuden arvioidaan olleen noin 40 prosenttia tai enemmän.<sup>1</sup>



Esimerkkikaupunkimme Turku ei kalpene kansainvälisessä vertailussa: Vuonna 1948 toteutetussa liikennelaskennassa polkupyöräiden osuus ajoneuvoliikenteestä oli noin 57 prosenttia.



Männistö-Funkin tutkimuksessa 1950-luvun pistekartassa polkupyörät ovat ylivoimaisesti suurin ajoneuvoryhmä ja liikkuvat tasaisesti koko ruutukaava-alueella.



Moottoriajoneuvoja on erityisesti joillakin kaduilla jo jonkin verran,



mutta tavara- ja joukko-  
liikenne ovat henkilö-  
autoilua suurempia  
motorisoidun liikenteen  
muotoja.



Monilla kaduilla myös  
moottoripyörät ja mopedit  
ovat määrältään tasoissa  
henkilöautojen kanssa tai  
niitä yleisempiä.



Polkupyöriä on kuvissa  
1950-luvun lopulla yhä  
yhdeksänkertainen määrä  
henkilöautoihin verrattuna.



Kokonaiskuva 1960-luvulta on jo hyvin erilainen. Henkilöautot kirivät vuosikymmenen aikana suurimmaksi ryhmäksi, vaikkakaan erot eri ajoneuvoryhmien välillä eivät ole kovin suuria.



Vielä 1960-luvun puolivälissä tilanne on suhteellisen tasainen: liikkuvia polkupyöriä ja henkilöautoja on kuvissa suunnilleen saman verran.



Autojen tuontirajoitukset puretaan 1962 ja autojen määrä kaksinkertaistuu vuosikymmenen puoliväliin mennessä.<sup>1</sup>



1960-luvun toisella puoliskolla henkilöautoja on noin kolminkertainen määrä polkupyöriin verrattuna,



Polkupyöriä on kuitenkin yhä liikkeellä suhteellisen runsaasti.



1970-luvun katukuva puolestaan on lähes vastakohtainen 1950-luvun katukuvulle.



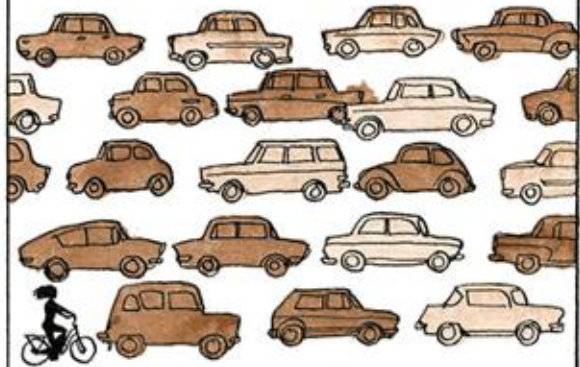
Henkilöautot ovat ajoneuvojen ylivoimainen enemmistö joka puolella kaupunkia.



Polkupyöriä liikkuu erityisesti tietyillä kaduilla mutta niiden määrä on suhteessa vähäinen.



1970-luvun ensimmäisellä puoliskolla autojen määrä on jo noin kaksikymmentäkertainen polkupyöriin verrattuna.



Kuva-aineistojen perusteella voidaan siis todeta polkupyörän muuttuneen vallitsevasta kulkuvälineestä marginaaliseksi Turun keskustan alueella...



alle 15 vuodessa,  
1950-luvun lopulta 1970-luvun alkuun.





Valokuva-aineiston analyysi näyttää, mitä tapahtui vuoden 1948 ja 1981 liikennelaskentojen välissä.



Ja tuo esiin muutoksen nopeuden ja mittakaavan.



Se myös osin kyseenalaistaa liikennelaskentojen antamia tuloksia:



vuoden 1948 liikennelaskennan paikaksi valittu Tuomiokirkkosilta on jatke Aninkaistenkadulle,



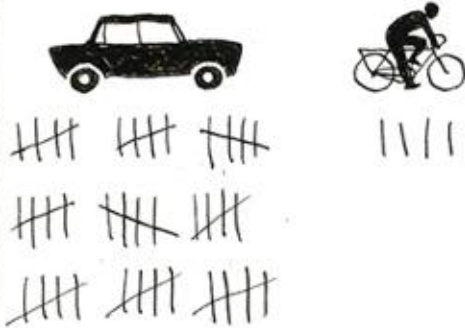
joka jo 1950-luvun valokuvissa on suhteellisen motorisoitunut.



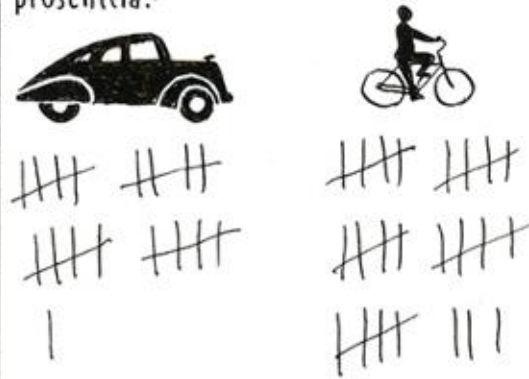
Laskennan toteuttaminen jossain muussa paikassa olisi antanut tulokseksi mitä todennäköisimmin vielä vähäisemmän autojen osuuden ja suuremman polkupyörien osuuden.



Vuonna 1981 toteutetussa liikennelaskennassa polkupyörien osuus ajoneuvoliikenteestä oli 8 prosenttia.



Vain 33 vuotta aiemmin 1948 toteutetussa liikennelaskennassa polkupyörien osuus ajoneuvoliikenteestä oli siis noin 57 prosenttia.<sup>1</sup>



Vuonna 1982, Turun kaupunki julkaisi kevyen liikenteen kehittämissuunnitelman.



Siinä todettiin pyöräilyväylästä puutteellisuus varsinkin keskustan alueella ja esitettiin keinoja sen parantamiseksi.



Kevyen liikenteenkehittämissuunnitelmassa mm. todetaan: "Yleensä pyörätiet päättyvät ruutukaava-alueen rajalle, jossa pyöräilijöiden on siirryttävä ajoradalle."<sup>2</sup>



<sup>1</sup> TURUN KAUPUNKI 1984, 16

<sup>2</sup> KEVYEN LIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1982, 9

Vuonna 1984 Turun keskustan liikenteen vaihekaavassa tuotiin esiin lisääntyneen autoliikenteen aiheuttamia ongelmia,



mutta ei niihin ollut puututtu, vaan autoliikenne oli saanut kasvaa entisestään.<sup>3</sup>



Siis, kerrataanpa vielä: pyöräilyn osuus ajoneuvoliikenteestä oli hyvin suuri 1900-luvun alkupuoliskolla.



Osuus pieneni noin vuosina 1950-1975,



vaikka olikin 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alussa monin paikoin yhä noin puolet kaikesta ajoneuvoliikenteestä.



<sup>3</sup> TUKIA, ANNELI (1990). PYÖRÄILIJÄT PIIRITTIVÄT TURUN KAUPPATORIA. HELSINGIN SANOMAT 22.4.1990.

1970-luvun puolivälin pohjalukemien jälkeen pyöräilyn osuus kasvoi hieman ja vakiintui sitten, eri kaupungeissa ja maissa hieman eri tasoille



tai nousi jälleen lievään kasvuun 1990-luvun puolivälistä lähtien.



Kokonaisuudessaan myöhemmät osuudet ja niiden muutokset ovat kuitenkin melko vähäisiä verrattuna vuosisadan puolivälin huippulukemiin



ja 1960–1970-lukujen nopeaan romahdukseen.”





Pyöräilykaupunki,  
nyt!



1.

I

14.6.2015 Berliini

Tiitu, Mikko ja pari kämppistä odottavat Ost Kreutzin rautatieasemalla Haupt Strassen varrella. Myös iso joukko muita odottamassa. Kaikki katsovat samaan suuntaan, eli vasemmalle. Jännittävä ja innostunut tunnelma.

II

Tiitu: -Paljonko väkeä on tulossa?

Kämppis: -viime vuonna oli 200 000.

III

Tiitu: -Mitä?! Tampereella on kutakuinkin saman verran asukkaita!

Puhuessaan Tiitu katsahtaa Mikkoon ihmeissään mutta iloisena!

Kämppis: -Ha hah!

IV

-Nyt ne tulee!

Kadun päässä näkyy iso joukko ihmisiä, joka lähestyy seuraavien ruutujen aikana.

Polkupyörillä.

V

Ihmisillä on lippuja, viirejä ja taakkapyöriä ja nojapyöriä. Lapsia peräkärryissä. Musiikkia joidenkin pyörien kyydissä. Toisilla jopa aggregaatti (tms.) peräkärryissä ja erikseen rakennettu etutarakka kovaäänistä varten.

2.

I

Jollakin on ADFC:n virallinen kyltti: "Fahrradstadt Berlin - jetzt!"

Mikko: -Pyöräilykaupunki Berliini - nyt!

II

-Voisin sanoa, että näyttää jo tapahtuneen! Sanoo Tiitu ilosesti!

III

Tiitu olisi jo liittymässä joukkoon. Ympäriltä jengitä lähtee kaiken aikaa pyöräilemään.

Kämppis: -Odotetaan hetki meidän kavereita!

IV

Kolme ystävää vilkuttaa kulkueesta!

V

Liitymme joukkoon. Tervehdimme kaikki toisiamme.

VI

Pyöräilemme. Koko ajan vilkuilen ympärilleni ihmeissäni leveä hymy naamalla.

3.

I

Sanon kämppikselle: -Sä et usko miten upealta tämä tuntuu! Väkeä on näin paljon!

II

Mä en ole ole ollut koskaan mukana missään tällaisessä! Tämä on aivan uskomatonata!

-Odottapa kuule, kohta valtaamme autobahnin!

III

-Oikeesti? Moottoritien?

IV

Tie jatkuu kohti moottoritietä numero 100, kertovat tienviitat.

V

Liittymä. Poliisiautot ovat sulkeneet moottoritein liikenteen.

VI

Olemme leveällä moottoritiellä. Ja meitä on paljon. Hymyilyttää ja nautattaa. Olen onnellinen.

