

Vuonna 1982 Turun kaupunki julkaisi kevyen liikenteen kehittämissuunnitelman.



Siinä todettiin pyöräilyn muuttuneen kahdessakymmenessä vuodessa.



Tapahtuneen kehityksen arviointi oli kuitenkin vaikeaa.



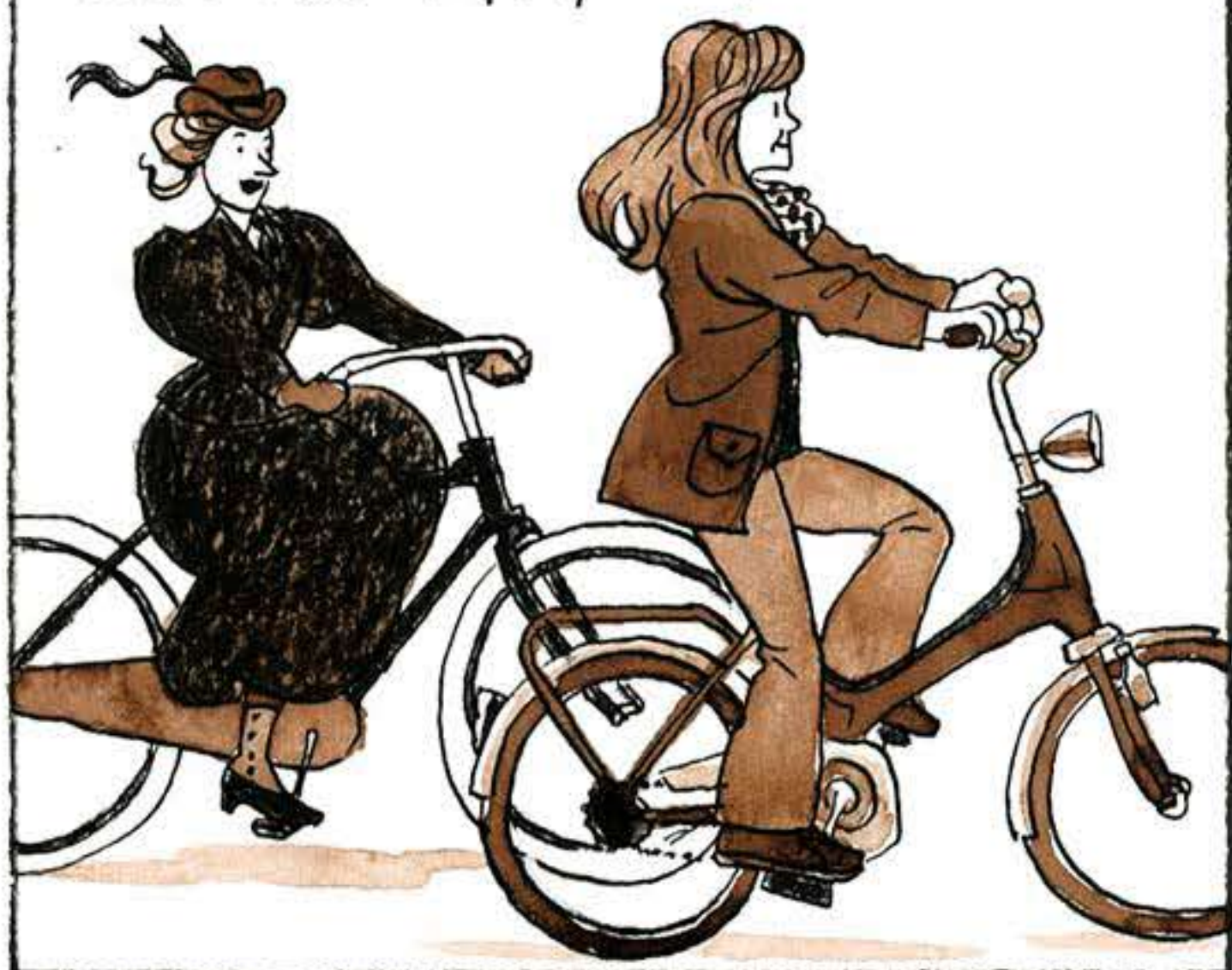
Kansainvälisessä tarkastelussa tämä tiedonpuute on hyvin tyypillistä.



Pyöräilijöiden määristä on vaikea löytää vertailukelpoista tilastotietoa,



paitsi historiallisesti kaukaisemmista ajoista, myös 1970-luvulta nykyaikaan.



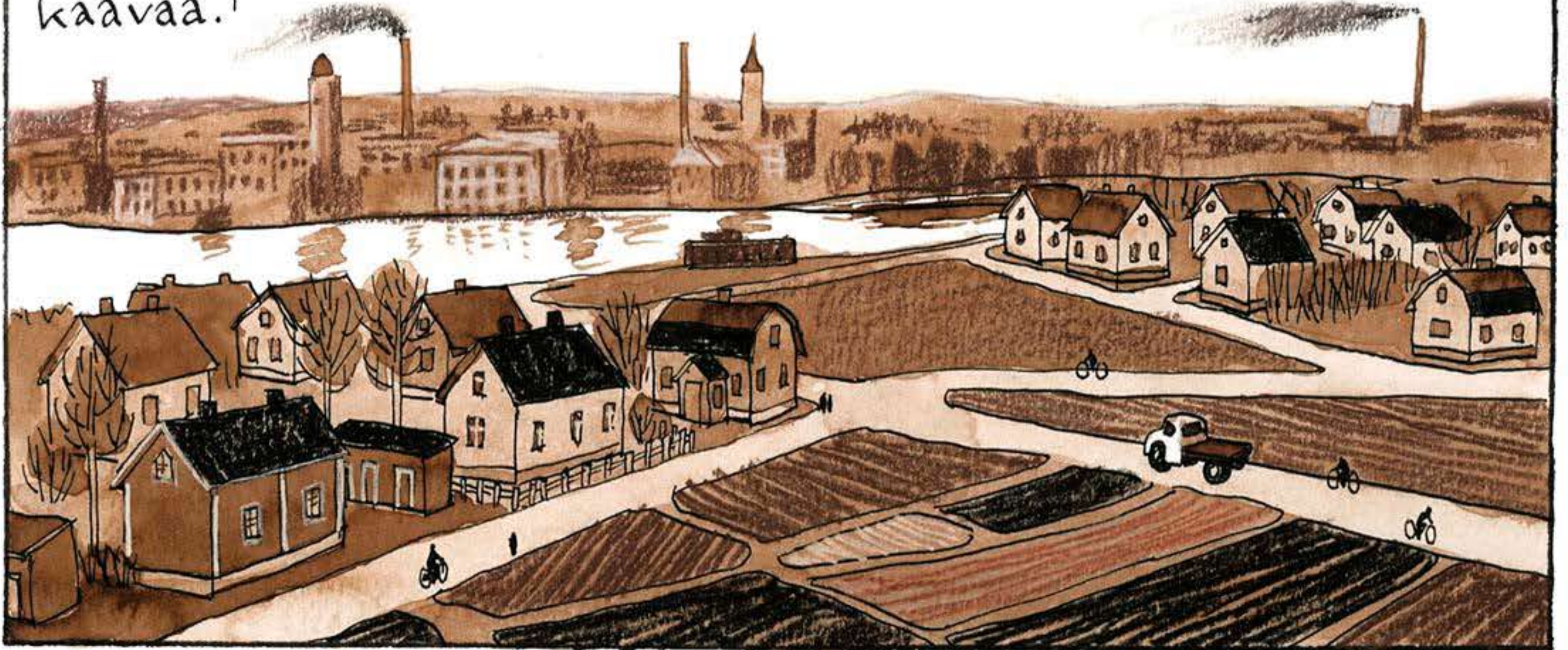
Eri Länsi-Euroopan maista kerättyä tilastotietoa vertailemalla syntyy tietojen aukkoisuudesta huolimatta melko selvä yleiskuva pyöräilyn kehityksestä 1900-luvulla.



Suomesta on hyvin vähän liikennelaskentatietoa pyöräilystä kaupunkikeskustoissa,



mutta esimerkiksi Helsingistä ja Oulusta keskustan reunamilta saatavilla oleva tieto noudattaa samaa yleiseurooppalaista kaavaa.<sup>1</sup>



Pyöräily nimittäin vähenee huomattavasti muutamassa vuosikymmenessä.



