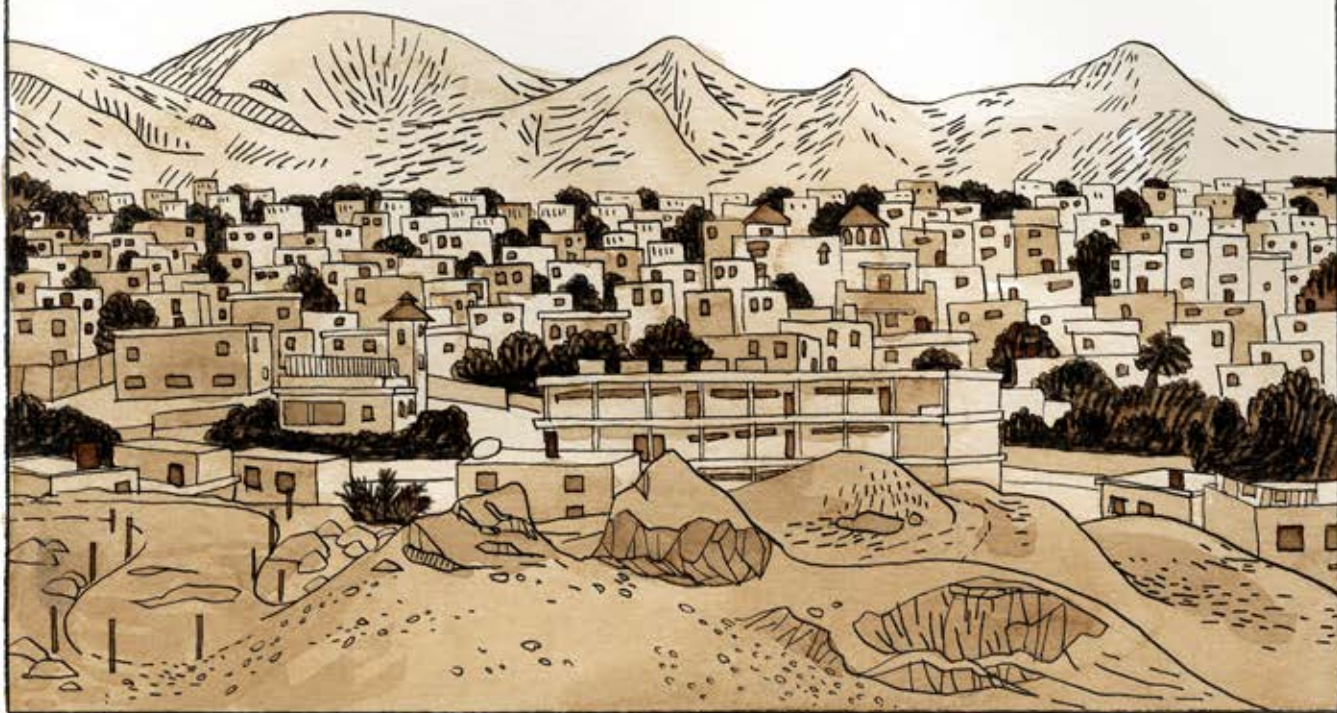


Jeriko

Yksi vanhimmista yhä olemassa
olevista kaupungeista

Kaupungeja on ollut olemassa kymmentuhatta vuotta.



Autoja noin 140 vuotta.

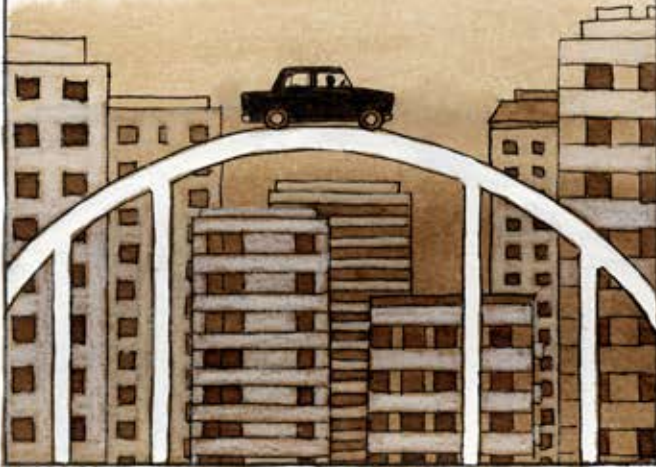
Ensimmäinen patentoitu polttomoottoriauto

1886

Rakentaja
**Karl
Benz**



Autoilun ehdoton ihannointi 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 voidaan ajoittaa autokaupungin yleisesti jaettuna suunnitteluideaalina vuosille 1955–1971.