4.

I

Moottoriten ylle kaartuvat kyltit kertovat kaukaisista määränpäistä. Hampuri. Leipzig.

II

-Tunneli! Me ajetaan tunneliin! Hihkuu Tiitu innoissan Mikolle.

III-V

Todella pitkä tunneli. Ehkä kilometri, ehkä pidempi. Kellertävät valot. Kaiku. Ihmiset soittavat kelloja. Laulavat. Viheltävät. Joillakin on jouluvaloja viritelty polkupyörään ja nyt ne sytytetään.

5.

I

Pyöräily jatkuu kohti keskustaa.

II

Keisari Vilhelmin muistokirkon ohi.

III

Puiston läpi kohti Grosser Sterniä, joka näkyy tien päässä.

IV

Muistomerkkiä kierretään muutama kerta. Musiikki soi pyörien kyydeistä. Liput liehuvat. Monella on vihreä ilmapallo, jossa on pyörän kuva. Lapsia, aikuisia, vanhuksia.

V

-Tämä on normaalisti ihan mahdoton paikka kun autoja on niin paljon, ettei jalkaisin pääse mitenkään yli. (Tiitu)

VI

-Joo, tämä on tosi epäviihtyisä liikennehässäkki keskellä kaunista puistoa. Autot tekevät tästä pauhaavan ja pelottavan. (Kämppis)

6.

I

Jatkavat kohti Branerburger tor -porttia. Leveätä puistotietä, joka nyt on vain pyörille ja jalankulkijoille.

II

"Umwelt Festival" lukee tien ylle ripustetussa kyltissä. Lukitsevat pyörät kiinni aitaan, niin kuin Berliinissä on tapanan tehdä.

III

Vihreitten ilmapallojen määrä lisääntyy. Kadulla on paljon ruoka- ja järjestökojuja.

IV

Lukitsevat pyörät kiinni aitaan tai väliaikaissin pyörätelineisiin.

V

Lähetyvät Vegaanikojuja.

7.

I

Ostavat falafelit ja puolen litran pullo-oluet (tietysti)

II

Lähtevät kohti ihmismerta ruokoiden ja juomien kanssa.

III

Iso kuva yläilmoista. Yksi ilmapallo on karannut. Tiitu ja Mikko ja kämppikset katoavat ihmismassaan. Joillan on vielä pyörä mukanaan. Lapsia juoksee kadulla, jossa normaalisti eivät lapset juokse. Toivon ja tulevaisuuden tunnelma.

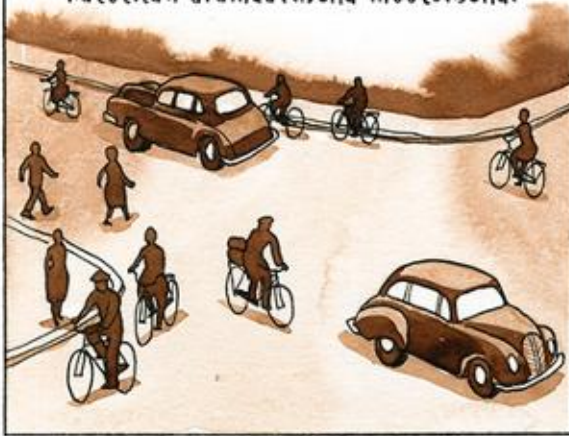


## Pyöräilyn tila





1950-luvulta 1970-luvulle tapahtuva liikenteellinen muutos näkyy Männistö-Funkin valokuva-aineistossa katutilan dramaattisena muutoksena.



Pyöräilyn näkökulmasta tämä tarkoittaa pyöräilijöiden tilan ja mahdollisuuksien muutosta.



1950-luvulla pyöräilijöillä on selkeä oma tilansa kadulla, ajoradan oikeassa reunassa.



Polkupyörän paikka kadulla on niin selkeä, että kulkuväline pysyy tällä paikallaan jopa silloin, kun ajaja nousee satulasta.



Kuvissa on runsaasti esimerkkejä pyöräilijöistä, jotka taluttavat pyörää kadulla



tai ovat seisautuneet ja pitävät pyöränsä kadun puolella.



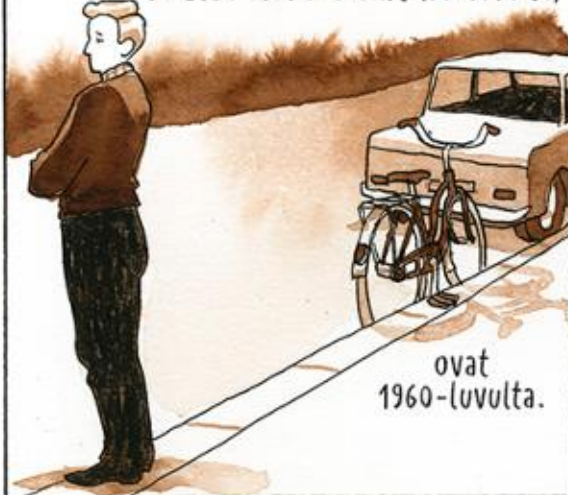
Kuvien perusteella myös polkupyörien pysäköinti kadulle, toinen poljin reuna-kiveen tuettuna, oli yleistä 1950-luvulla ja sitä edeltävinä vuosikymmeninä.



Tämä tapa tunnettiin myös muualla. Esimerkiksi Tukholmassa sitä yritettiin kitkeä jo 1940-luvulla, koska sen nähtiin haittaavan autojen pysäyttämistä ja pysäköimistä kadun varteen.<sup>1</sup>

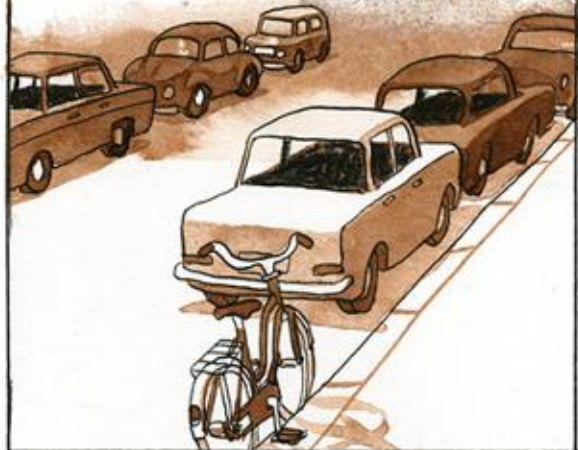


Viimeiset kuvat, joissa tätä pysäköimistapaa voidaan Turun-aineistossa havaita,



ovat  
1960-luvulta.

Näissä kuvissa pyörät on pysäköity lähelle risteystä, pysäköidyt autot täyttävät kadun varren muualla.



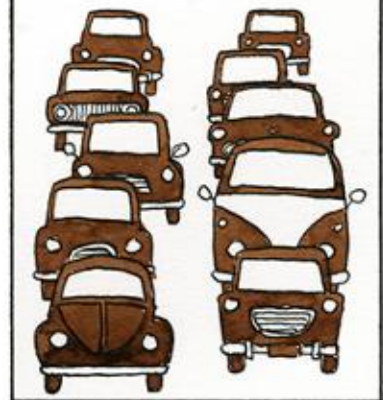
1960-luku näyttäytyy vedenjakajana pyöräilyn mahdollisuuksien suhteen.



Vaikka ajoneuvojen prosentuaaliset suhteet ovat vuosikymmenen alussa suhteellisen tasaiset ja pyöräily on yhä yleistä,



vilkkaimmilla kaduilla tila on jo pitkälti autojen hallinnassa.



Vielä 1960-luvun alkupuoliskolla pyöräilijöitä on katutilassa niin runsaasti, että he voivat ottaa tilaa esimerkiksi ajamalla ryhmissä,



mutta autojen määrän lisääntyessä 1960-luvun loppupuoliskolla pyöräilijöiden suhteellinen joukkovoima katutilan haltuunotossa katoaa.



Myös Turun kaupungin päätös suosia linja-autoja ja hankkiutua asteittain eroon raitiovaunuista 1960-luvun lopulta 1970-luvun alkuun vaikutti pyöräilijöiden tilallisiin mahdollisuuksiin.



Linja-autot kilpailivat samasta tilasta pyöräilijöiden kanssa, toisin kuin raitiovaunut.



Liikkuvien autojen lisäksi pysäköidyt autot täyttävät katutilaa ja vaikuttavat kaikkien kadulla liikkuvien mahdollisuuksiin.



Pysäköintikysymys oli autoistumisen vuosikymmeninä merkittävä liikennesuunnittelussa ja usein keskeinen päätöksissä purkaa vanhoja kaupunkikeskustoja.<sup>2</sup>



Myös Laisaaren suunnitelmassa painotettiin tarvetta luoda lisää pysäköintipaikkoja leventämällä katuja ja muuntamalla tonttitilaa pysäköintikäyttöön.<sup>3</sup>



Käytännössä juuri pysäköimisen salliminen kaupungeissa julkisilla paikoilla, joko ilmaiseksi tai edullisesti,



teki laajamittaisen autoistumisen mahdolliseksi ja suosi henkilöautojen tilanottoa muiden liikemismuotojen kustannuksella.<sup>4</sup>



Pysäköidyt autot veivät Turussa merkittävän määrän tilaa ydinkeskustan kaduilla jo ennen laajamittaista autoistumista.



<sup>2</sup> LUNDIN 2008, 111-113.

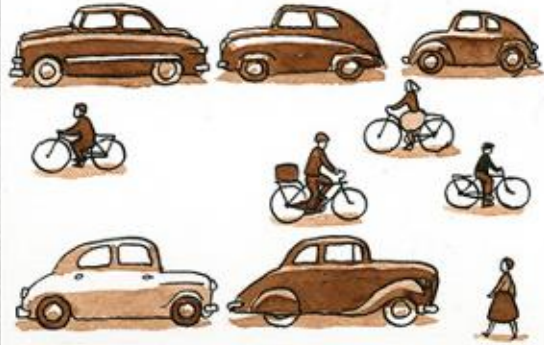
<sup>3</sup> LAISAARI 1952, 68.

<sup>4</sup> HAAGMAN, GULLBERG & LUNDIN 2007, 99-179.