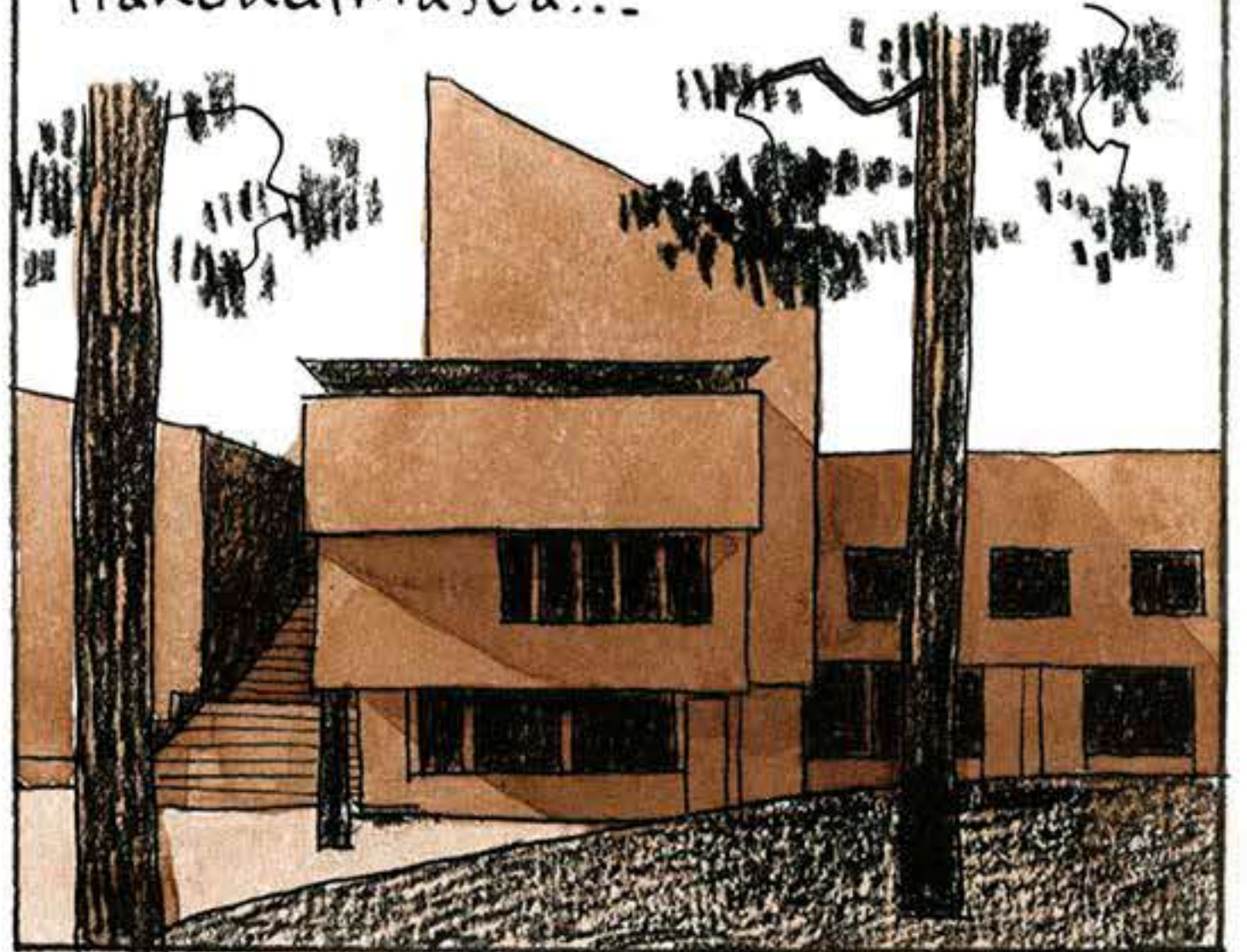
Miten paljon ja miten nopeasti?



1950-luvulta lähtien  
kaupunkitila muuttuu.



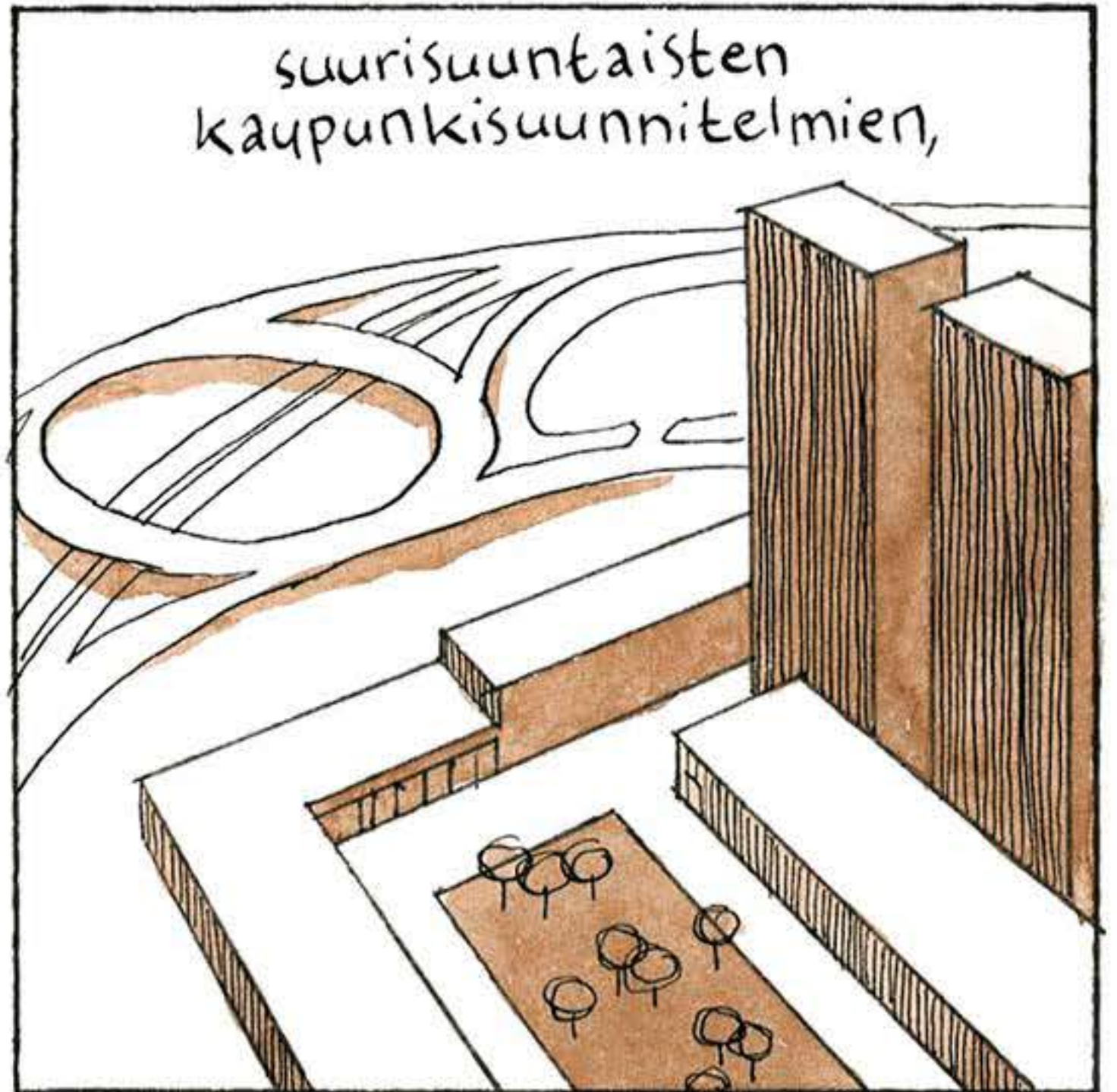
Tämä mallistus on saanut tutkimus-  
huomiota modernistisen kaupunki-  
suunnittelun ja arkkitehtuurin  
näkökulmasta...



