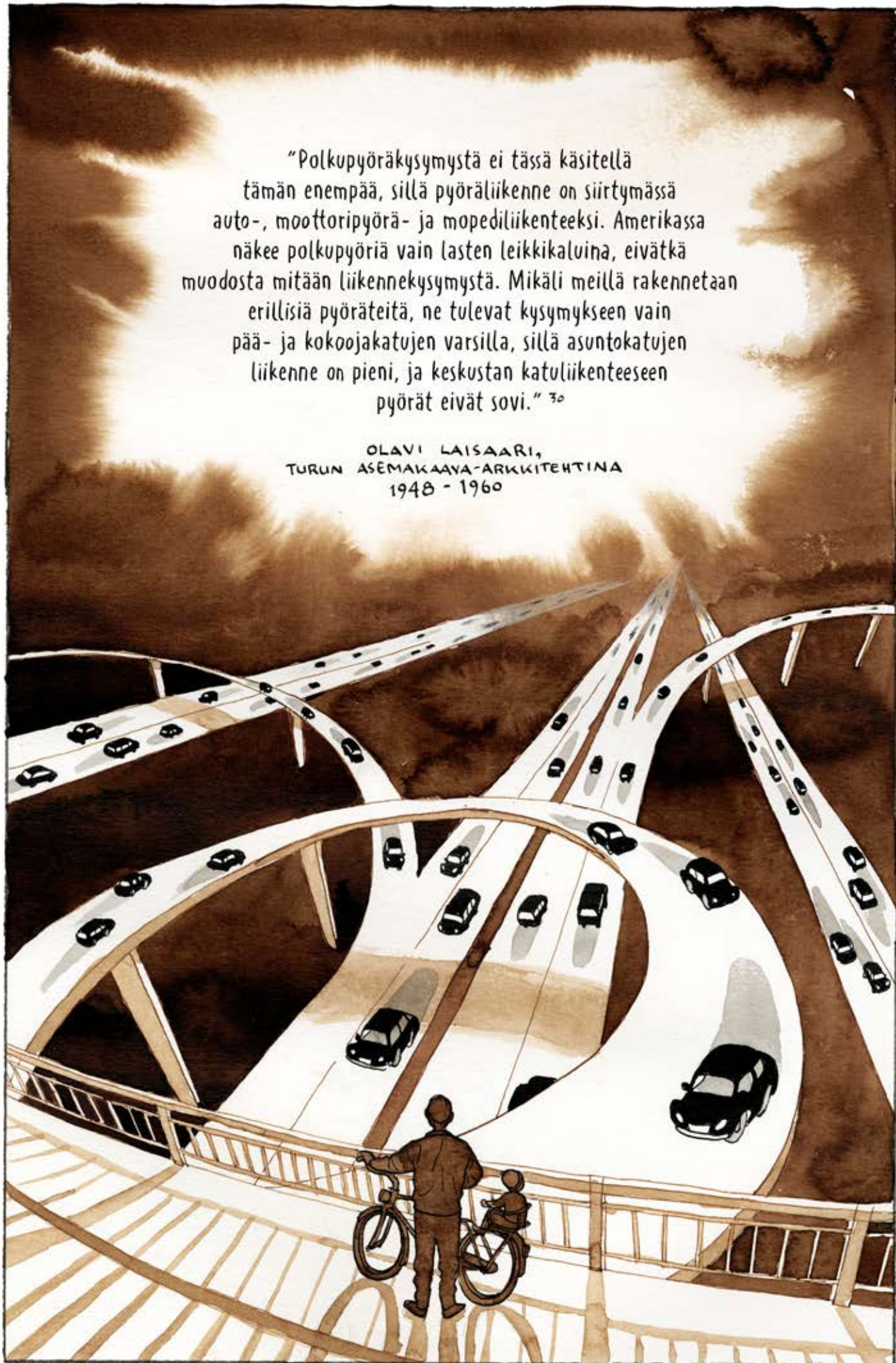


"Polkupyöräkysymystä ei tässä käsitellä
tämän enempää, sillä pyöräliikenne on siirtymässä
auto-, moottoripyörä- ja mopediliikenteeksi. Amerikassa
näkee polkupyöriä vain lasten leikkikalvina, eivätkä
muodosta mitään liikennekysymystä. Mikäli meillä rakennetaan
erillisiä pyöräteitä, ne tulevat kysymykseen vain
pää- ja kokoojakatujen varsilla, sillä asuntokatujen
liikenne on pieni, ja keskustan katuliikenteeseen
pyörät eivät sovi." ³⁰

