

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



Ennen 1950-lukua useimmissa Euroopan kaupungeissa pyöräilyn liikennemuutososuuden arvioidaan olleen noin 40 prosenttia tai enemmän.<sup>46</sup>



Esimerkkikaupunkimme Turku ei kalpene kansainvälisessä vertailussa: sen vuonna 1948 toteuttamassa liikennelaskennassa polkupyörien osuus ajoneuvoliikenteestä oli noin 57 prosenttia.



Männistö-funkin tutkimuksessa 1950-luvun pistekartassa polkupyörät ovat ylivoimaisesti suurin ajoneuvoryhmä ja liikkuvat tasaisimmin koko ruutukaava-alueella.\*

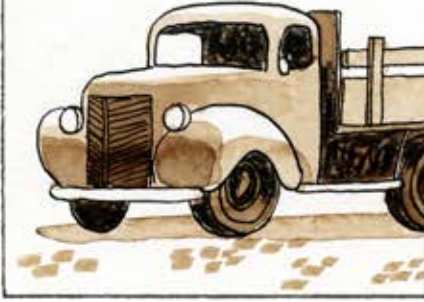


<sup>46</sup> OLDENZIËL & DE LA BRUHÈZE 2016, 12–17.  
\* KATSO SIVU XXX

Moottoriajoneuvoja on erityisesti joillakin kaduilla jo jonkin verran,



mutta tavara- ja joukkoliikenne ovat henkilöautoilua 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>47</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 katukuvalle:



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 kaksikymmenkertainen polkupyöriin verrattuna.



Kuva-aineistojen pohjalta laadittujen pistekarttojen 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.



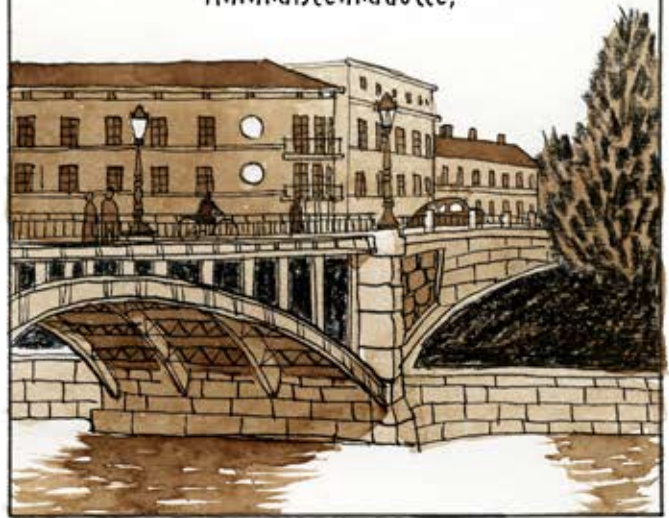
Se tuo esiin muutoksen nopeuden  
ja mittakaavan



ja 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 liikenne-  
laskennassapolkupyörien osuus  
ajoneuvoliikenteestä oli 8 prosenttia.<sup>48</sup>



Vain 33 vuotta aiemmin 1948 liikenne-  
laskennassa polkupyörien osuus ajoneuvo-  
liikenteestä oli siis noin 57 prosenttia.<sup>49</sup>



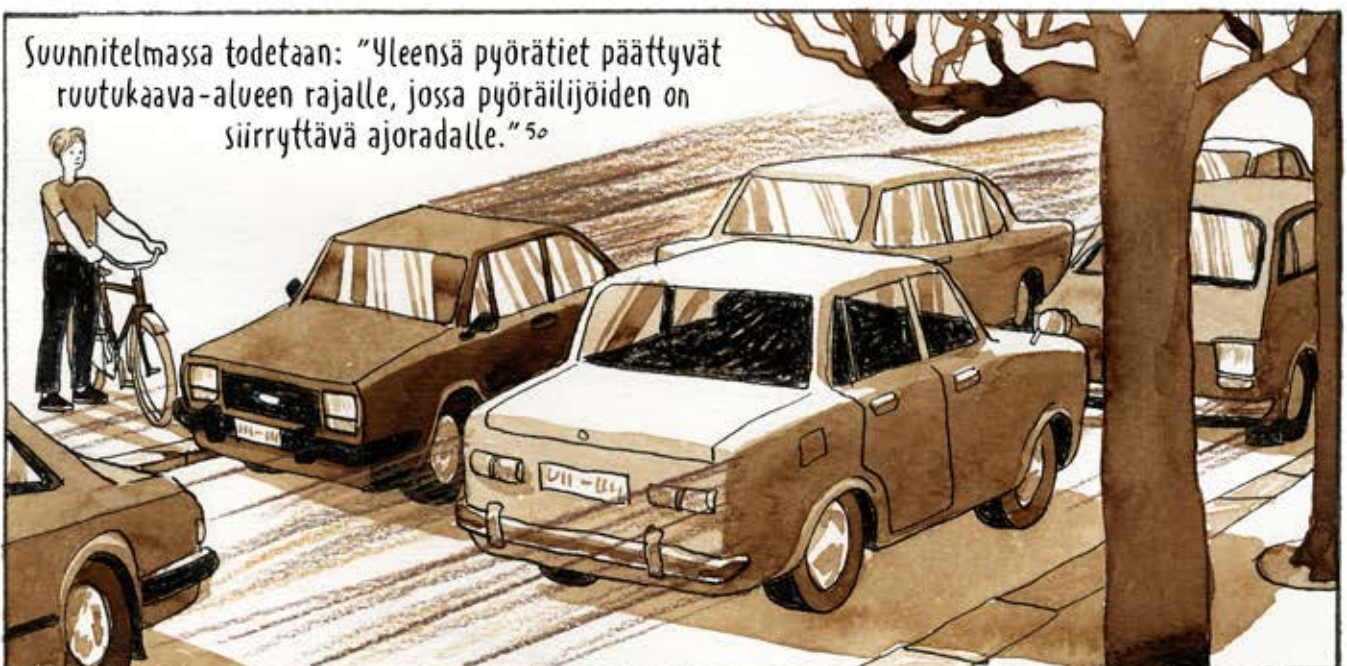
Vuonna 1982 Turun kaupungin  
julkaisemassa kevyen liikenteen  
kehittämissuunnitelmassa...



todettiin pyöräilyväylästä  
puutteellisuus varsinkin keskustassa ja  
esitettiin keinoja sen  
parantamiseksi.



Suunnitelmassa todetaan: "Yleensä pyörätiet päättyvät  
ruutukaava-alueen rajalle, jossa pyöräilijöiden on  
siirryttävä ajoradalle."<sup>50</sup>



48 TURUN KAUPUNKI 1984, 16.  
49 LAISAARI 1952.  
50 TURUN KAUPUNKI 1982, 9.

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



mutta niihin ei puututtu, vaan autoliikenne sai kasvaa entisestään.<sup>51</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>52</sup>



51 HELSINGIN SANOMAT 22.4.1990.

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

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



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.<sup>53</sup>