purkuaaltojen,



suurisuuntaisten  
kaupunkisuunnitelmien,



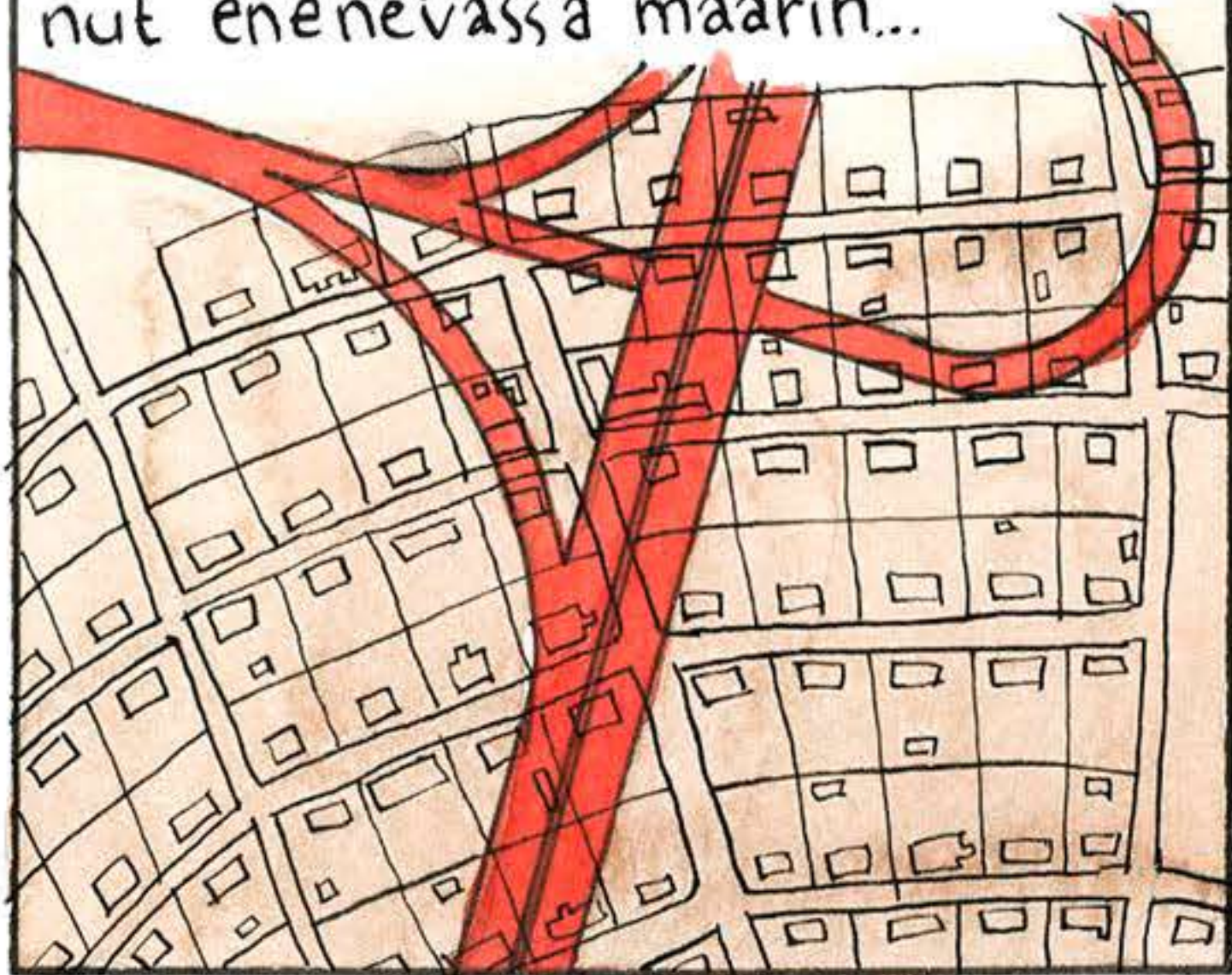
asumisen  
murroksen



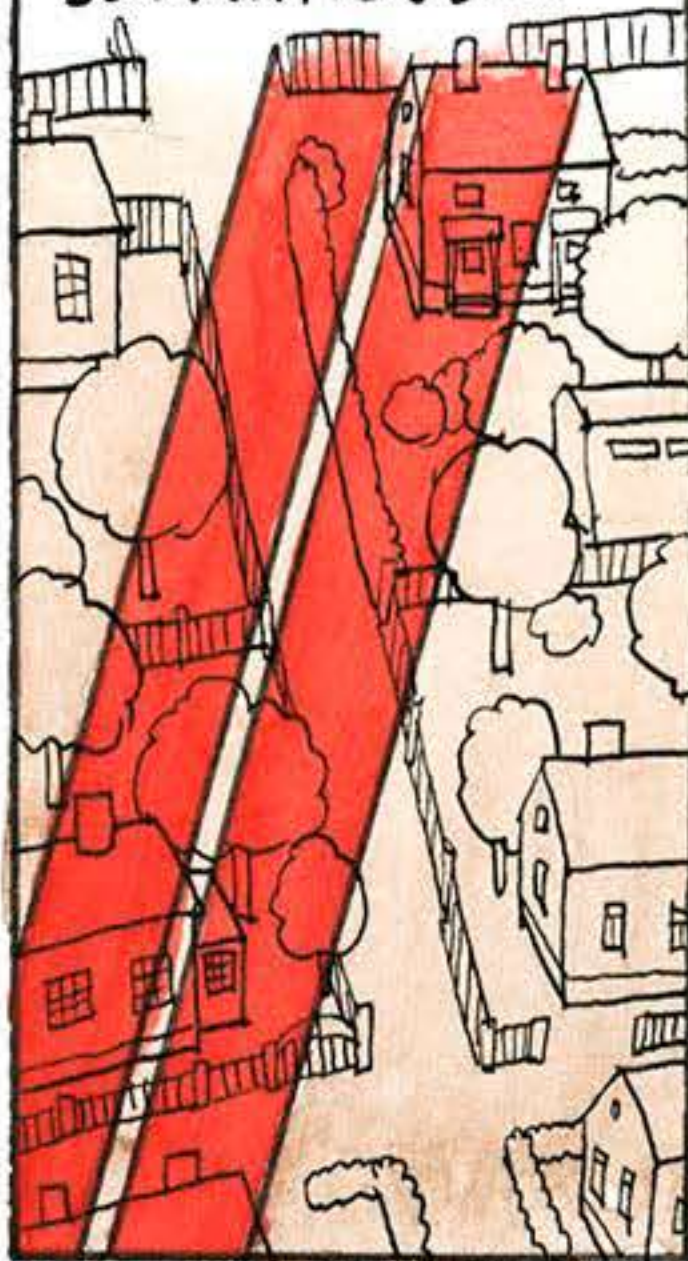
ja lähiöiden  
aikakautena.<sup>2</sup>



Samaan aikaan myös liikennesuunnittelu vakiintui omaksi alakseen ja siihen on kohdistunut enenevässä määrin...



historiallista tutkimusta.<sup>3</sup>



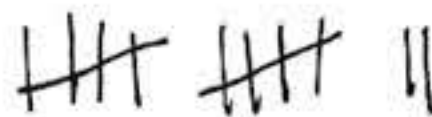
Vähemmän tiedetään siitä, miten modernistinen suunnittelun aikakausi konkreettisesti vaikutti kaupunkien elinympäristöinä



