

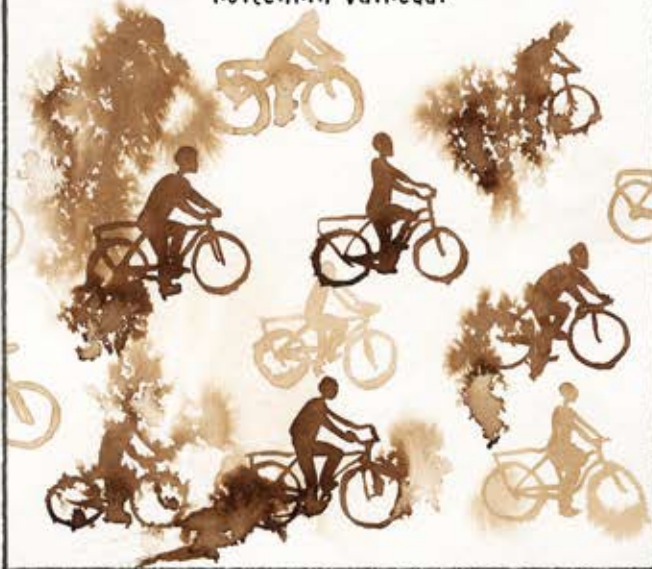
Vuonna 1982 Turun kaupunki julkaisi kevyen liikenteen kehittämissuunnitelman.



Siinä todettiin pyöräilyn muuttuneen kahdessakymmenessä vuodessa.²²



Tapahtuneen kehityksen arviointi oli kuitenkin vaikeaa.



Kansainvälisessä tarkastelussa tämä tiedonpuute 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 liikennelaskentatietoa pyöräilystä kaupunkikeskustoissa,²³



mutta esimerkiksi Helsingistä ja Oulusta keskustan reunamilta saatavilla oleva tieto noudattaa samaa yleiseurooppalaista kaavaa.²⁴



Pyöräily nimittäin vähenee huomattavasti muutamassa vuosikymmenessä.



Miten paljon ja miten nopeasti?



²³ OLDENZIEL & DE LA BRUHÈZE 2016, 12-13.

²⁴ KALLIOINEN 2002, 41-42.

1950-luvulta lähtien kaupunkitila muuttuu.



Tämä mullistus on saanut tutkimushuomiota modernistisen kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin näkökulmasta



purkuaaltojen,



suurisuuntaisten kaupunkisuunnitelmien,



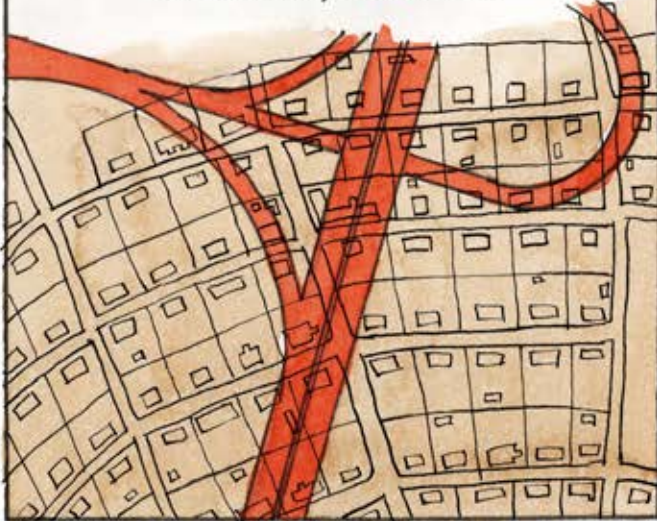
asumisen murroksen



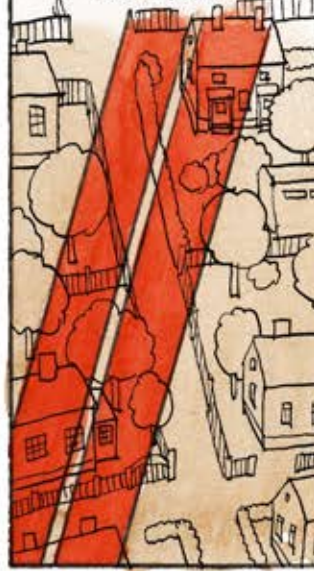
ja lähiöiden aikakautena. ²⁵



Samaan aikaan myös liikennesuunnittelu vakiintui omaksi alakseen, ja siihen on kohdistunut yhä enemmän



