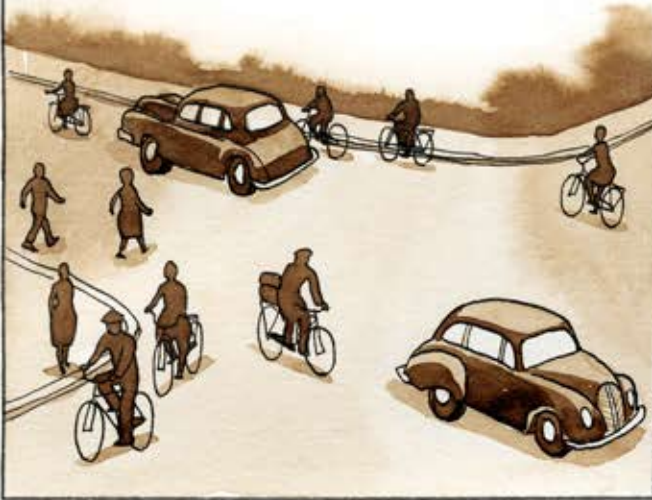


1950-luvulta 1970-luvulle tapahtuva liikenteen muutos näkyy katutilan dramaattisena muutoksena.⁵⁴



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



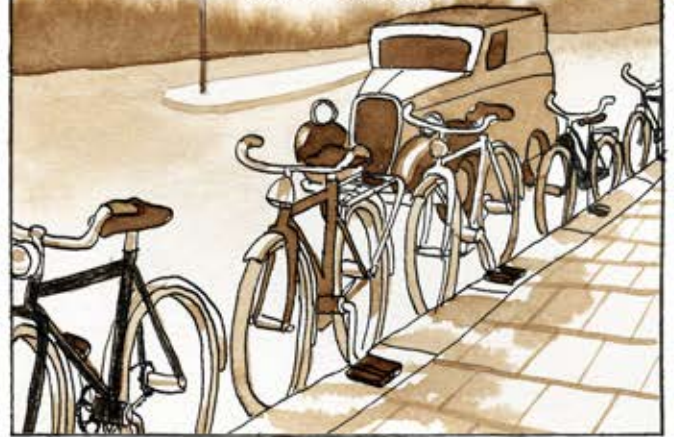
tai ovat seisahduneet ja pitävät pyöränsä kadun puolella.



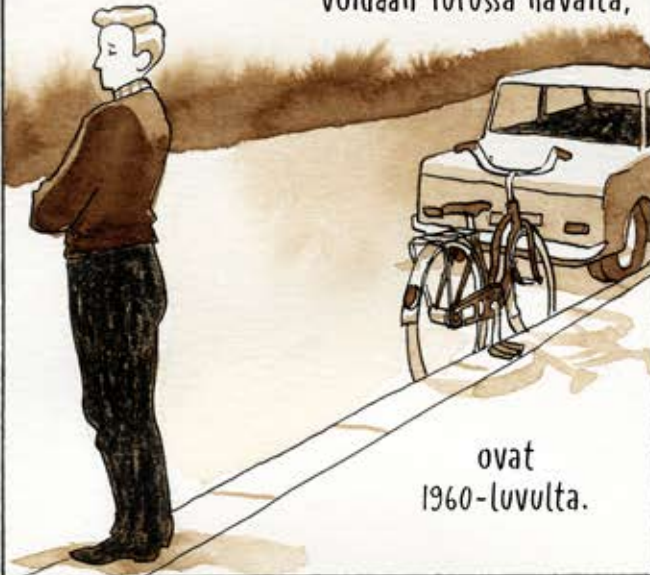
Kuvien perusteella myös polkupyörien pysäköinti kadulle, toinen poljin reunakiveen tuettuna, oli yleistä 1950-luvulla ja sitä edeltävinä vuosikymmeninä.