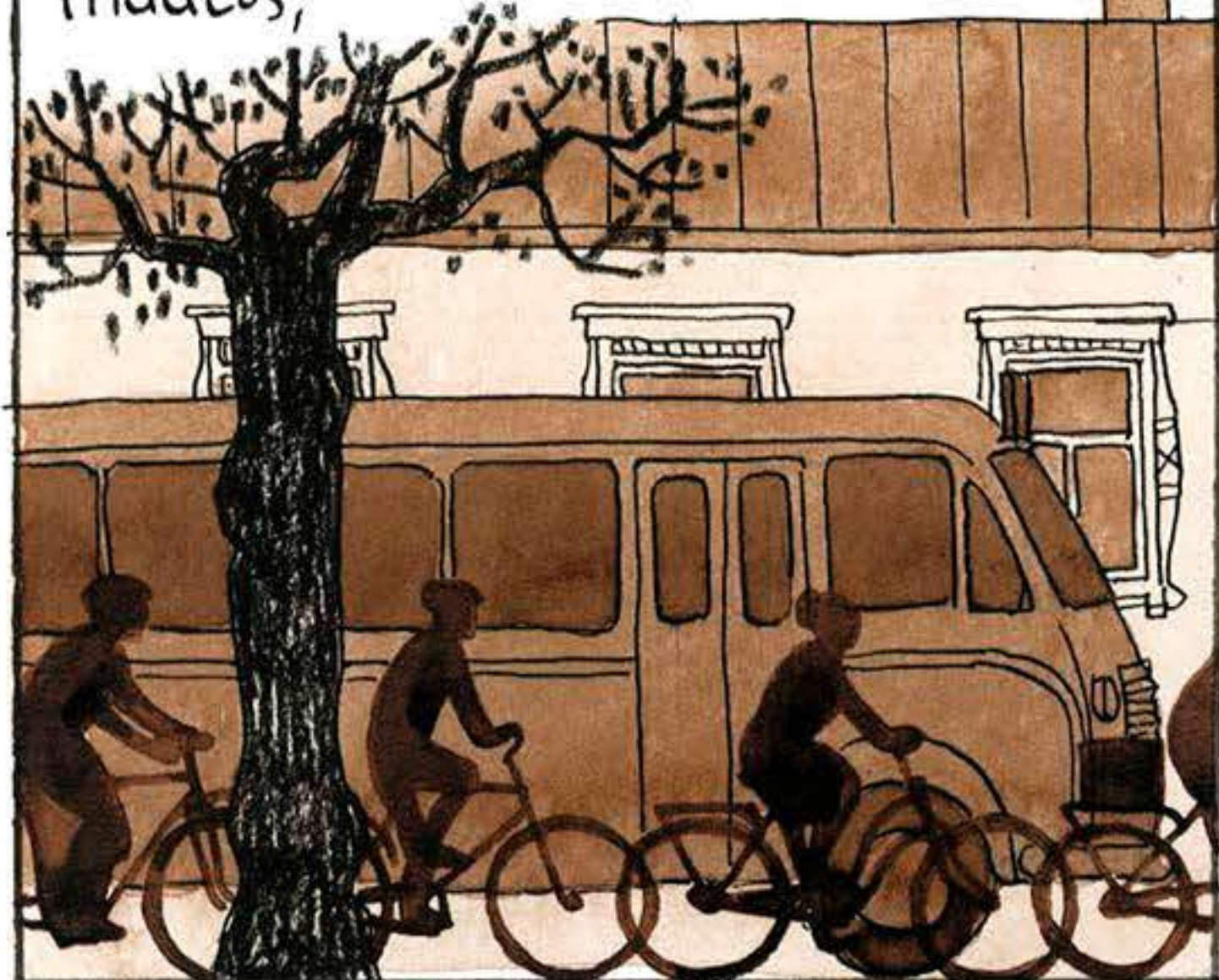
ja kaupunkitilassa liikkumiseen.



Liikennettä on toki tilastoitu. Esimerkiksi Turussa näin on tehty risteyslaskentojen yhteydessä, auto-liikenteen kannalta merkittävässä laskentapisteissä.<sup>4</sup>



Vuoden 1948 ja 1981 laskentojen välissä tapahtui dramaattinen muutos,



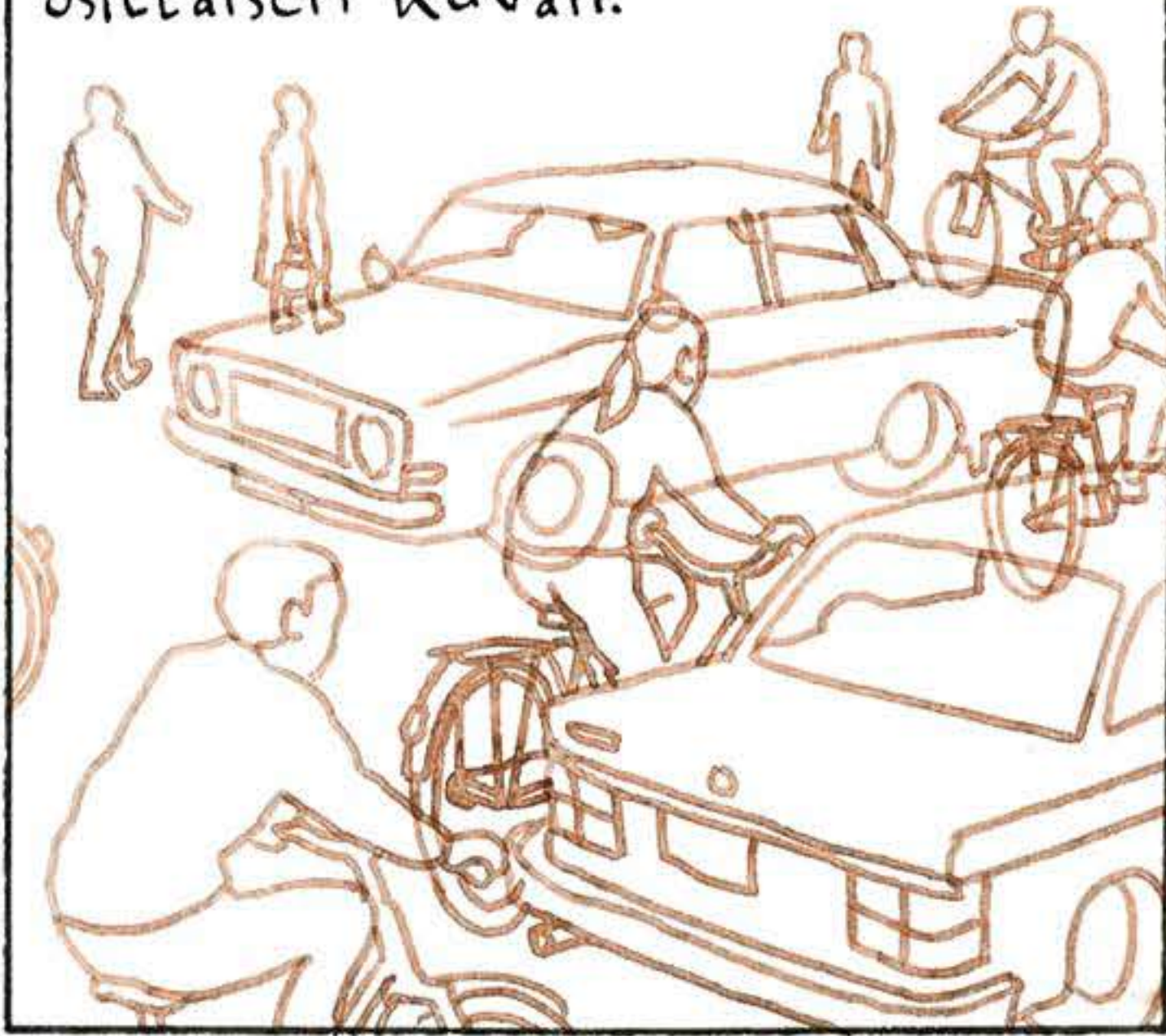
mutta tarkempaa tilastotietoa ei ole saatavilla.



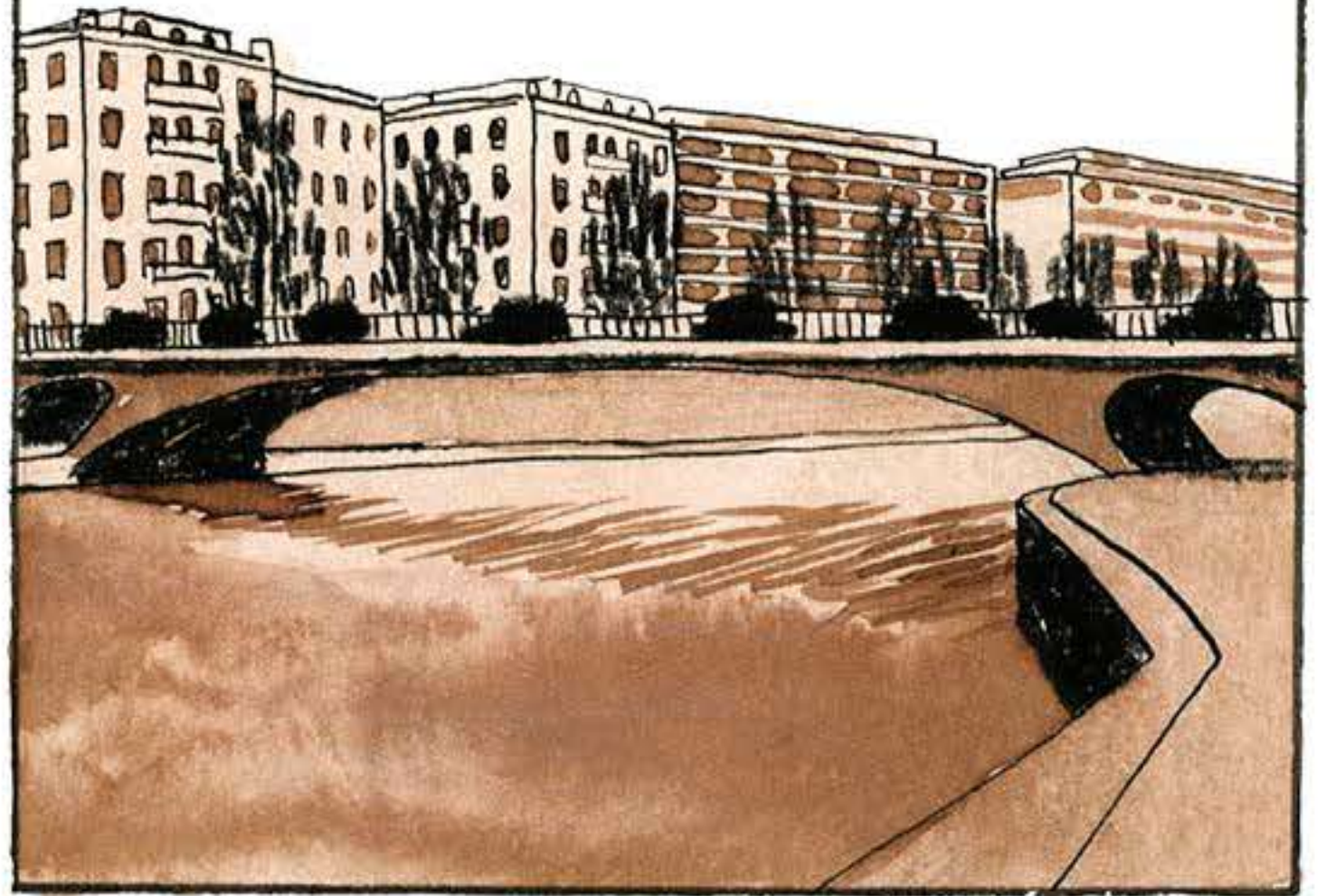
<sup>3</sup> ESIM. SCHMUCKI 2001; KALLIOINEN 2002; LUNDIN 2008; NORTON 2014; OLDENZIEL & HÄRD 2013.

