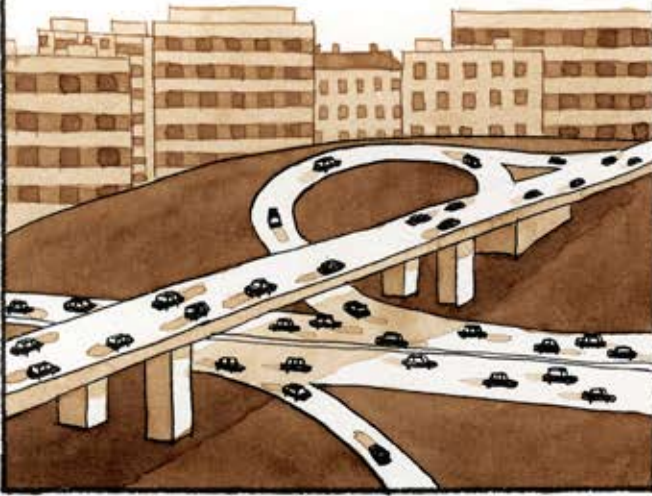
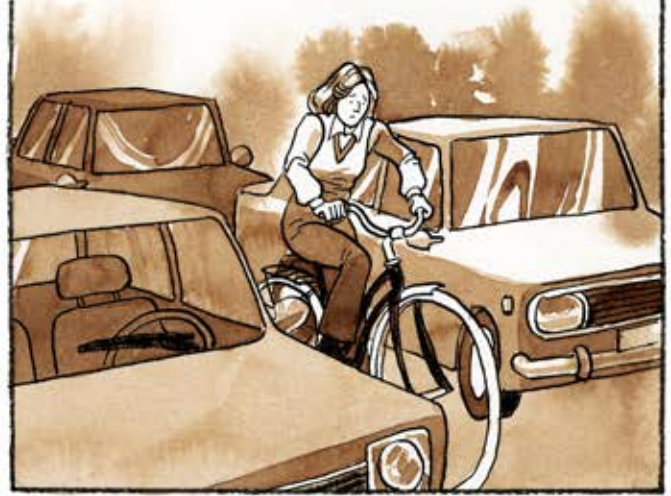


Autokaupungin ihanteet ja niiden
kivettyminen yhdyskuntarakenteiksi
ja kaupunkiympäristöiksi...



olivat vähintään yhtä paljon syynä
pyöräilyn tuhoon kuin itse autot,
niiden viemä tila...



ja pyöräilijöiden siirtyminen
autoilijoiksi.



Sillä, miten eri ryhmiä arvoitettiin,
oli keskeinen ja mullistava vaikutus
materiaaliseen kaupunkiympäristöön
ja sen eri ryhmille suomiin
mahdollisuuksiin.



Autoilijoiden ja pyöräilijöiden ryhmät
erosivat toisistaan keskimäärin muutenkin
kuin pelkästään liikkumismuodon suhteen.



Yksi selitys pyöräilyn heikolle asemalle
1900-luvun kaupunkisuunnittelussa voidaan
löytää sen luokka-asemasta.



1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa polkupyörä oli ollut leimallisesti keskiluokkainen,



mutta 1930-luvulta eteenpäin siitä tuli myös työväenluokan jokapäiväinen kulkuväline.⁷⁵



Suomessa esimerkiksi Tampereella 1930-luvun loppupuolella uuden polkupyörän hankkineista noin puolet oli työväkeä.⁷⁶



Männistö-Funkin valokuva-aineistossa on silmiinpistävää 1950-luvulla pyöräilevien työikäisten miesten suuri määrä,



kun taas 1970-luvulla pyöräilyn marginalisoiduttua polkupyörää käyttävät kuvien perusteella enemmän naiset, eläkeläiset, lapset ja nuoret.



⁷⁵ OLDENZIEL & HÄRD 2013, 145-151; EMANUEL 2012, 52.

⁷⁶ MAURANEN 2007, 117, 138-141.

Autokaupunkisuunnittelun ollessa kiivaimmillaan 1960-luvulla autoilua pidettiin elintason mittarina.



Auton omistaminen ei ollut läheskään kaikkien kotitalouksien ulottuvilla.⁷⁷



Pyöräily kärsi statuksen huononemisesta myös työväenluokan sisällä.⁷⁸



Autoiluun siirtyminen liittyi 1950–1970-luvuilla paitsi taloudelliseen tilanteeseen myös sukupuoleen.⁷⁹



Enemmistö ry totesi vuoden 1969 pamfletissaan: "Yksityisauto on tällä hetkellä lähinnä terveen, keski-ikäisen ja kyllin varakkaan miehen liikenneväline.



Perhe, jossa on tällainen henkilö, omistaa myös auton."⁸⁰



77 PELTOLA 1995, 40.
78 OOSTERHUIS 2019, 83.
79 LOX 2019, 38.
80 SUNDBSTRÖM 1969, 81.

Autokaupunki rajoitti kaikkien
muiden kuin autoilijoiden
liikkumista merkittävästi,

ja nämä rajoitukset osuivat
kipeimmin alempiin tuloluokkiin,
naisiin, lapsiin, eläkeläisiin ja
toimintakyvyltään rajoittuneisiin.



Yksityisautoilu on myös nykyään
sukupuolisesti ja sosiaalisesti
epätasa-arvoista,⁸¹



ja sen ehdoilla suunniteltu
kaupunkiympäristö luo epätasa-arvoiset
liikkumisolosuhteet eri ryhmille.⁸²
Yksityisautoilu on myös ympäristön
kannalta kestämatöntä.



⁸¹ LIIKKENNEVIRASTO 2018, 85.
⁸² KS. ESIM. MARTENS 2017.