Männistö-Funkin kuva-analyysin perusteella 1950-luvun alussa kaksi määrällisesti suurinta ajoneuvoryhmää Turun kaduilla ovat pysäköidyt autot ja liikkuvat polkupyörät.



Kuvissa pysäköityjen autojen määrä on kokonaisuudessaan noin 25 prosenttia suurempi kuin suurimman liikkuvan ajoneuvoryhmän eli polkupyörien.



Seuraavina vuosikymmeninä sekä pysäköityjen että liikkuvien autojen määrän kasvaminen tekee pyöräilijöiden tilan kadulla ahtaaksi.



Turun kaupunki teki liikkuville ja varsinkin pysäköidyille autoille aktiivisesti tilaa...



leventämällä katuja.<sup>1</sup>



Keskustassa oli 1950-luvun lopulta 1970-luvun puoliväliin voimassa rakennuskielto, jonka tarkoituksena oli estää uusien talojen rakentaminen kadun reunaan.



Rakennuslupia jaettiin sen sijaan avokätisesti niille, jotka levensivät katua uuden rakennuksen kohdalta.



Purku- ja rakennusaallon seurauksena osa Turun kaduista muuttui lähes tunnistamattomiksi...



reilussa kymmenessä vuodessa.



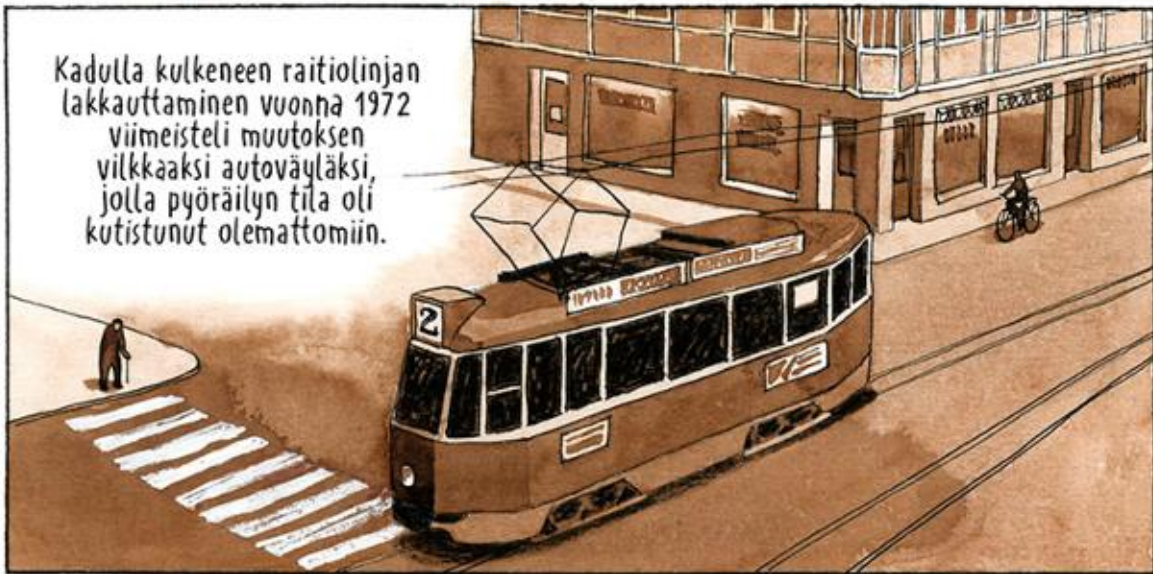
Esimerkkinä voidaan tarkastella Turun Hämeenkadun muutosta. Hämeenkatu erottuu 1950-luvun valokuvien määrällisessä tarkastelussa yhtenä vilkkaimmista pyöräilyväylistä.



Valtaosalta Hämeenkatua purettiin 1960-luvun ja 1970-luvun alun aikana kaikki olemassa olevat rakennukset, ja katu levennettiin nelikaistaiseksi.



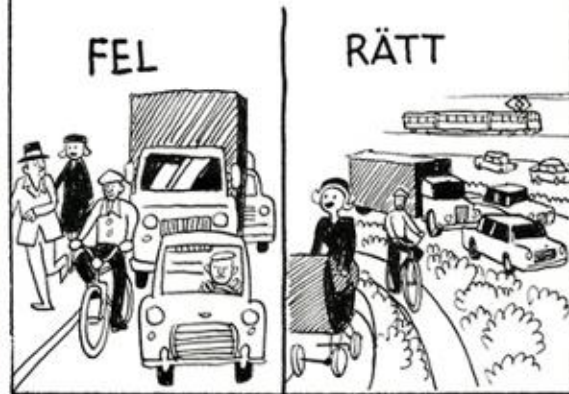
Kadulla kulkevien raitiolinjan lakkauttaminen vuonna 1972 viimeisteli muutoksen vilkkaaksi autoväyläksi, jolla pyöräilyn tila oli kutistunut olemattomiin.



Tärkeä osa autokaupunkisuunnittelua oli eri liikennemuotojen erottaminen toisistaan.



Ruotsissa 1960-luvulla kehitetystä SCAFT 1968 -ohjeistosta tuli Pohjoismaissa erotteluperiaatteen normisto, jolla oli suuri vaikutus kaupunkiympäristöihin.<sup>2</sup>



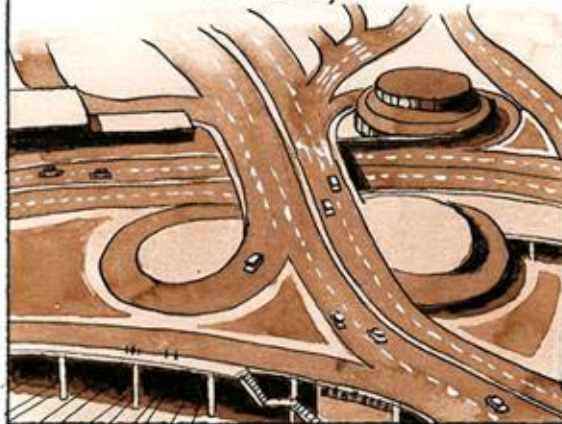
Erottelua perusteltiin liikenneturvallisuudella, mutta käytännössä kyse oli myös autoliikenteen sujuvuuden lisäämisestä...



siivoamalla muut kulkumuodot omille, usein vähemmän sujuville väylilleen...



ja rakentamalla jopa kaupunkien keskustoihin moottoritiemäisiä, korkeat ajonopeudet ja suuret automäärät sallivia väyliä.



Pyöräilyn paikka tässä erottelussa jäi epämääräiseksi.

VÄÄRIN  
FEL





Usein polkupyöräilijät sivuutettiin ohjeissa ja suunnitelmissa täysin, koska heitä varten ei voitu tai haluttu keskustoissa järjestää omia erillisiä väyliä.



Helsingin kaupungin vuoden 1969 liikennesuunnitteluohjeissa esimerkiksi todettiin pyöräväyliä voitavan rakentaa vain keskustan rajalle asti.



Siinä pyöräilijöiden olisi siirryttävä kävelemään tai käyttämään joukkoliikennettä.<sup>1</sup>



Kun pyöräily ei odotuksista huolimatta täysin hävinnyt keskustoista, sille saatiin paikoin järjestää tilaa jalankulkijoiden kustannuksella, varsinkin 1970-luvulta alkaen.



Valokuva-aineistosta on huomattavissa muutos pyöräilyn tilassa.



Valokuvissa ennen 1970-lukua edes pienet lapset eivät pyöräile jalkakäytävillä.



Selvästi ajoradalle kuulunutta pyöräilyä koetettiin nyt kuitenkin erotteluperiaatteiden mukaisesti mahdollistaa jalkakäytävälle,



vaikka näin ei saatu aikaiseksi kuin muutamia hajanaisia pyörätien pätkiä.



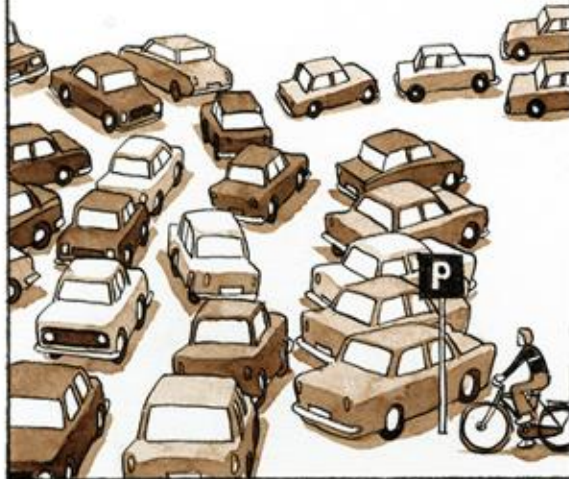
Muvalla pyöräilijän paikka oli lain mukaan ajoradalla,



mutta käytännössä pyöräilijöiden ei enää ajateltu kuuluvan sinne.



Eikä heillä usein ollut fyysisesti mahdollisuutta ottaa siellä itselleen tilaa.



Pyöräilyn tila muuttui siis vajaassa vuosikymmenessä epäselväksi tai hävisi kokonaan.



Tuloksena oli pulmallinen tilanne, josta juontuvat monet nykyiset kaupunkipyöräilyn ja sen edistämisen pulmat.