<sup>4</sup> KEVYEN LIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1982, 9.

Laskentatiedot antavat vain osittaisen kuvan.



Vuoden 1981 laskenta toteutettiin viidessä eri pisteessä, lähinnä silloilla,



kun taas vuoden 1948 laskenta toteutettiin vain yhdessä pisteessä, Tuomiokirkkosillalla.



1980-luvun laskennassa pyöräily niputettiin kävelyn kanssa yhteen kevyeksi liikenteeksi, kuten kansainvälisesti oli tullut tavaksi.



Liikennelaskennat ja -selvitykset olivat yksi keinoista, joilla pyöräily erotettiin motorisoidusta liikenteestä.



Ajoneuvoliikenteellä tarkoitettiin yleisesti vain motorisoitua liikennettä.



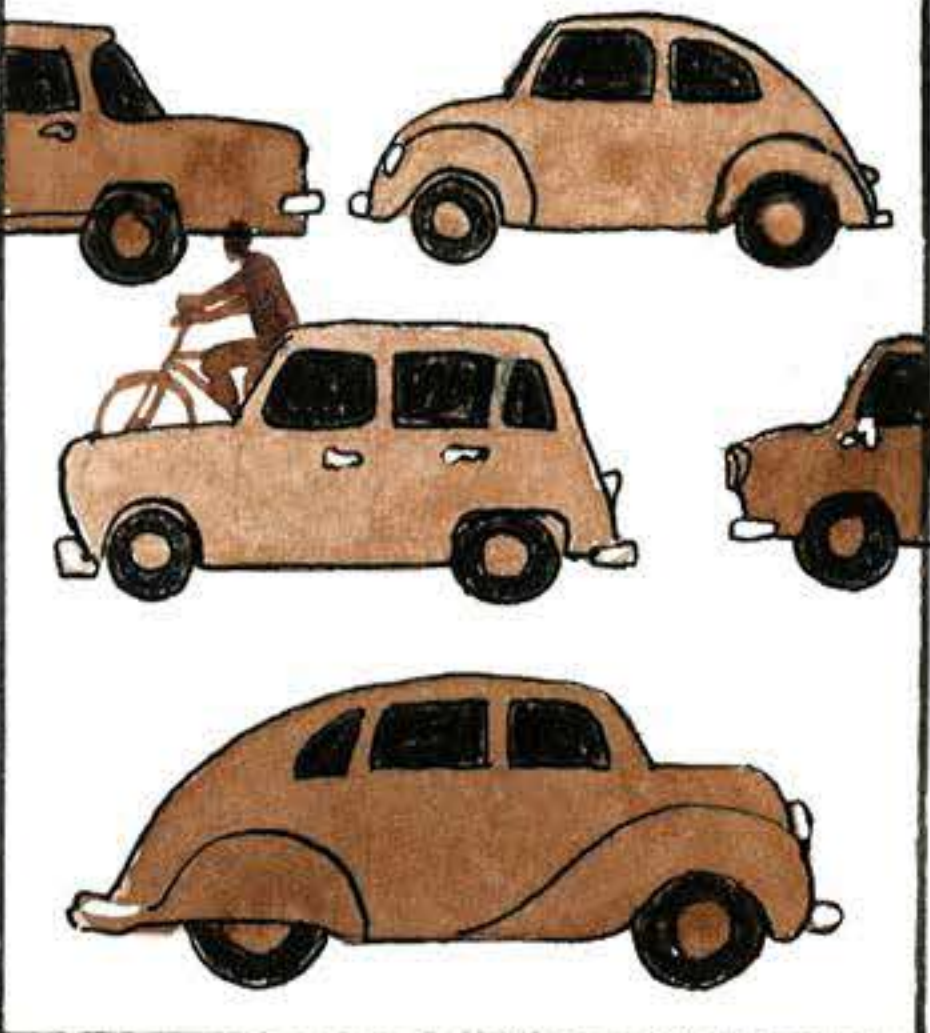
Kun kategoriaan ei sisällytetty pyöräilyä, ei siitä myöskään laadittu sellaisia tarkkoja tilastoja tai liikennemalleja kuin motorisoidusta liikenteestä.



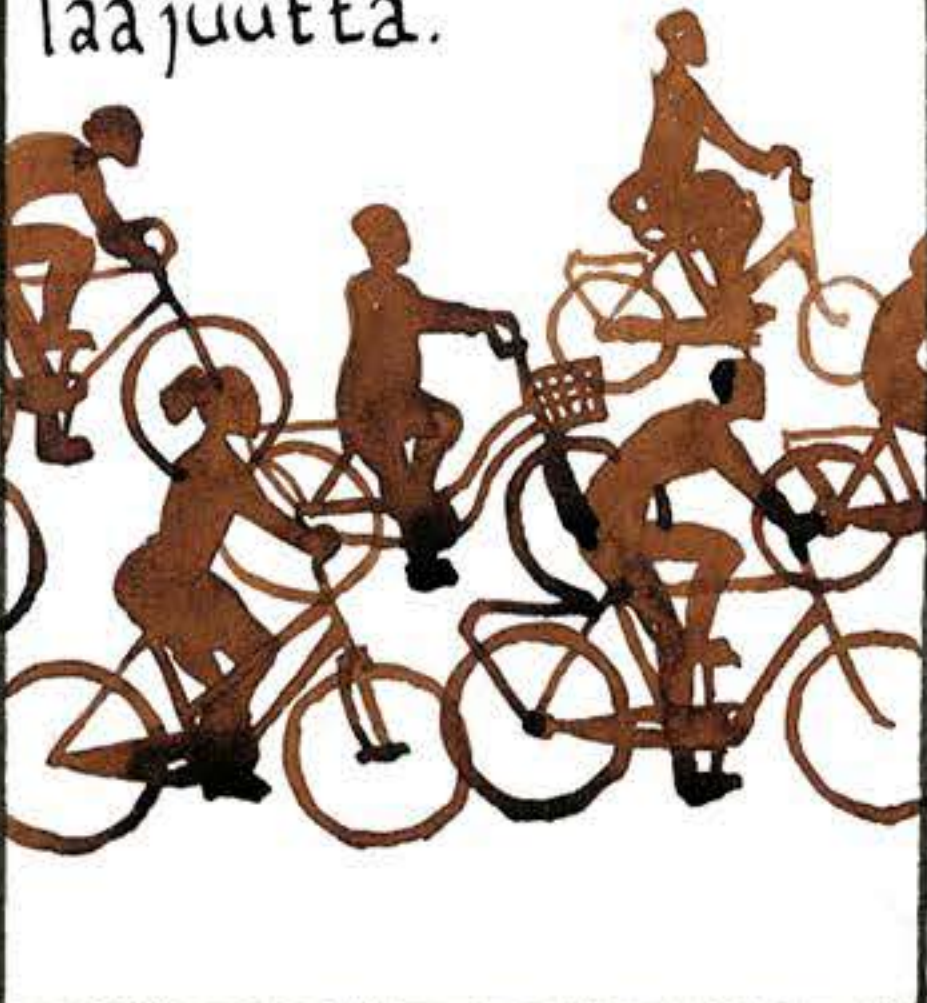
Pyöräilystä tuli liikennesuunnittelussa näkymätöntä.<sup>5</sup>



Tilastojen vähyys tekee pyöräilyn tutkimisen vaikeaksi myös historiallisesta näkökulmasta.