Tämä tapa tunnettiin myös muualla. Esimerkiksi Tukholmassa sitä yritettiin kitkeä jo 1940-luvulla, koska sen nähtiin haittaavan autojen pysäyttämistä ja pysäköimistä kadun varteen.⁵⁵

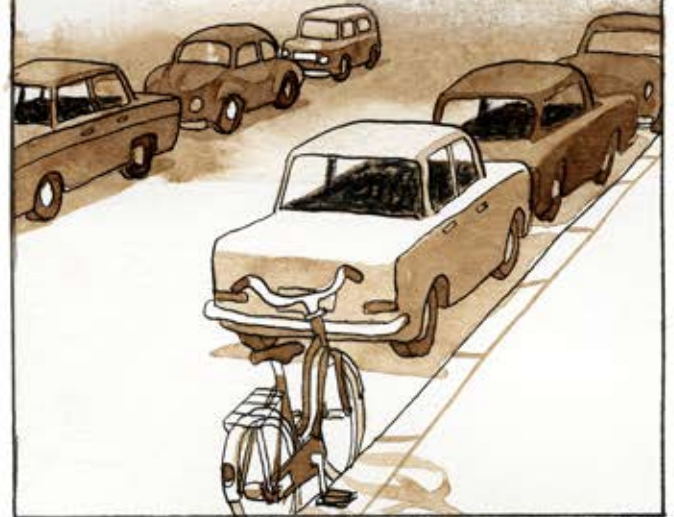


Viimeiset kuvat, joissa tätä pysäköimistapaa voidaan Turussa havaita,



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 1960-luvun alussa määrällisen tarkastelun perusteella 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 täyttivät katutilaa ja vaikuttivat kaikkien kadulla liikkuvien mahdollisuuksiin.



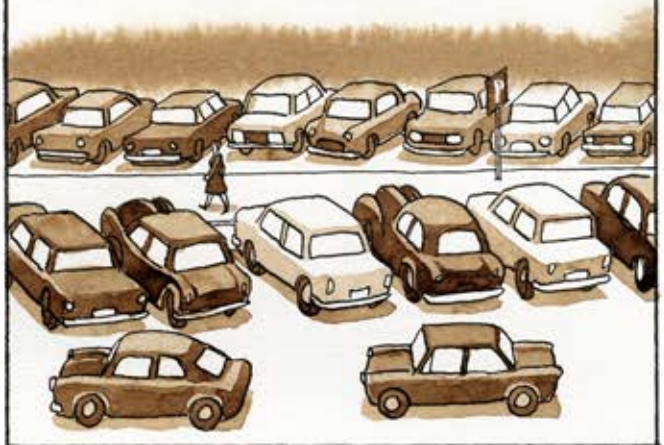
Pysäköintikysymys oli autoistumisen vuosikymmeninä merkittävä liikennesuunnittelussa ja usein keskeinen päätöksissä purkaa vanhoja kaupunkikeskustoja.⁵⁶



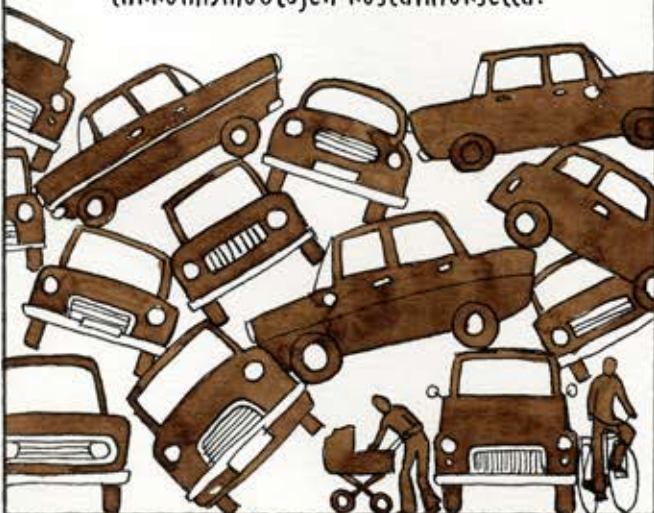
Myös Laisaaren suunnitelmassa painotettiin tarvetta luoda lisää pysäköintipaikkoja leventämällä katuja ja muuntamalla tonttitilaa pysäköintikäyttöön.⁵⁷



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



teki laajamittaisen autoistumisen mahdolliseksi ja suosi henkilöautojen tilanottoa muiden liikkumismuotojen kustannuksella.⁵⁸



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



56 LUNDIN 2008, 111-113.

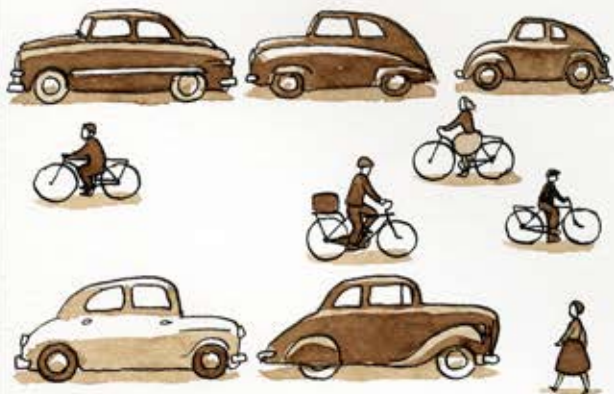
57 LAISAARI 1952, 68.