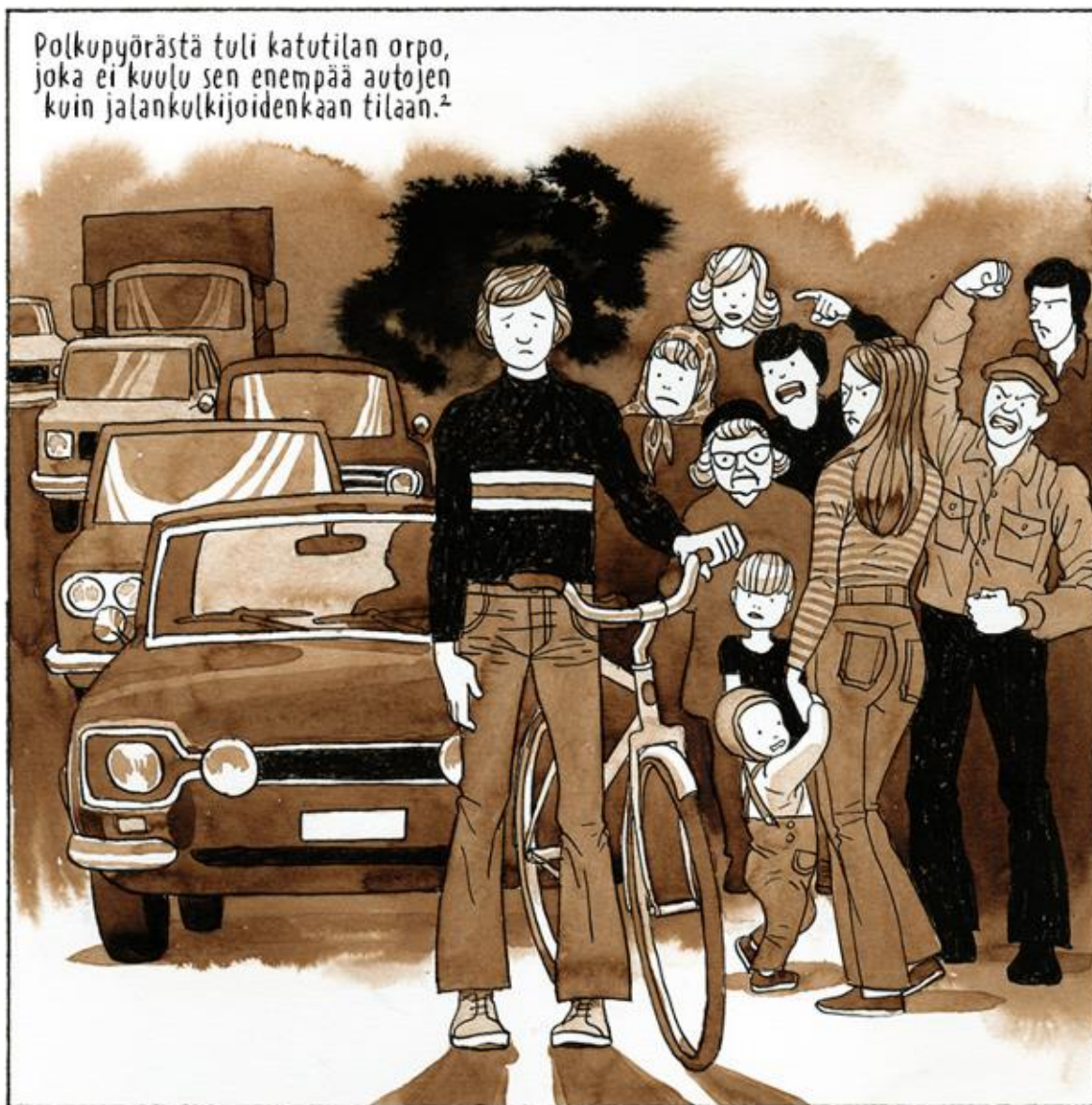
Pyöräilyllä ei katsota olevan tilaa kadulla,



mutta sen yhdistäminen jalankulkuliikenteeseen aiheuttaa myös jatkuvia ongelmia.



Polkupyörästä tuli katutilan orpo, joka ei kuulu sen enempää autojen kuin jalankulkijoidenkaan tilaan.<sup>2</sup>



1.

I

*Tampere 2014.*

Työväentalo. Neljä kaverusta (mä, Liisa, Leena ja Anna) astuvat ulos Hämeenpuistossa työväentalon Kellariteatterin ovista. Teatterin nimi lukee oven päällä. Aikuisia noin +-40-v. naisoletettuja. Iloisina ja nauravaisina. On loppukesä tai alkusyksy. Pimeää, muttei sada. Kaikilla aika mustat vaatteet, paitsi yhdellä kaikki mahdolliset värit.

-Missä teidän pyörät on?

II

Kaksi neljästä osoittavat vastakkaisiin suuntiin.

III

-Nähdään kohta tässä.

IV

Kaikki palaavat samaan pisteeseen pyörineen. Virittelevät valoja ja kypäriä.

-Mistä ajetaan?

-Hämeenkatua?

V

-Äh, siellä pyörätie kulkee jalkakäytävällä. Humalaisia ja ravintoloiden jonoja on tukkimassa tietä.

2.

I

-Hallituskatua?

-Ai autojen seassa?

II

-Ei tähän aikaan ole paljonkaan liikennettä.

III

Lähtevät puiston yli Hallituskadulle.

IV

Katu on ihan tyhjä. Ei autoja, eikä juurikaan jalankulkijoita. Pyöräilevät ajotiellä.

3.

I

Teksti laatikossa:

Äkkiä minut valtasi elämä.

II

Ehkä muutkin tunsivat sen.

(Leena nauraa kovaäänisesti ääneen ilman mitään sen suurempaa syytä)

III

Siinä me laskimme alas loivaa Hallituskadun alamäkeä. (Iso ruutu)

IV

Enkä enää ollut vastentahtoisesti keski-ikäistynyt ompeluseuralainen tulossa teatterista,

VI

Vaan olin se sama 16-vuotias, joka pyöräilee kavereineen kaupungin halki syysyössä.

4.

I

Koulujen juuri alettua.

II

Hieman liian lujaa. (Ohittaa Annan)

III

Hieman pahennusta aiheuttavana. (Katsoo iloisesti nauraen taakseen ja saa vastaukseksi Annan naurun)

IV

Äkkiä olin se sama, joka olin aina ollutkin.

V

Emme me olleet muuttuneet.

VI

Emme aikuistuneet.

5.

I

Meillä oli kaikki mitä tarvitsimme.

II

Yö, joka jatkuisi vielä tunteja.

III

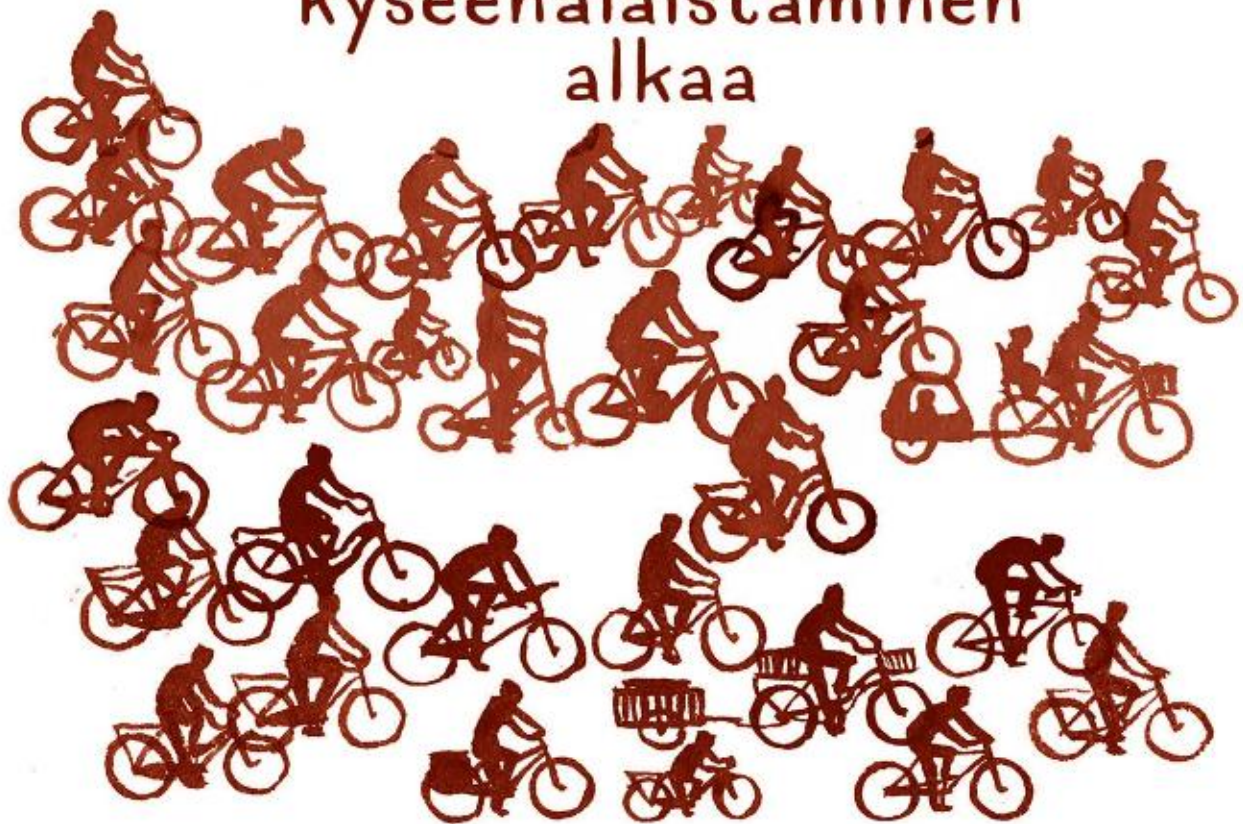
Polkupyörät allamme ja vapaus käsissämme.

IV

Tai ehkä ne kaksi olivat sama asia.