Hajanaisen ja pistemäisen tilastotiedon perusteella on vaikea jäljittää pyöräilyn todellista laajuutta.

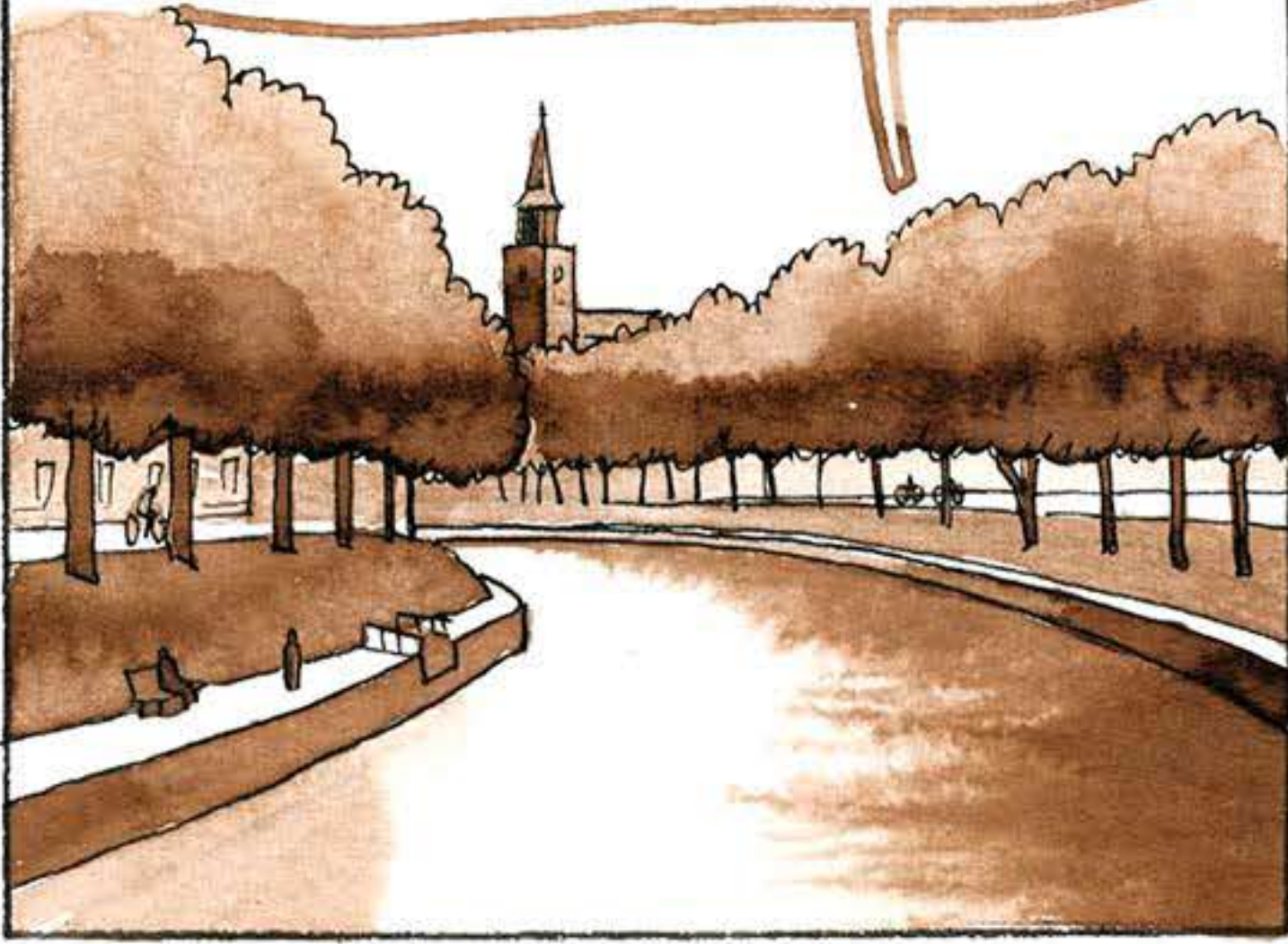


tai siinä tapahtuneita muutoksia.





VALOKUVA-AINEISTO TARJOAA MAHDOLLISUUDEN TARKENTAA JA TÄYDENTÄÄ TILASTOJEN ANTAMAA KUVAA, OSIN MYÖS HAASTAA SITÄ.



MÄ ANALYSOIN KUVIA SEKÄ MÄÄRÄLLISESTI, MAANTIETEELLISESTI ETTÄ LAADULLISESTI.



LAADIN KAIKISTA VALOKUVISSA NÄKYVISTÄ KULKUNEUVOISTA JA TIELLÄ LIIKKUJISTA PISTEKARTTOJA.



JA MERKITSIN KARTALLE ERI VÄREILLÄ KAIKKI VALOKUVISSA LIIKKUVAT AJONEUVOT.



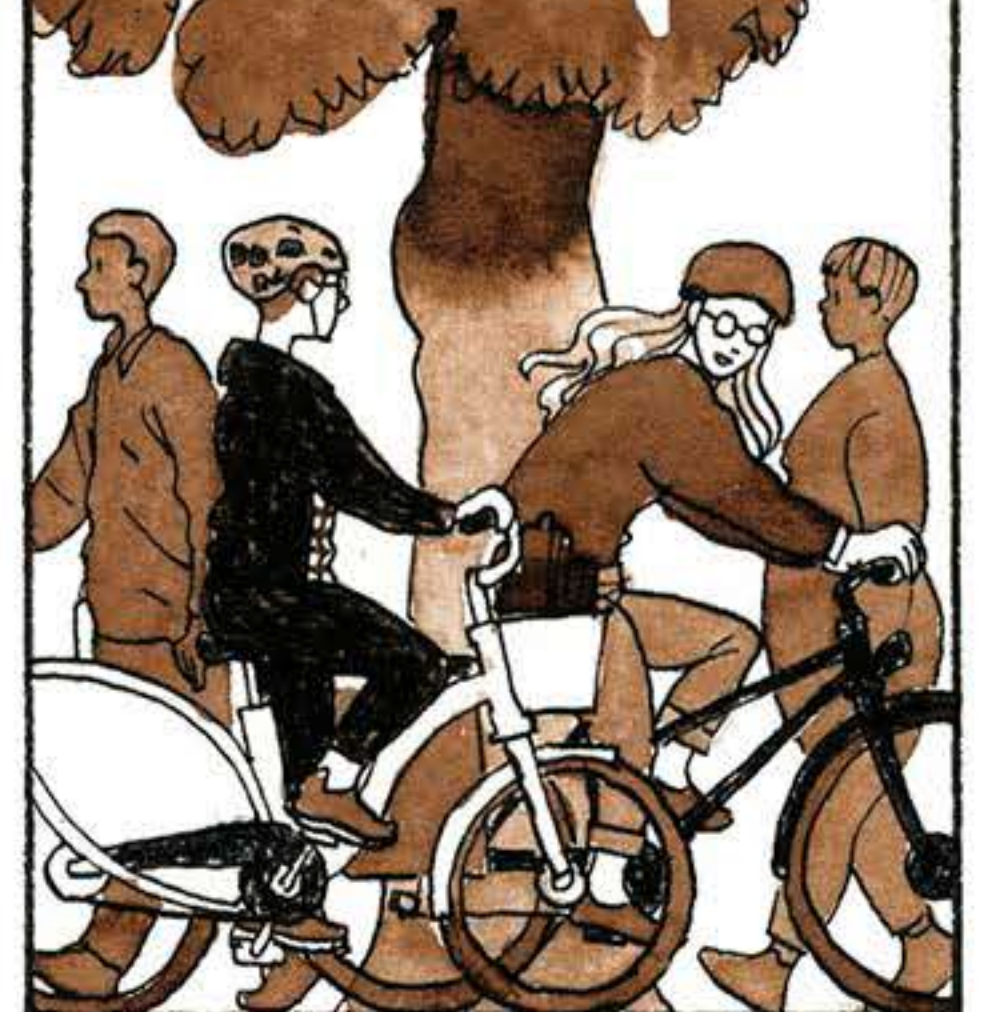
KUVIEN MÄÄRÄ JA KUVATUT SIAINNIT VAIHTELIVAT ERI VUOSINA JA VUOSIKYMMENINÄ



EIKÄ NIISTÄ VOI LASKEA ERI AJONEUVOJEN ABSOLUUTTISIA MÄÄRIÄ.