OLAVI LAISAARI,
TURUN ASEMAKAAVA-ARKKITEHTINA
1948 - 1960



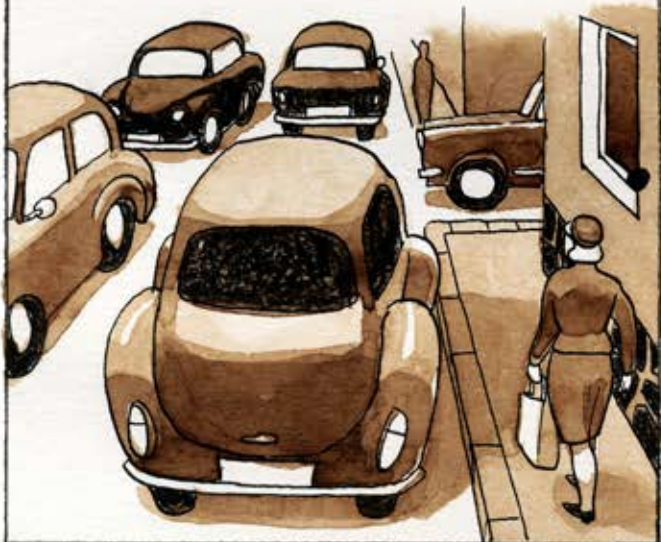
Olavi Laisaaren lausunto 1960-luvun alusta on malliesimerkki modernistisen kaupunki- ja liikennesuunnittelijoiden pyöräilynäkemyksistä.



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



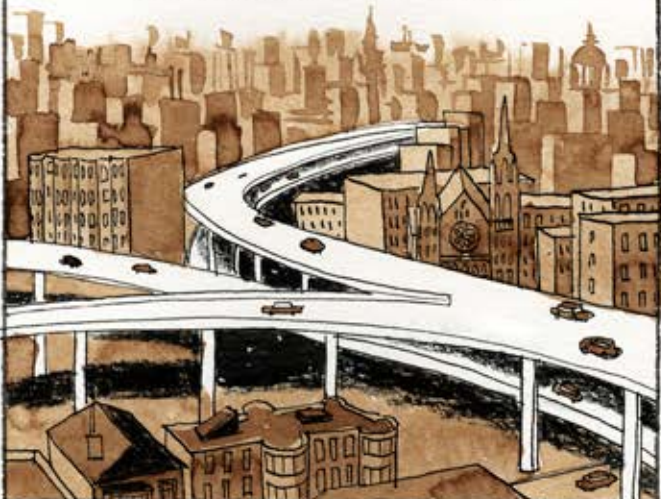
Eikä sitä tarvinnut ottaa liikennesuunnitelmissa huomioon.³¹



Liikennesuunnittelun mallimaaksi nostettiin Yhdysvallat, joka autoistui huomattavasti Eurooppaa aikaisemmin.



Kaupunkikeskustoja oli saneerattu kovalla kädellä yhä suorisuuntaisempien moottoriteiden rakentamiseksi.



Pyöräily oli kuihtunut Yhdysvalloissa liikennemutona lähes olemattomiin jo 1900-luvun alussa.³²



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, jonka asema oli hyvin vahva toisen maailmansodan jälkeisessä Euroopassa.³³



Liikennesuunnittelu itsenäistyi omaksi suunnittelun alueekseen, jolla asiantuntijat ja näiden ohjeistot saivat kaupungeja mullistaneen voiman.³⁴



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



³³ EMANUEL 2012, 153.

³⁴ LUNDIN 2008.