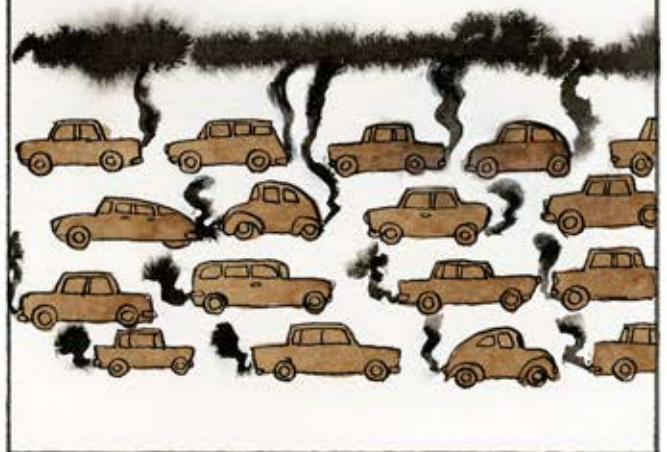
Edeltävät kymmenen vuotta painottivat kaupunkien kokonaisvaltaista liikennesuunnittelua, mutta tällöin myös joukko-
liikenteellä oli suuri painoarvo, ei pelkästään yksityisautoilulla.



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



mutta kritiikki autoilun aiheuttamia haittoja kohtaan lisääntyi ja autosuunnittelua alettiin kyseenalaistaa.⁶⁴



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



toisin kuin Yhdysvalloissa, missä autokaupunkien rakentaminen oli ehtinyt jo pidemmälle.⁶⁵



Myös Suomessa alettiin kritisoida autoilun asemaa.



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



Turussakin asenteet muuttuivat 1970-luvun alussa, massiiviset moottoritiekaavailut kyseenalaistettiin ja keskustan purkamista haluttiin suitsia.⁶⁶



65 HAGMAN, GULLBERG & LUNDIN 2007, 175.

66 LAHTINEN 2013, 60-65. KS. MYÖS PELTOLA 1995, 38.

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



Samalla kuitenkin korostui ajatus sujuvan liikenteen merkityksestä taloudelliselle kilpailukyvyille,



minkä kanssa ajatusta autoliikenteen rajoittamisesta oli vaikea sovittaa yhteen.⁶⁷



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



ensin kansalaisaktiivismin ja pienimuotoisena politiikan välineenä,

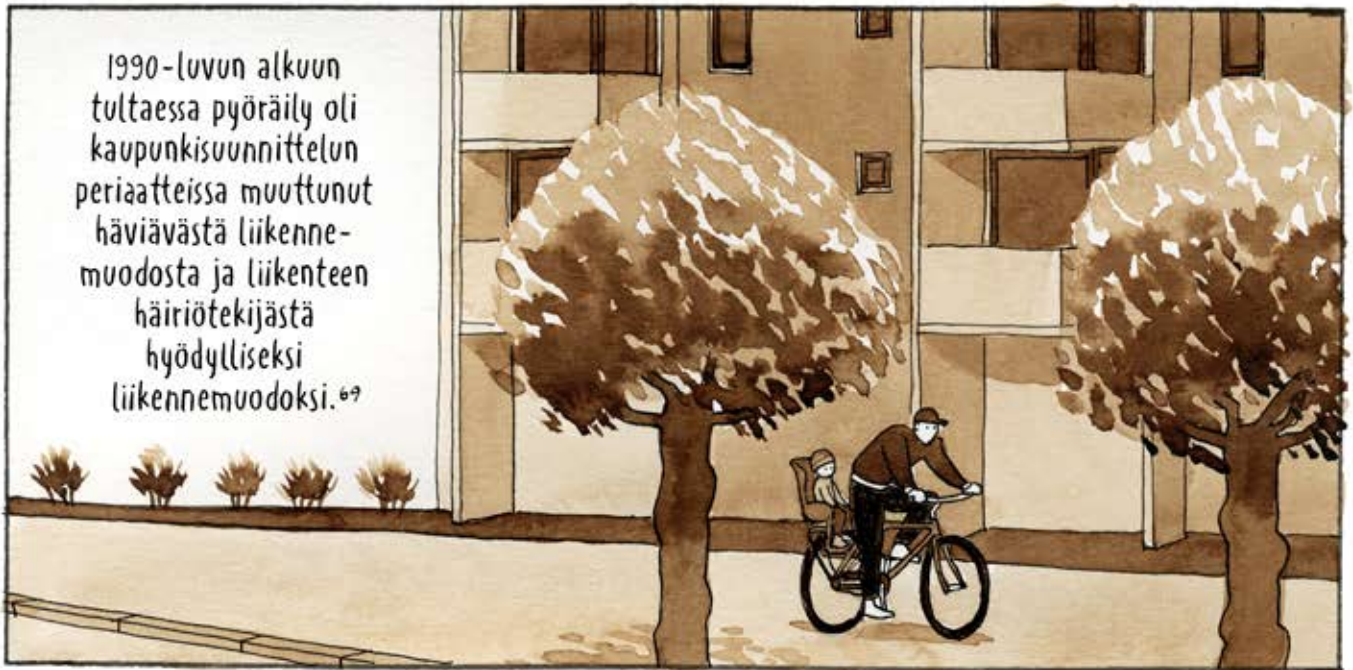


vähitellen myös liikennesuunnittelussa.⁶⁸



⁶⁷ KALLIOLAINEN 2002, 82-85.
⁶⁸ EMANUEL 2012, 279-328.