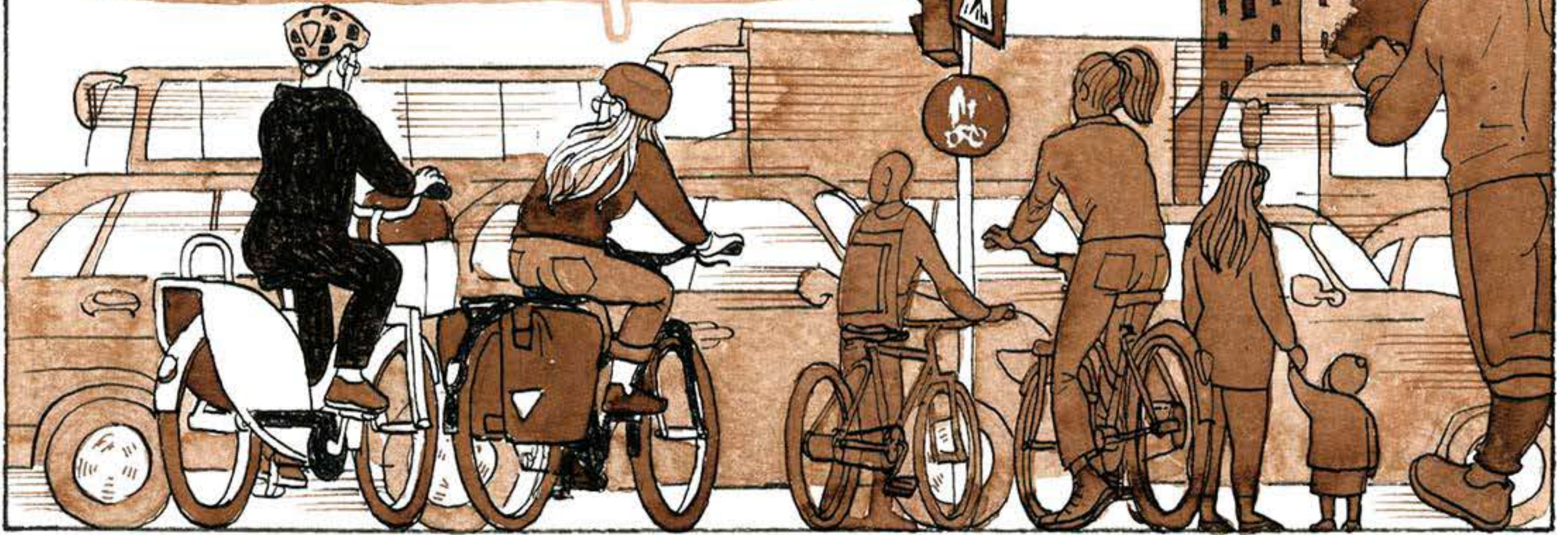


TAI KOKONAIS-LIIKENNEMÄÄRÄN KASVUA.