## Autokaupungin kyseenalaistaminen alkaa

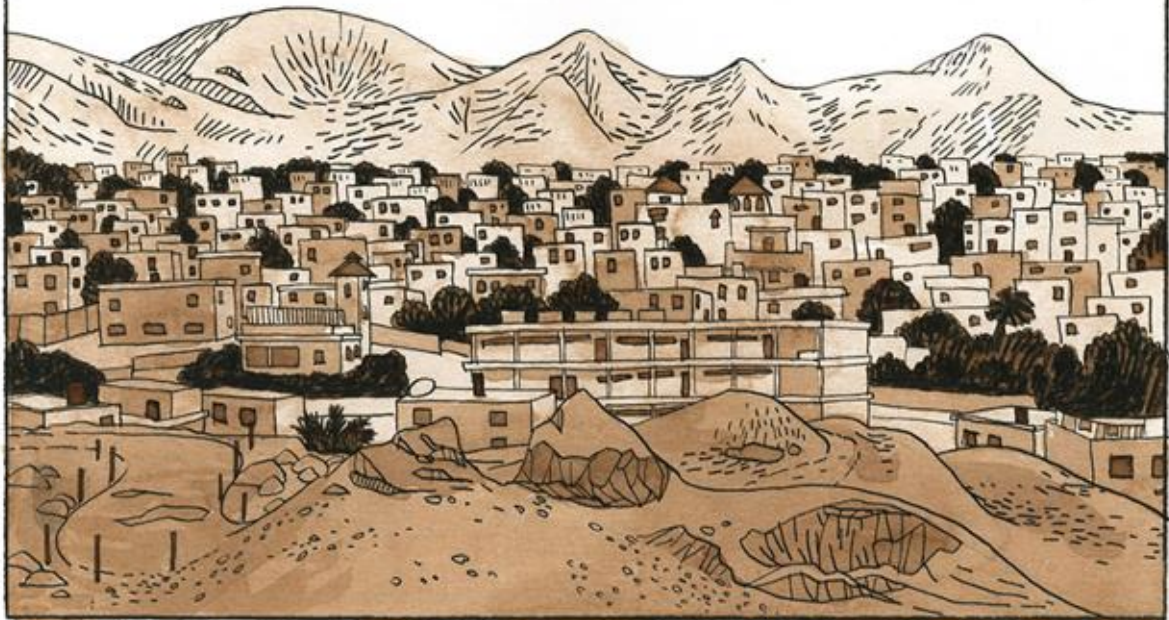


Seuraavalla sivulla on mun laatimaa sisältöä, vaikka väri indikoisi, että sisältö Tiinan. Mitä ajatuksia herättää? Pitäisikö sivu jättää pois? Ja jos ei, niin asialliset lähteet pitäisi kaivaa jostain. Wikipedian, joka mulla lähteenä, mukaan ruutu 1: [Encyclopædia Britannica](#) Ruutu 2: [Pioneer Cars toyota.co.jp](#) -sivustoEi ehkä tällaisia lähteitä?

# Jeriko

Yksi vanhimmista yhä olemassa olevista kaupungeista

Kaupungeja on ollut olemassa kymmentuhatta vuotta.



Autoja noin 140 vuotta.

Ensimmäinen polttomoottoriauto

1886

Rakentaja  
Karl  
Benz



Autoilun ehdoton ihannoiti kaupunki- ja liikennesuunnittelussa oli melko lyhytikäinen ilmiö.



1950- ja varsinkin 1960-luku olivat autoideaalin kultakautta, mutta 1970-luvulla asenteet ja osin myös käytännöt alkoivat muuttua.



Eri Euroopan maita vertaillen voi ajoittaa autokaupungin yleisesti jaettuna suunnitteluideaalina vuosille 1955-1971.



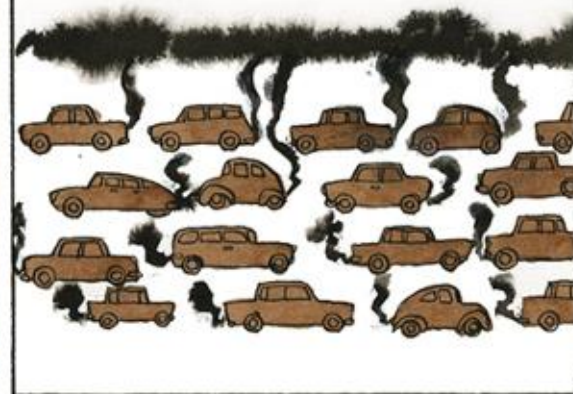
Edeltävät kymmenen vuotta painottivat kaupunkien kokonaisvaltaista liikennesuunnittelua, mutta tällöin myös joukko-  
liikenteellä oli suuri painoarvo, ei pelkästään yksityisautoilulla.



1970-luvulla suunnittelijat seurasivat yhä monin paikoin 1960-luvun periaatteita,



mutta kritiikki autoilun aiheuttamia haittoja kohtaan lisääntyi ja autosuunnittelua alettiin kyseenalaistaa!





1970-luvun protestit pystyivät Euroopassa jarruttamaan kaupunkien muuntamista täysin autoilun ehdoilla toimiviksi.



Toisin kuin Yhdysvalloissa, missä autokaupunkien rakentaminen oli ehtinyt jo pidemmälle.<sup>2</sup>



Myös Suomessa alettiin kritisoida autoilun asemaa.



Liikennepoliittinen Enemmistö ry perustettiin vuonna 1969 vastustamaan erityisesti Helsingin laajamittaisia autosuunnitelmia.



Turussakin asenteet muuttuivat 1970-luvun alussa, massiiviset moottoritie-kaavailut kyseenalaistettiin ja keskustan purkamista haluttiin suitsia.<sup>3</sup>



<sup>2</sup> HAGMAN, ÖLLBERG & LUNDIN 2007, 175.

<sup>3</sup> LAHTINEN 2013, 60-65. KS. MYÖS PELTOLA 1995, 30.

1980- ja 1990-luvuilla ympäristöongelmiin havahduttiin entistä laajemmin ja liikennesuunnittelu alkoi hahmottua yhtenä rakenteellisena ongelmien aiheuttajana.



Samalla kuitenkin korostui ajatus sujuvan liikenteen merkityksestä taloudelliselle kilpailukyvyllle,



minkä kanssa ajatusta autoliikenteen rajoittamisesta oli vaikea sovittaa yhteen.



Autoilun ja sen ympäristöhaittojen kritiikin kasvaessa pyöräily nousi 1960-luvun loppupuolelta alkaen vähitellen esiin mahdollisena ratkaisuna,



ensin kansalaisaktivismina ja pienimuotoisena politiikan välineenä,



vähitellen myös liikennesuunnittelussa.<sup>1</sup>



1990-luvun alkuun tultaessa pyöräily oli kaupunkisuunnittelun periaatteissa muuttunut häviävästä liikenne- muodosta ja liikenteen häiriötekijästä hyödylliseksi liikennemudoksi.<sup>2</sup>



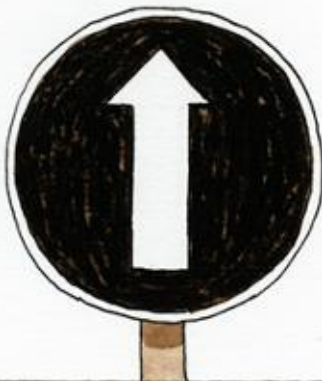
Myös Turussa tehtiin jo vuonna 1979 päätös kevyen liikenteen suunnitelman laatimiseksi koko kaupunkialueelle.<sup>3</sup>



Kovin paljon ei kuitenkaan saatu keskustan alueella aikaiseksi.



Suuntaa oli 1960-luvun jälkeen vaikea muuttaa,



vaikka liikennesuunnittelijat itekin huomasivat aikaisemmat virhearvionsa.



<sup>2</sup> KALLIOINEN 2002, 100.

<sup>3</sup> KEVYEN LIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1982, 1.

1950- ja 1960-luvun unelmat autokaupungista oli sementoitu suunnittelun normeihin ja ohjeistoihin.



Niihin nojaten kokonaisia kaupunkeja oli muokattu autoiluun kannustaviksi ja lukittu autoiluun perustuviin rakenteisiin.<sup>4</sup>



Pyöräilijöiden tilanne parani osittain, kun heille suunniteltiin omia liikeneratkaisuja,



mutta samalla kaupunkirakenteen jatkuva hajautuminen...

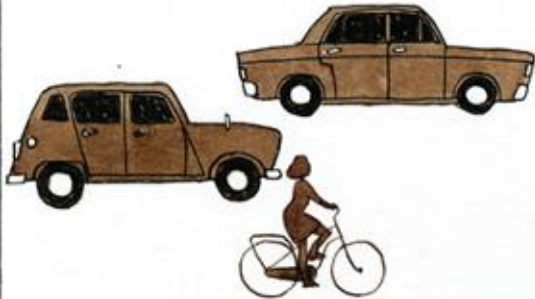


sekä toistuvat suuret satsaukset autoilun infrastruktuuriin veivät kaupunkikehitystä yhä pyöräilyä hankaloittavaan suuntaan.<sup>5</sup>



4 LUNDIN 2008, 284.  
5 EMANUEL 2012, 344.

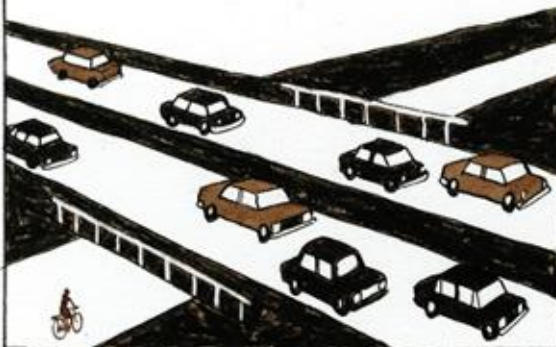
Vaikka unelma modernistisesta autokaupungista oli lyhytikäinen, sen vaikutukset olivat kavaskantoiset.



Pyöräilyn asema keskustaliikenteessä rapautui nopeasti ja pyöräilyltä vietiin keskustan kaduilla pysyvästi oma paikka.



1950- ja 1960-luvun suunnittelu-  
päätösten ja -toimien ansiosta  
pyöräilyn reitit katkesivat,



autojen väylä- ja pysäköintiratkaisut  
söivät pyöräilyltä tilan



ja hajautettu kaupunkirakenne vaikeutti  
pyöräilyä liikennemuotona.



Mikään näistä tekijöistä ei  
ole olennaisesti muuttunut  
1970-luvun jälkeen.



1950- ja 1960-luvun liikennesuunnittelijat näkivät toimintansa perustuvan tieteellisillä metodeilla saataviin tietoihin liikenteestä.



He eivät ajatelleet vaikuttavansa eri liikennemuotojen voimasuhteisiin, vaan varautuvansa muutoksiin, jotka joka tapauksessa olivat tapahtumassa.



Liikennejärjestelyissä polkupyöräily sivuutettiin joko tarkoituksella tai tuottamuksellisesti.



1.

I

(Tässä kertojanäänikerronnassa piirustustyyli yksivärinen, sininen tai ruosteenpunainen)  
Hervanta. Perustettu kaupunginjohtaja Pekka Paavolan utopiakaupungiksi 1973.