58 HAGMAN, GULLBERG & LUNDIN 2007, 99-179.

Kuva-analyysin perusteella 1950-luvun alussa kaksi suurinta ajoneuvoryhmää Turun kaduilla olivat 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



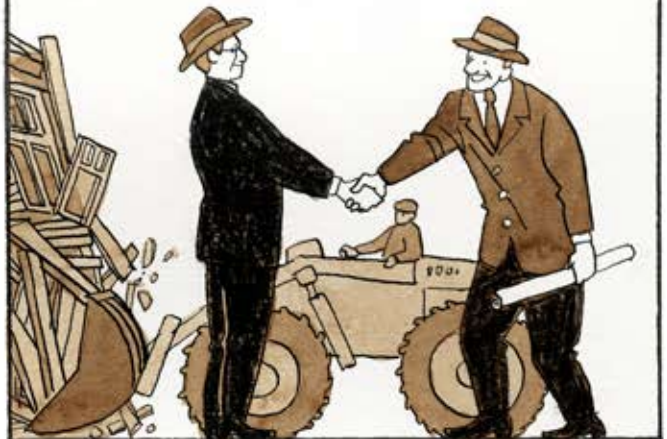
leventämällä katuja.⁵⁹



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.⁶⁰



Purku- ja rakennusaallon seurauksena osa Turun kaduista muuttui lähes tunnistamattomiksi



reilussa kymmenessä vuodessa.



59 HANGISTO 2013, 14-15.

60 LAHTINEN 2013, 26-27, 35-36.

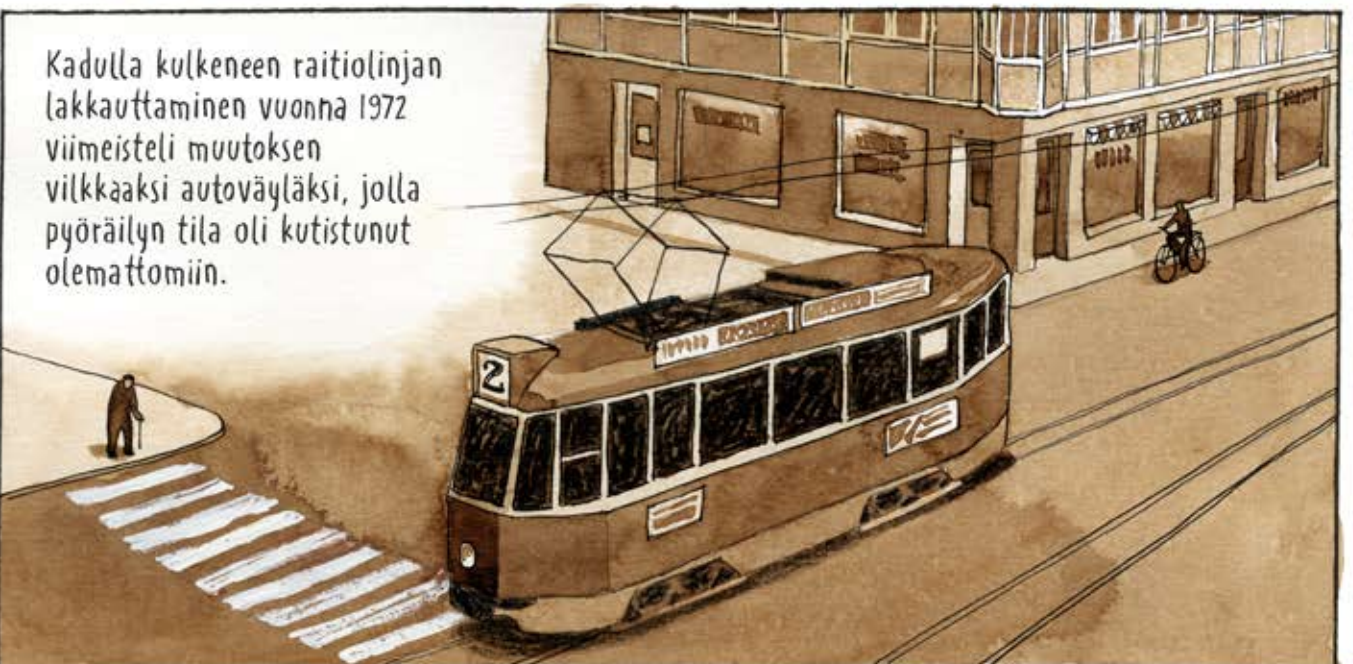
Esimerkkinä voidaan tarkastella Hämeenkadun muutosta. Hämeenkatu oli 1950-luvun valokuvien määrällisessä tarkastelussa yksi vilkkaimmista pyöräilyväylistä.