1990-luvun alkuun tultaessa pyöräily oli kaupunkisuunnittelun periaatteissa muuttunut häviävästä liikennemuodosta ja liikenteen häiriötekijästä hyödylliseksi liikennemuodoksi.⁶⁹



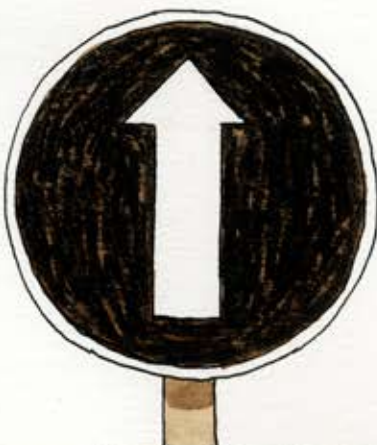
Myös Turussa tehtiin jo vuonna 1979 päätös kevyen liikenteen suunnitelman laatimiseksi koko kaupunkialueelle.⁷⁰



Kovin paljon ei kuitenkaan saatu keskustan alueella aikaan.



Suuntaa oli 1960-luvun jälkeen vaikea muuttaa,



vaikka liikennesuunnittelijat itsekkin huomasivat aikaisemmat virhearviossa.⁷¹



69 KALLIOINEN 2002, 100.
70 TURUN KAUPUNKI 1982, 1.
71 LUNDIN 2008, 284.

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.⁷²



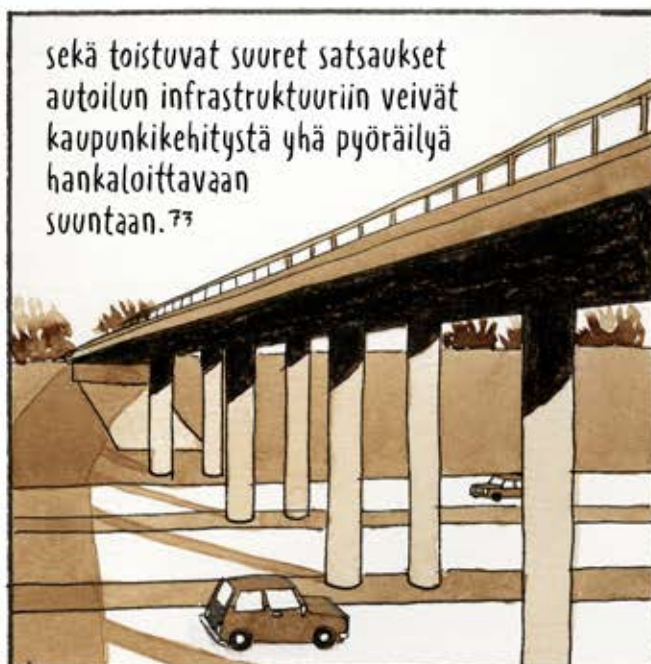
Pyöräilijöiden tilanne parani osittain, kun heille suunniteltiin omia liikeneratkaisuja,



mutta samalla kaupunkirakenteen jatkuva hajautuminen...



sekä toistuvat suuret satsaukset autoilun infrastruktuuriin veivät kaupunkikehitystä yhä pyöräilyä hankaloittavaan suuntaan.⁷³



72 LUNDIN 2008, 284.

73 EMANUEL 2012, 344.

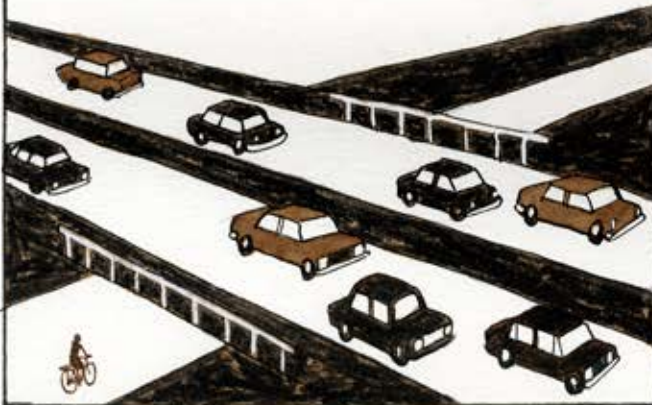
Vaikka unelma modernistisesta autokaupungista oli lyhytikäinen, sen vaikutukset olivat kauaskantoiset.



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



1950- ja 1960-luvun suunnittelu-
päätösten ja -toimien vuoksi
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.⁷⁴



Liikennejärjestelyissä polkupyöräily sivuutettiin joko tarkoituksella tai tuottamuksellisesti.