II

Noin 9 kilometrin päähän Tampereen keskustasta. Käytännössä keskelle metsää.

III

Suuren kanjonin eteläpuolelle, joka rajoitti kulkua Hervannan ja keskustan välillä, ennen kuin Kanjonin silta valmistui vuonna 1975.

IV

Hervanta on suunniteltu kevyelle liikenteelle.

V

Kaupunginosan läpi kulkee leveä kevyenliikenteenväylä, Valtaraitti.

2.

I

Autotiet kiertävät kerrostaloalueita ja kulku moottoriajoneuvolla on vain jättimäisille parkkialueille alueen keskelle.

I

Muualla kulkevat vain kevyenliikenteenväylät.

II

Kun aloitin kouluni ekaluokkalaisena vasta avatussa Myllyvuoren koulussa...

III

kulki koulumatkani pelkästään kevyenliikenteenväyliä.

IV

Kaksi autotietä piti ylittää.

V

Kesälomilla pyöräilimme kaksin siskoni kanssa uimarannalle tehden vain yhden autotienylityksen.

VI

Sielläkin missä pyörätie kulkee autotien viertä, se on erotettu viherkaistaleella moottoriliikenteestä.

3.

I

Kun myöhemmin palasin Hervantaan, kulki reittini metsään kevyenliikenteenväyliä.

II

Yksi autotie piti kuitenkin alittaa. (Kävelee Kaapo-koiran kanssa Ahvenisjärventien ali kulkevaan alikulkuun.)

III

Lapsuuteni Hervanta oli pyöräilykaupunki.

IV

Lapsuuteni Hervanta oli turvallinen.

V

Juuri missään ei tarvinnut ajaa moottoriliikenteen seassa.

VI

Siis Hervannan sisällä.

(Kerrontatapa muuttuu)

4.

I

Tiitu ja isosiskonsa Mimmu ovat pysähtyneet polkupyörineen pyörätien päähän. Edessä on Kanjonin silta. Se on ensinnäkin todella korkea, mutta toisekseen siinä ei ole pyörätietä.

II

Tiitu näyttää pelokkaalta ja empivältä. Mimmu hieman uhmakkaalta. Tiitu on noin 9v. ja Mimmu 12v.

Mimmu: -Jos meinaamme päästä isoon markettiin, meidän pitää ylittää tuo silta.

Tiitu: -Mutta autot ajaa päälle!

III

-Ei ne ehkä aja, jos pysytään oikeassa reunassa. Sanoo Mimmu hieman vielä empiväisenä.

IV

-Sitten meidän pitää ajaa tosi lähellä reunaa ja siinä on alla ihan hirveä pudotus!

V

-Älä ole mami! Nyt mennään! Vastaa Mimmu isosiskouden suomalla itsevarmuudella

VI

Lähtevät ajamaan siltaa. Mimmu ensimmäisenä. Autohirviöt ajavat tosi läheltä. Tiitun meno on tutisevaa pienellä nuortenpyörällä.

5.

I

Keskellä siltaa Tiitu katsahtaa alas.

II

Hirveä pudotus. Alhaalla kulkee aivan pienenä polku ja oja.

III

Kauhistunut ilme.

-Ihan kun Kelju K. Kojootissa. Ennen kuin se Kojootti tipahtaa rotkoon. Sanoo T melkein itkien.

Ei ollenkaan hassutellen vaan ihan tosissaan.

IV

Mutta sisko ei kuule, sillä liikenteen melu peittää äänet.

V

Tiitu katsoo eteenpäin. Onko matka yhtään lyhentynyt?

VI

Ja taaksepäin. Ainakin sillan alkuun on matkaa.

Huomaa silloin lähestyvän linja-auton.

6.

I

Alkaa polkea lujempaa, kuin paetakseen lähestyvää petoa.

II

Linja-auto ajaa ohi.

III

-AAAA! Tiitu huutaa ääneen.

IV

Mimmu huomaa hätääntyneen siskonsa.

V

Pysähtyy.

-Mene sinä edellä!

VI

Tiitu pyyhkii kyyneleitä ja katsahtaa taakseen.



7.

I

Autoja lähestyy takaapäin kapealla sillalla tasaisena jonona.

II

Tiitu lähtee Mimmun ohi. Mimmu yrittää painautua niin lähelle kaidetta kuin uskaltaa tehden Tiitulle tilaa.

III

-Silta on pidempi kuin luulin! Huutaa Mimmu. Itsevarmuus on hieman karissut, muttei näytä sitä sisarelleen. Haluaa suojella.

VI-V

Tiitu jo melkein itkee. Ehkä itkeekin jo. Jatkavat sillan ylitystä.

8.

I

Lopulta alkaa sivulla maisema nousta syvästä kuopastaan ja sillan loppu hämöttää.

-Enää vähän matkaa! Kirittää Mimmu.

II

Tiitu polkee niin lujaa kuin pikku renkaillaan pääsee.

III

Lopulta silta päättyy ja he kaartavat pienelle hiekkatielle, joka seuraa Valtaväylän reittiä. Pysähtyvät.

IV

-Me selvittiin! Huudahtaa Mimmu voitonriemuisena.

T:-Meidän pitää ajaa se vielä toiseenkin suuntaan kotimatalla! Huutaa vihaisena.

V

Mimmu:-Hei, haluatko sä päästä ison marketin leluosastolle vai et?

Pikkusisko ei vastaa.

VI

M: -Siellä on vaikka mitä! Jättimäisiä Lego-sarjoja ja iso valikoima Barbeja.

9.

I

M: -Niillä on siellä persikkabarbikin! Oletko edes nähnyt sitä?

T: -En varmaan. Paitsi kuvassa. Siinä lelukuvastossa, joka tuli postissa.

II

T: -Mutta ei mulla ole kuin viikkoraha 9 markkaa. Ei sillä saa mitään leluja.

III

M: Joo, joo, mutta me mennäänkin vain katselemaan niitä. Ostetaan viikkorahoilla tietysti karkkia. Tai ehkä siirtokuvia.

IV

T: Joo, raaputuskuvat olisi kivoja! On jo paljon innostuneempi.

V

-Noni, sitten meidän pitää vaan ajaa tuota siltaa! Huutaa Mimmu ja osoittaa sinne mistä tulimme. Hänelläkin hermot kireällä autotiellä ajamisesta.

VI

-Se on kauhea!

-Niin on. Sanoo Mimmu ja polkaisee eteenpäin.

10.

I

Jatkavat matkaa.

II

Kuvataan kauempaa.

III

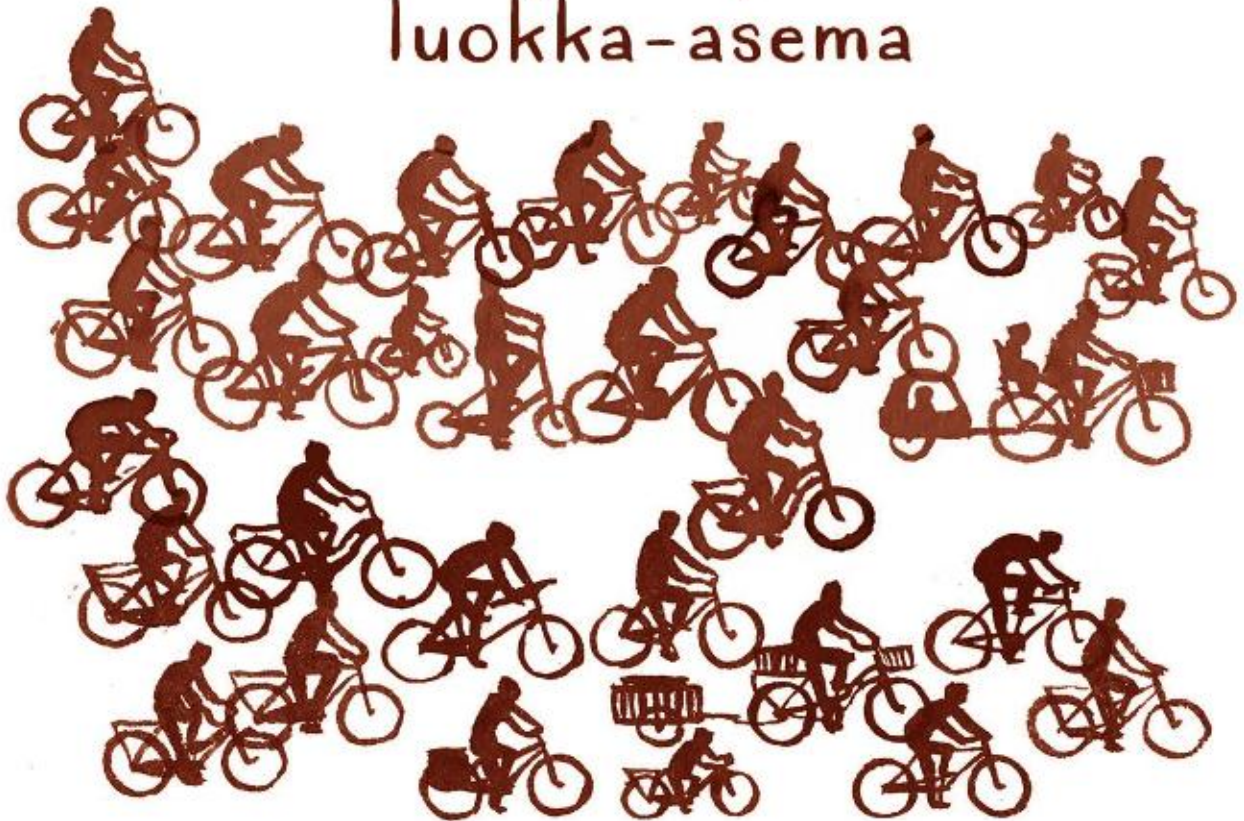
Kaukana siintää Turtolan Citymarket, jota ei tässä tarvitse toki mainostaa.

Laatikossa teksti:

Hervanta, suunniteltu kevyelle liikenteelle, mutta sieltä ei voinut poistua turvallisesti.



Pyöräilyn  
luokka-asema



1.