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



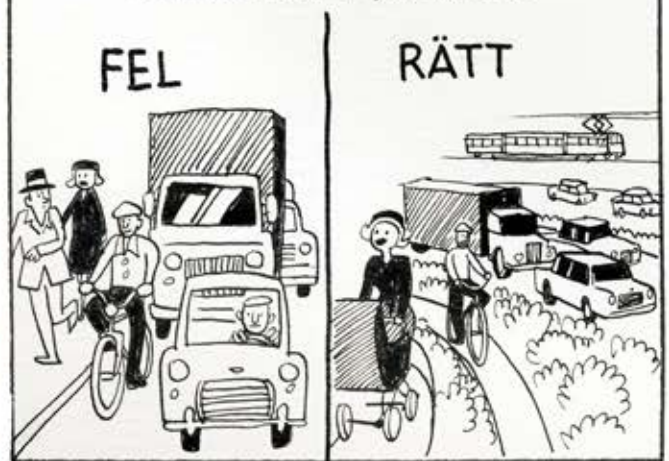
Kadulla kulkeneen raitiolinjan lakkauttaminen vuonna 1972 viimeisteli muutoksen vilkkaaksi autoväyläksi, jolla pyöräilyn tila oli kutistunut olemattomiin.



Tärkeä osa autokaupunkisuunnittelua oli eri liikennemuotojen erottaminen toisistaan.



Ruotsissa 1960-luvulla kehitetystä SCAFT 1968 -ohjeistosta tuli Pohjoismaissa erotteluperiaatteen normisto, jolla oli suuri vaikutus kaupunkiympäristöön.⁶¹



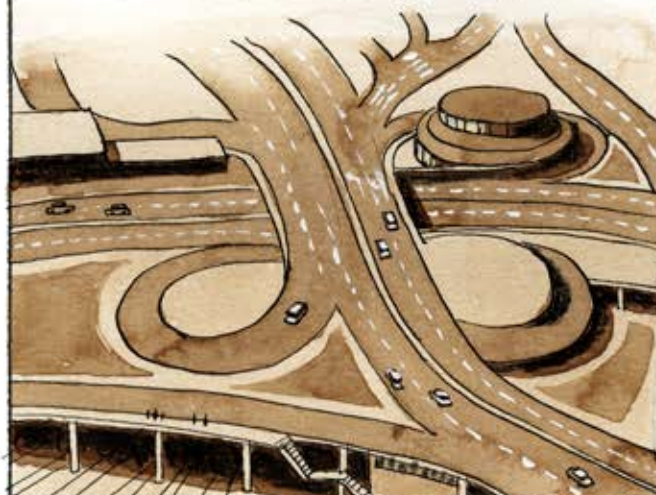
Erottelua perusteltiin liikenneturvallisudella, mutta käytännössä kyse oli myös autoliikenteen sujuvuuden lisäämisestä



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.



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



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



Siinä pyöräilijöiden olisi siirryttävä kävelemään tai käyttämään joukkoliikennettä.⁶²



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



Valokuva-aineistosta voi huomata muutoksen pyöräilyn tilassa.



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



Selvästi ajoradalle kuulunutta pyöräilyä koettiin nyt kuitenkin erotteluperiaatteiden mukaisesti mahdollta 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 ongelmat.



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.

Äärimmillään tilallinen orpous johtaa jopa siihen, että pyöräilijän henki on halpa.⁶⁷