historiallista tutkimusta.²⁶



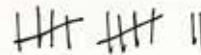
Vähemmän tiedetään siitä, miten modernistisen suunnittelun aikakausi konkreettisesti vaikutti kaupunkeihin elinympäristöinä,



ja kaupunkitilassa liikkumiseen.



Liikennettä on toki tilastoitu. Esimerkiksi Turussa näin on tehty risteyslaskentojen yhteydessä, autoliikenteen kannalta merkittävässä laskentapisteissä.²⁷



Vuoden 1948 ja 1981 laskentojen välissä tapahtui dramaattinen muutos,

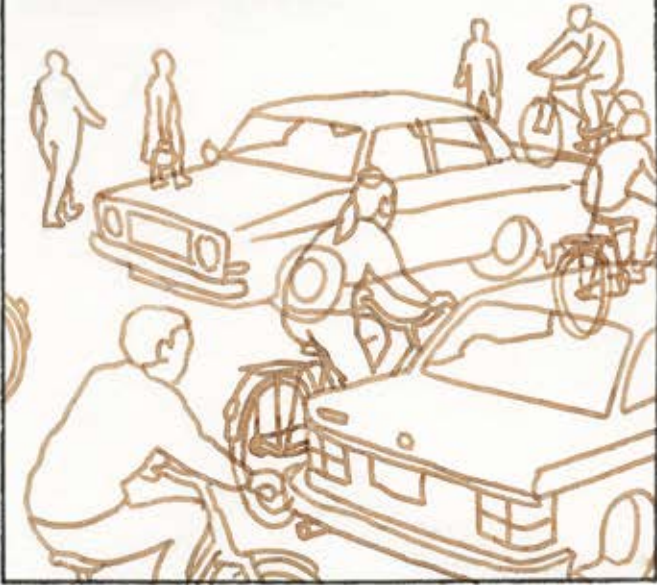


mutta tarkempaa tilastotietoa ei ole saatavilla.



26 ESIM. SCHMUCKI 2001; KALLIOINEN 2002; LUNDIN 2008; NORTON 2014; OLDENZIEL & HÄRD 2013.
27 KEVYEN LIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1982, 9.

Laskentatiedot 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 oli tullut tavaksi.



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



Ajoneuvoliikenteellä tarkoitettiin yleisesti vain motorisoitua liikennettä.



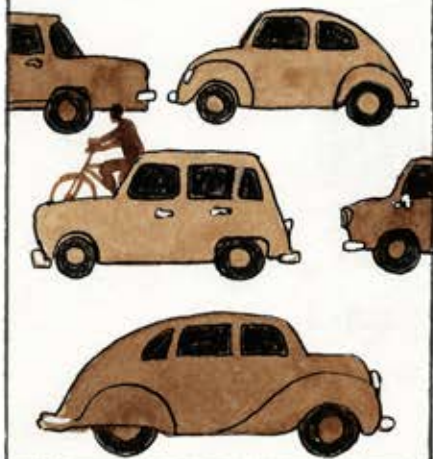
Kun kategoriaan ei sisällytetty pyöräilyä, ei siitä myöskään laadittu sellaisia tarkkoja tilastoja tai liikennemalleja kuin motorisoidusta liikenteestä.



Pyöräilystä tuli liikennesuunnittelussa näkymätöntä.²⁸



Tilastoinnin vähyyks tekee pyöräilyn tutkimisen vaikeaksi myös historiallisesta näkökulmasta.



Hajanaisen ja pistemäisen tilastotiedon perusteella on vaikea jäljittää pyöräilyn todellista laajuutta



sekä siinä tapahtuneita muutoksia.