I

Autokaupungin ihanteet ja niiden kivettyminen yhdyskuntarakenteiksi ja kaupunkiympäristöiksi...

II

olivat vähintään yhtä paljon syynä pyöräilyn tuhoon kuin itse autot, niiden viemä tila...

III

ja pyöräilijöiden siirtyminen autoilijoiksi.

IV

Sillä, miten eri ryhmiä arvoitettiin, oli keskeinen ja mullistava vaikutus materiaaliseen kaupunkiympäristöön ja sen eri ryhmille suomiin mahdollisuuksiin.

V

Näennäisen neutraalit liikennekategoriat ja -järjestelyt pohjaavat sosioekonomisiin ja kulttuurisiin jakoihin ja arvoihin.

VI

Yksi selitys pyöräilyn heikolle asemalle 1900-luvun kaupunkisuunnittelussa voidaan löytää sen luokka-asemasta.

2.

I

1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa polkupyörä oli ollut leimallisesti keskiluokkainen,

II

mutta 1930-luvulta eteenpäin siitä tuli myös työväenluokan jokapäiväinen kulkuväline.<sup>57</sup>

III

Suomessa esimerkiksi Tampereella 1930-luvun loppupuolella uuden polkupyörän hankkineista noin puolet oli työväkeä.<sup>58</sup>

IV

Männistö-Funkin valokuva-aineistossa on silmiinpistävää 1950-luvulla pyöräilevien työikäisten miesten suuri määrä,

V

kun taas 1970-luvulla pyöräilyn marginalisoiduttua polkupyörää käyttävät kuvien perusteella enemmän naiset, eläkeläiset, lapset ja nuoret.

3.

I

Autokaupunkisuunnittelun ollessa kiivaimmillaan 1960-luvulla, autoilua pidettiin elintason mittarina.

II

Auton omistaminen ei taloudellisesti ollut läheskään kaikkien kotitalouksien ulottuvilla.<sup>59</sup>

III

Pyöräily kärsi statuksen huononemisesta myös työväenluokan sisällä.<sup>60</sup>

IV

Autoiluun siirtyminen oli 1950–1970-luvuilla liittyi paitsi taloudelliseen tilanteeseen myös sukupuoleen.<sup>61</sup>

V

Enemmistö ry totesi vuoden 1969 pamfletissaan: ”Yksityisauto on tällä hetkellä lähinnä terveen, keski-ikäisen ja kyllin varakkaan miehen liikenneväline.

VI

Perhe, jossa on tällainen henkilö, omistaa myös auton.”<sup>62</sup>

4.

I

Autokaupunki rajoitti kaikkien muiden kuin autoilijoiden liikkumista merkittävästi,

II

ja nämä rajoitukset osuivat kipeimmin alempiin tuloluokkiin, naisiin, lapsiin, eläkeläisiin ja toimintakyvyltään rajoittuneisiin.

III

Yksityisautoilu on myös nykyään sukupuolisesti ja sosiaalisesti epätasa-arvoista,<sup>63</sup>

IV

ja sen ehdoilla suunniteltu kaupunkiympäristö luo epätasa-arvoiset liikkumisolosuhteet eri ryhmille.<sup>64</sup>

V

Ne ovat myös ympäristön kannalta kestäättömiä.

(Mitja)

Uusi ensimmäinen sivu. Ei siis korvaa mitään vaan tulee alkuun parantamaan sarjakuvakerrontaa.

1.

I

Näkymä auton etuikkunasta. Maaseutua.

-Onko tämä uusi auto toiminut hyvin?

II

Äiti: Joo, mutta eihän sitä paljon muuhun tarvi kuin mökkireissuihin.

Tiitu: Ja sienimetsään menemiseen.

III

Ohittavat polkupyöräilijän, jolla lapsi turvaistuimessa.

Äiti: On tämä paljon parempi kuin se edellinen, jolla ajoin sen hirvikolarin.

IV

Tiitu katsoo pyöräilijää auton sivuikkunasta.

Tiitu: Se, joka meni täysin homeeseen huoltoliikkeen pihassa?

Äiti: Kai se nyt homehtuu kun ikkunat oli rikki.

V

Tiitu: Entäs se, jonka ovet pysyivät kiinni vain kaulahuivilla sitomalla?

Äiti: Tai se, joka syttyi itsekseen palamaan marketin pihassa keskellä jouluruuhkaa.



TIITU, OTA SIELTÄ TAKAA  
SE TOINEN SIENIKORI.



MUISTATKO SEN VANHAN  
VOLKKARIN, JOKA OLI MEIDÄN  
PERHEEN ENSIMMÄINEN AUTO?



JOO, MITJAKSI SITÄ KUTSUITTIN.  
VAALEANSININEN JA FARMARI-  
PERÄINEN.



SIINÄ EI OLLUT TAKAPENK-  
KEJÄ OLLENKAAN VAAN  
SEINÄSTÄ KÄÄNTYI VANERISET  
PENKIT, JOTKA SAI KÄÄNNETTÄ  
TAAS YLÖS.



NIIN. OSTIN SEN ERÄÄLTÄ  
URJALALAISELTA MAANVILJELIJÄLTÄ.  
SE OLI OLLUT PELTOAUTONA.



PARI TONNIA SIITÄ MAKSAIN.  
SE OLI SILLOIN KUMMISKIN  
AIKA ISO RAHA. AUTOT  
OLI KALLIITA.



SE OLI AIVAN ROMU.  
MIKÄÄN EI TOIMINUT  
KUNNOLLA.



ILMASTOINTI POLTTI SULAKKEET HETI.  
KORVATTIIN SULAKE FOLIOLLA. ISKI KIPINÄÄ  
SIELLÄ SITTEEN SIIHEN FOLIOON.

EI MENNYT  
KATSASTUKSESTAKAAN  
LÄPI!

KYMMENEN  
RUKSIA JA  
AJOKIELTO!



MITÄ SE  
TARCOITTAÄ?



SIIS KYMMENEN VIKAA, JOTKA  
ESTIVÄT KATSASTUKSESTA  
LÄPIMENON.



KORJASIN SITÄ SITTEN  
ITSE KOTONA.



MÄHÄN KYLLÄ OSASIN ITSE KORJATA,  
LÄHES KAIKEN. OLIN LUKIOIKÄISENÄ  
RAIMO RYYNÄSEN MOOTTORIKERHOSSA,  
JA ENNEN SITÄ RYYNÄSEN  
LENNOKKIKERHOSSA.



SIELLÄ MOOTTORIKERHOSSA MÄ  
ENSIMMÄISEN AUTONI MOOTTORIA-  
KIN KORJASIN.



IKINÄ EN KYLLÄ SILLÄ AUTOLLA  
PÄÄSSYT AJAMAAN. EI TULLUT  
KUNTOON. MÖIN SITTEN POIS SEN  
KILOHINNALLA. 5 PENNIÄ KLO.



MUTTA MUN KAVERI, VUOKKO  
SAI MOOTTORIPYÖRÄNSÄ KORJATTUA,  
SILLÄ ME SITTEN AJELTIIN...

HIEKKASÄRKILLE  
TANSSEIHIN.









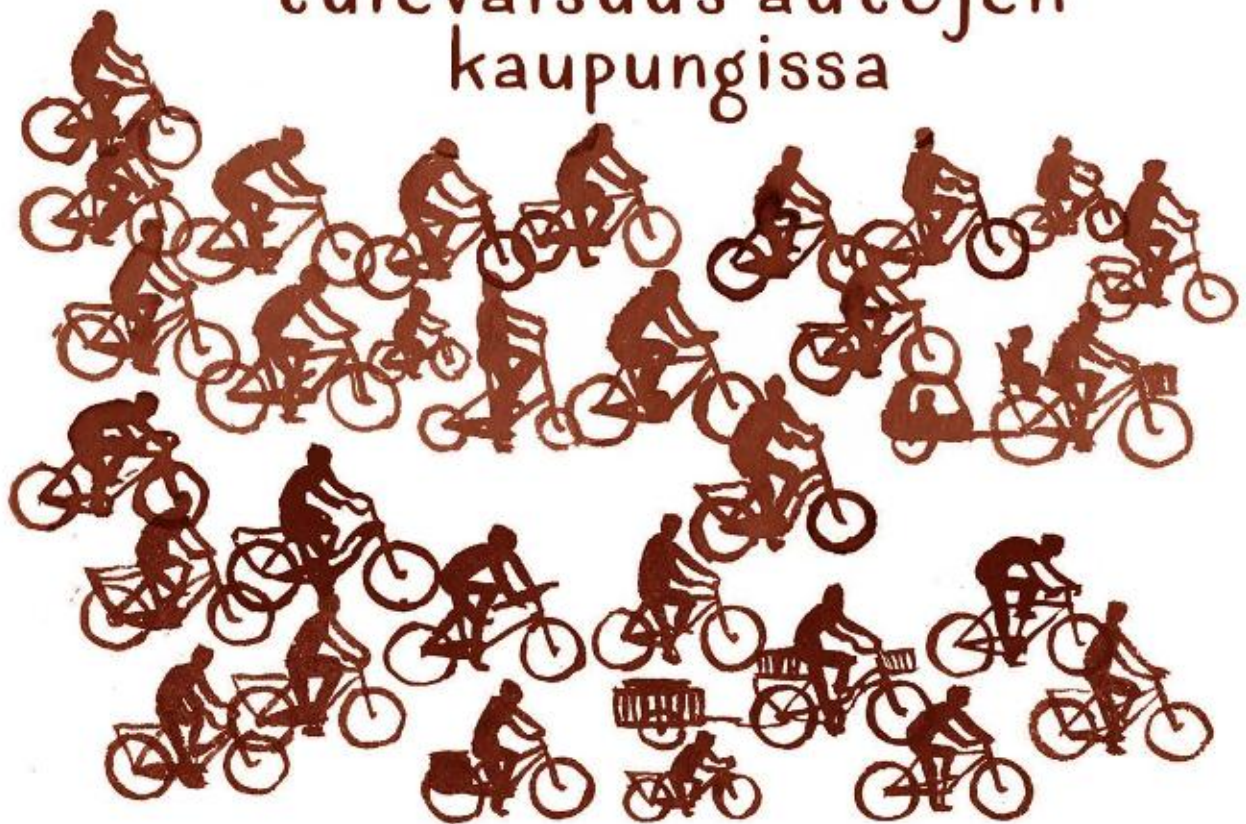








Pyöräilyn  
tulevaisuus autojen  
kaupungissa



1.