Se painotti tarvetta leventää keskustan katuja sekä autoliikenteen sujuvuuden että parkkipaikkojen luomisen takia,³⁵



vaikka rekisteröityjä moottoriajoneuvoja oli kaupungissa 1950-luvun alussa alle 4000.³⁶



Laisaari oli modernistisen liikennesuunnittelun kannattaja, joka halusi suunnitella funktionalististen ihanteiden mukaisesti hajautettuja, autoilua suosivia kaupunkeja.³⁷



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



35 LAISAARI 1952, 66-68.

36 LAAKSO 1984, 276.

37 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.³⁹



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 oli niin suuri, ratkaisua haettiin erillisten pyöräteiden rakentamisesta.⁴⁰



Esimerkiksi Helsingin kaupungin ensimmäinen pyörätiesuunnitelma on tältä ajalta, vuodelta 1939.⁴¹



39 MCGHANE 1995; KALLIOINEN 2002.
40 OLDENZIEL & HÄRD 2013, 152–154.
41 OLDENZIEL & HÄRD 2013, 152–154.

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.⁴²

Autoistumiseen suhtauduttiin kuin luonnonvoimaan, johon yhteiskuntien oli sopeuduttava ja jonka vapaata etenemistä niiden oli edistettävä.⁴³



42 SCHMUCKI 2001, LUNDIN 2008B.

43 LUNDIN 2008, 271-275.

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



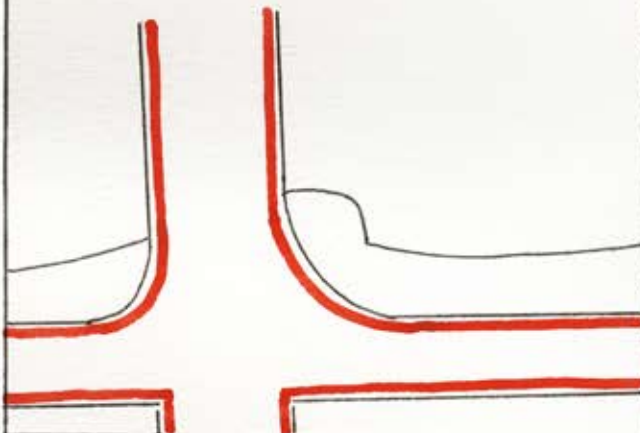
se otti kuitenkin myös pyöräliikenteen huomioon ja viittasi tanskalaiseen pyörätiesuunnitteluun.



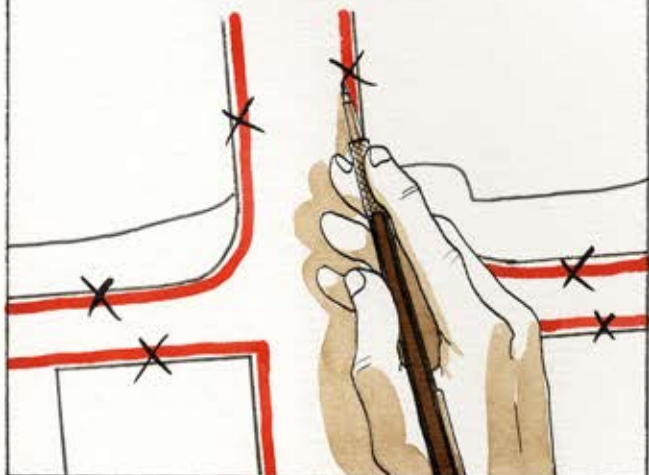
Laisaaren arvion mukaan autoliikenne moninkertaistuisi, mutta samalla myös polkupyöräliikenne tulisi todennäköisesti kaksinkertaistumaan.



Pyöriä varten tarvittaisiin kaikille silloille sekä suuremmille kaduille pyörätiet.



Samalla hän kuitenkin totesi, ettei näitä varten ollut tilaa.⁴⁴



1960-luvulle tultaessa hän ei katsonut pyöräilyn kuuluvan kaupunkikeskustoihin enää ollenkaan.⁴⁵