I

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuonna 2016 tavoitteeksi kävely- ja pyöräilymatkojen 30 prosentin kasvun vuoteen 2030 mennessä.

II

Tavoite perustuu kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan.<sup>65</sup>

III

Pyöräilyn ja kävelyn tukeminen kestävinä liikkumismuotoina on ollut Suomessa esillä liikennesuunnittelussa ja liikennepolitiikassa sekä valtakunnallisesti että paikallisesti viimeistään 1990-luvulta asti,

IV

mutta käytännössä pyöräilyn ja kävelyn osuus kaikista tehdyistä matkoista on 2000-luvulla laskenut

V

ja yksityisautoilun osuus noussut.<sup>66</sup>

2.

I

Liikenneviraston raportissa vuodelta 2018 todetaan: "Väestön keskittyessä suurille kaupunkiseuduille ja erityisesti kaupunkikeskustojen ytimeen odotuksena on, että liikkumismuotojen työnjako kääntyisi asteittain pois henkilöautoilusta kohti kestäviä liikkumismuotoja."

II

"Toistaiseksi matkasuoritteiden kehityksessä tätä suuntausta ei ole nähtävissä koko maan tasolla." raportti jatkaa.

III

Historiallinen tarkastelu osoittaa, että pääosin pyöräilyyn ja kävelyyn perustuva kaupunkiliikenne on mahdollinen.

IV

Se on vallinnut suomalaisissa kaupungeissa vielä reilut 50 vuotta sitten.

V

Paluu siihen ei kuitenkaan tule tapahtumaan itsestään, vaan koko kaupunkiympäristön ja liikennejärjestelmän tulee tukea pyöräilyä ja kävelyä,

VI

jotta ne voivat olla varteenotettavia liikkumismuotoja.

3.

I

Liikenne- ja viestintäministeriön kehittämisohjelmassa esitetään muun muassa sellaisia historiallisen analyysin näkökulmasta keskeisiä ja tärkeitä toimenpiteitä kuin tiiviin yhdyskuntarakenteen

II

sekä miellyttävien, sujuvien ja saumattomien pyöräilyväylien suunnittelua ja toteuttamista.<sup>68</sup>

III

Hyvin vähän huomiota kiinnitetään kuitenkin siihen, mikä oikeastaan on aiheuttanut hajanaisen yhdyskuntarakenteen...

IV

ja tehnyt pyöräilyn reiteistä epämiellyttäviä, hankalia ja katkonaisia,

V

eli autoiluun



VI

ja autoilua tukevaan suunnitteluun ja rakentamiseen sekä sen ensisijaisuuteen kaikkien suomalaisten kaupunkien liikenteessä.

4.

I

Käytännössä elämme yhä monella tavoin autokaupunki-ideaalille perustetuissa liikennerakenteissa,

II

mutta pyöräilyä pyritään edistämään ikään kuin niistä erillisenä ilmiönä.

III

Mitä pitäisi tapahtua, jotta kestävien liikkumismuotojen, erityisesti pyöräilyn, osuutta todella voitaisiin lisätä?

IV

Historiallinen kaupunkitutkimus antaa tärkeää tietoa siitä, miten nykyiseen liikennetilanteeseen on päädytty

V

ja millaisia vaikutuksia erilaisilla suunnittelutoimilla on ollut aikaisemmin.

VI

Tutkimus myös osoittaa miten olennaisia kulttuuriset ja sosiaaliset tekijät ovat kaupunkiympäristön ja -liikenteen rakentumisessa ja toiminnassa.

5.

I

Tiina Männistö-Funkin tutkimus osoittaa, miten nopea ja suuri muutos kaupunkiliikenteessä tapahtui 1950–1970-luvuilla

II

ja miten tämä muutos oli monelta osin liikenne- ja kaupunkisuunnittelun tulosta.

III

Lisäksi Männistö-Funkin tutkimus nostaa keskusteluun sen, millaisia ideologisia ja taloudellisia intressejä liikenne- ja kaupunkisuunnittelun taustalla on,

IV

sekä sen, mitkä ryhmät hyötyvät tai kärsivät millaisistakin ratkaisuista.

V

Pyöräilyn nykyisten edistämistavoitteiden kannalta keskeisintä on tilallinen tarkastelu.

6.

(Iso kuva)

I

Pyöräilyn mahdollisuus tai mahdottomuus riippuu katutilan materiaalisista suhteista.

Kaupunkiliikenteen muutoksissa on kyse rakennetun ympäristön kokonaisuudesta.

1

I

Kaupunki.

II

Utopiakaupunki.

III

Millainen se olisi?

IV

Olisi sellaisia katuja, joilla koirat voisivat juosta vapaana.

V

Ja katuja, joilla vapaana juoksisivat lapset.

2.

I

Osa kaduista olisi hiljaisia.

II

Osa täynnä elämää. Eikä se haittaisi ketään. (Orkesteri soittaa, ihmiset tanssivat kadulla)

III

Kukin löytäisi temperamentilleen tai elämäntilanteelleen sopivan asuinpaikan.

IV

Kaupungeissa satsattaisiin julkiseen liikenteeseen.

V

Myös tavaran kuljetuksessa. (Tavararatikka)

VI

Polkupyörälähetitkin toimittaisivat tavaraa, eivät ainoastaan ruokaa, koteihin ja yrityksiin.

3.

I

Autojen ylivalta kaupungissa loppuisi.

II

Autoilua ei kiellettäisi kaikkialla mutta kaupunkia ei enää suunniteltaisi vain autojen ehdoilla.

III

Polkupyöräilyä helpotettaisiin ja sille palautetasaisiin siltä viety tila.

IV

Kaduilla olisi aina kaista polkupyöräilijöille.

VI

Lisäksi olisi valtateitä vain pyörille.

V

Niillä olisi erilaisia nopeuskaistoja ja kaistoja kääntymistä varten.

VI

Valtatien varrella olisi viihtyisiä pysähdyspaikkoja riittävän tiheässä.

4.

I

Pyöräteitä voisi rakentaa myös katutasoa ylemmälle tasolle.

II

Rakenteiden ei tarvitsisi olla ollenkaan niin massiivisia kuin moottoriliikennesiltojen.

III

Jalankulkijat kulkisivat rauhassa alimmalla tasolla. (Kauniin sillan alla)

IV

Kukin omaa vauhtiaan. (Vanhus koiran kanssa)

V

Jokaisen liikeyrityksen, oppilaitoksen, sairaalan ja julkisen palvelun toimijan pitäisi ottaa sekä työntekijöiden

VI

että palvelun käyttäjien polkupyöräpaikoitus huomioon.

5.

I

Koska pyöräily näin helpottuisi ja muutettaisiin sujuvammaksi, moni luopuisi autoistaan.

II

Osa parkkipaikoista muutettaisiin puistoiksi osa niityiksi tai metsiköiksi.

III

Kaikkien katujen varteen istutettaisiin puita, koska tilaa ei enää tarvittaisi autopaikoitukseen.

IV

Automarketit menettäisivät houkuttavuutensa.

V

Ne eivät enää kuihduttaisi pienempien kaupunkien keskustoja.

VI

Kivijalkakaupat kukoistaisivat sillä juuri niihinhan asiakkaiden olisi helppo poiketa.

6.

I

Kaupungit eivät olisi enää meluisia.

II

Paitsi ehkä kaupunkifestivaalien aikaan.

III

Silloin melu olisi musiikkia ja ihmisten ääniä.

IV

Ei polttomoottorin pauhua.

V

Festarimetakka olisi helpompi sietää, koska sen tietäisi menevän ohi.

VI

Se ei jatkuisi päivästä, viikosta, kuukaudesta ja vuodesta toiseen.

7.

I

Urheiluseurat kyllä menettäisivät yhden rahasamponsa, teiden varsien siivouksen.

II

Harvempi kuitenkin erityisesti pitää siitä hommasta.

III

Isommat urheilulliset nuoret voisivat toimia riksakuskeina ja ansaita rahaa.

IV

Riksoista tulisi muutenkin olennainen osa julkista liikennettä.

V

Riksan kyytiin hyppääminen ei olisi riistoa vaan ekologinen valinta.

VI

Erityisesti vanhuksia pyrittäisiin kuljettamaan taksin sijasta riksalla.

8.

I

Sienimetsiin pääsisi polkupyörällä, julkisella liikenteellä tai niiden saumattomalla yhdistämisellä.

II

Pyöräilyn uusi kultakausi nostaisi paikallisen pyöräteollisuuden kannattavaksi.

III

Erityisesti erilaisia taakkapyöriä ja peräkärryjä kehitettäisiin lisää.

IV

Auto ei enää olisi statussymboli. Se olisi vain toisinaan käytettävä väline ihmisten ja tavaroiden kuljetukseen.

V

Eikä autoa tarvitsisi itse omistaa. Ihmiset perustaisivat kimppa-autokollektiiveja.

VI

Tai käyttäisivät hyvin toimivia kimppa-autopalveluita silloin harvoin kun autoa tarvitsevat.

9.

I

Pyöräilyn sosisaalinen merkitys tiedostettaisiin.

II

Sen vaikutus yksilön elämään.

III

Vapauteen ja itsenäiseen liikkumiseen. (teinejä pyörillä)

IV

Perheissä järjestettäisiin isot juhlat kun lapsi oppii pyöräilemään.

V

Koska autoja olisi hyvin vähän ei edes ekaluokkalaisia tarvitsisi kieltää pyöräilemästä kouluun.

VI

Kadut olisivat turvallisia. Kaikille.

10.

I

Sellainen olisi minun utopiakaupunkini.

(Iso kuva, jossa näitä edellä esiteltyjä asioita.)

Loppu

### Lisäksi:

-Lähdeluettelo

-Tiinan pistekartat, 2 sivua. (vai heti luvun perään?)

-Loppuun pyöräkuvituksia (ja kuvien tiedot) vuosien varrelta niin, että sivut menee hyvin tasan.