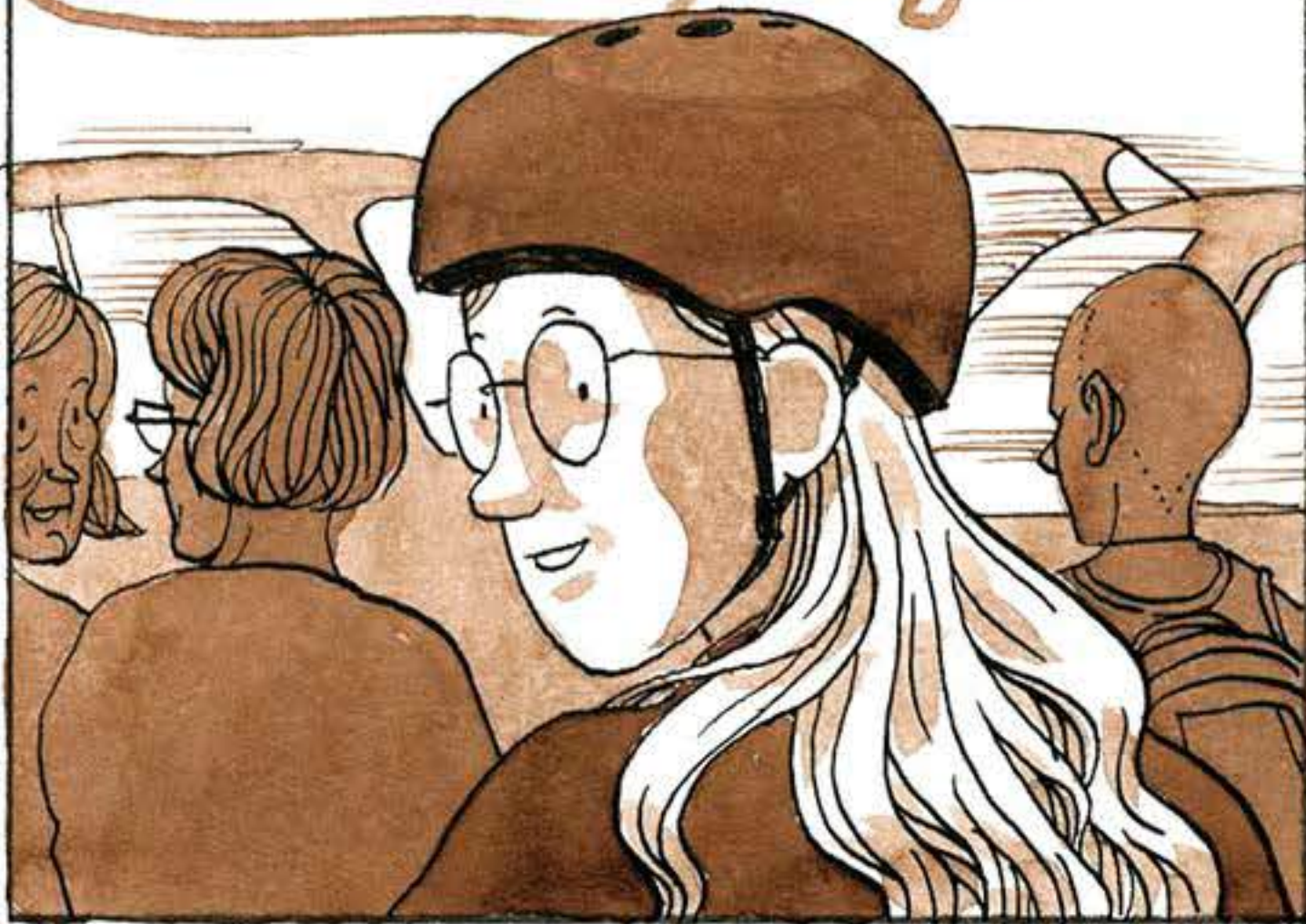




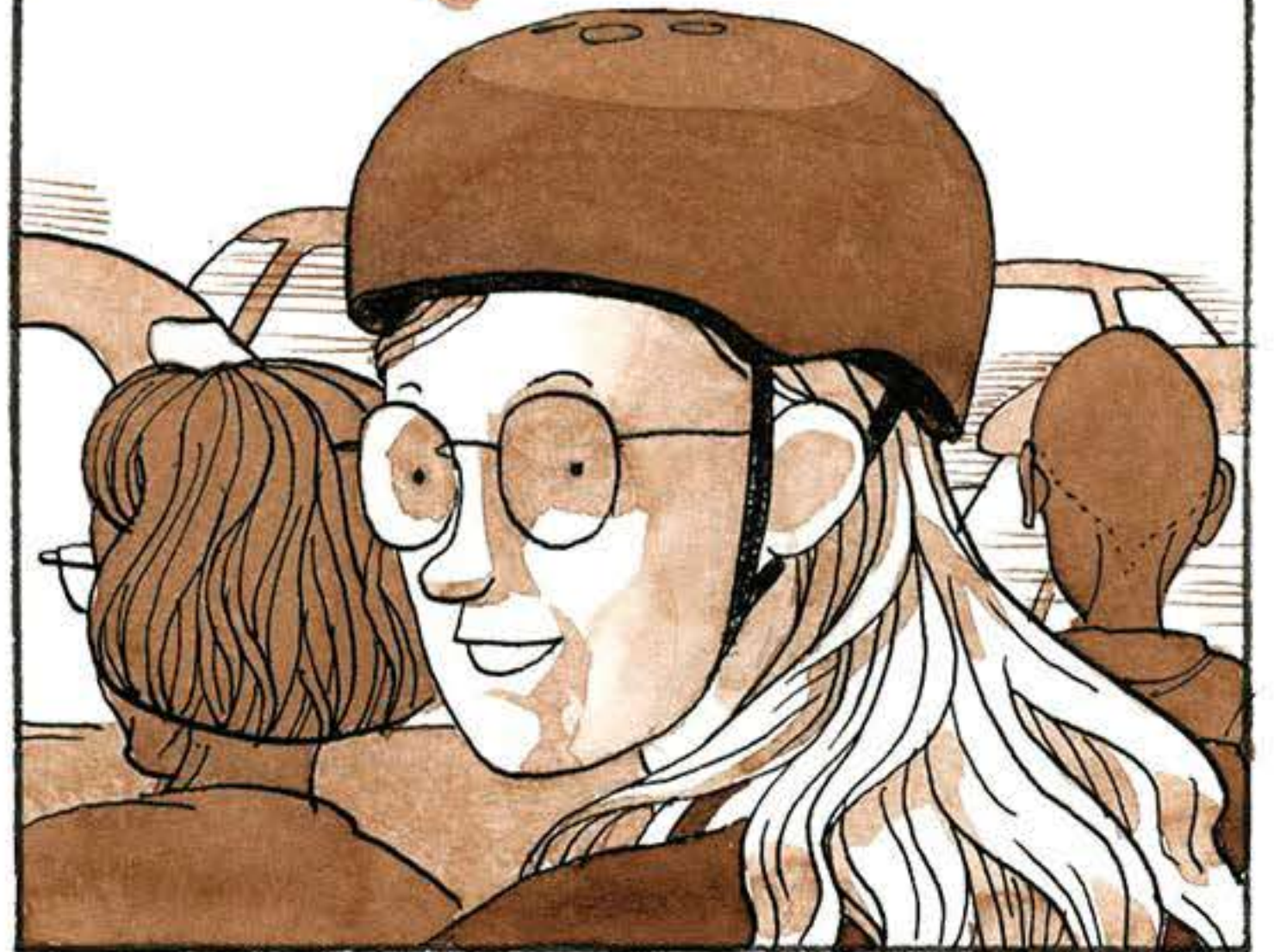
NÄIN SUUREN KUVAMÄÄRÄN PERUSTEELLA VOIDAAN KUITENKIN HAAMOTTAA ERI AJONEUVORYHMIEN SUHTEELLISIA MÄÄRIÄ JA MÄÄRIEN MUUTOKSIA JA VERTAILLA ERI KATUJEN TILANTEITA.



TÄMÄ MÄÄRÄLLINEN JA MAANTIETEELLINEN ANALYYSI ANTAA SELLAISTA TIETOA PYÖRÄILYN MÄÄRISTÄ JA MUUTOKSESTA,



JOTA EI VOI SAADA MUISTA LÄHTEISTÄ.



LISÄKSI KUVIEN LAADULLINEN TARKASTELU AUTTAA TUTKIMAAN KATUTILAN MUUTOSTA JA PYÖRÄILYN PAIKKAA SIINÄ.



HISTORIAALLA ON TÄRKEÄ PAIKKANSA MOBILITEETTITUTKIMUKSESSA SIKSI, ETTÄ NYKYISET LIIKKUMISEN JÄRJESTELMÄMME OVAT HISTORIAALLISESTI MUOTOUTUNEITA.



JA USEIN TULOSTA HYVIN NOPEISTA JA DRAMAATTISISTA MUUTOKSISTA!



TÄMÄ PÄTEE MYÖS PYÖRÄILYYN LIIKKUMISMUOTONA.



MÄ VOIN SIIS ESITTÄÄ HISTORIAALLISEN TUTKIMUKSENI JA ANALYYSINI POHJALTA, MITEN JA MILLOIN PYÖRÄILY LIIKKUMISMUOTONA MARGINALISOITUI TURUN KESKUSTASSA.



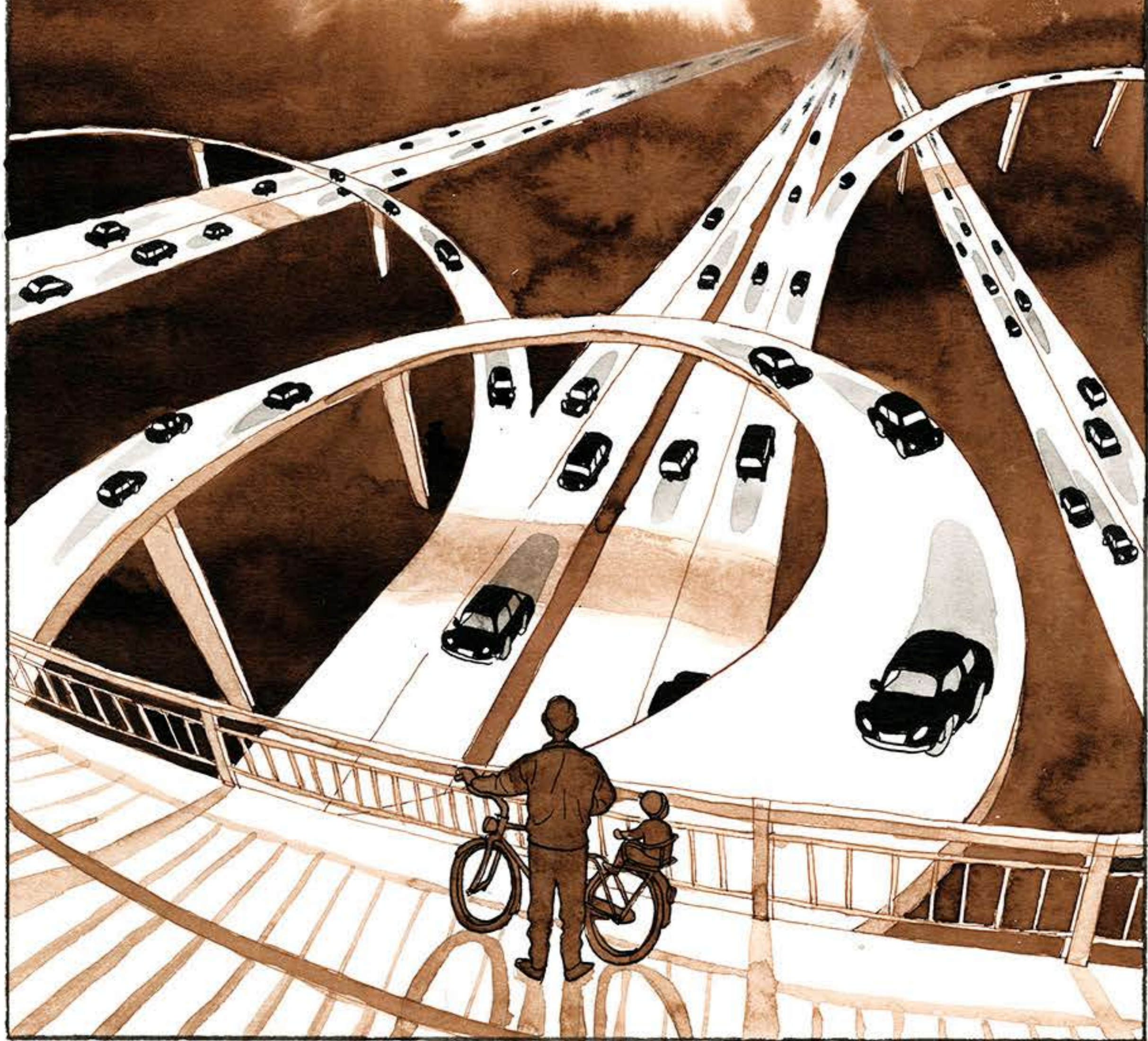
JA MITKÄ OLIVAT MARGINALISOITUMISEN SYYT...

JA MITÄ JOHTOPÄÄTÖKSIÄ TÄSTÄ PITÄISI VETÄÄ NYKYAIKANA, JOS PYÖRÄILYÄ HALUTAAN EDISTÄÄ.

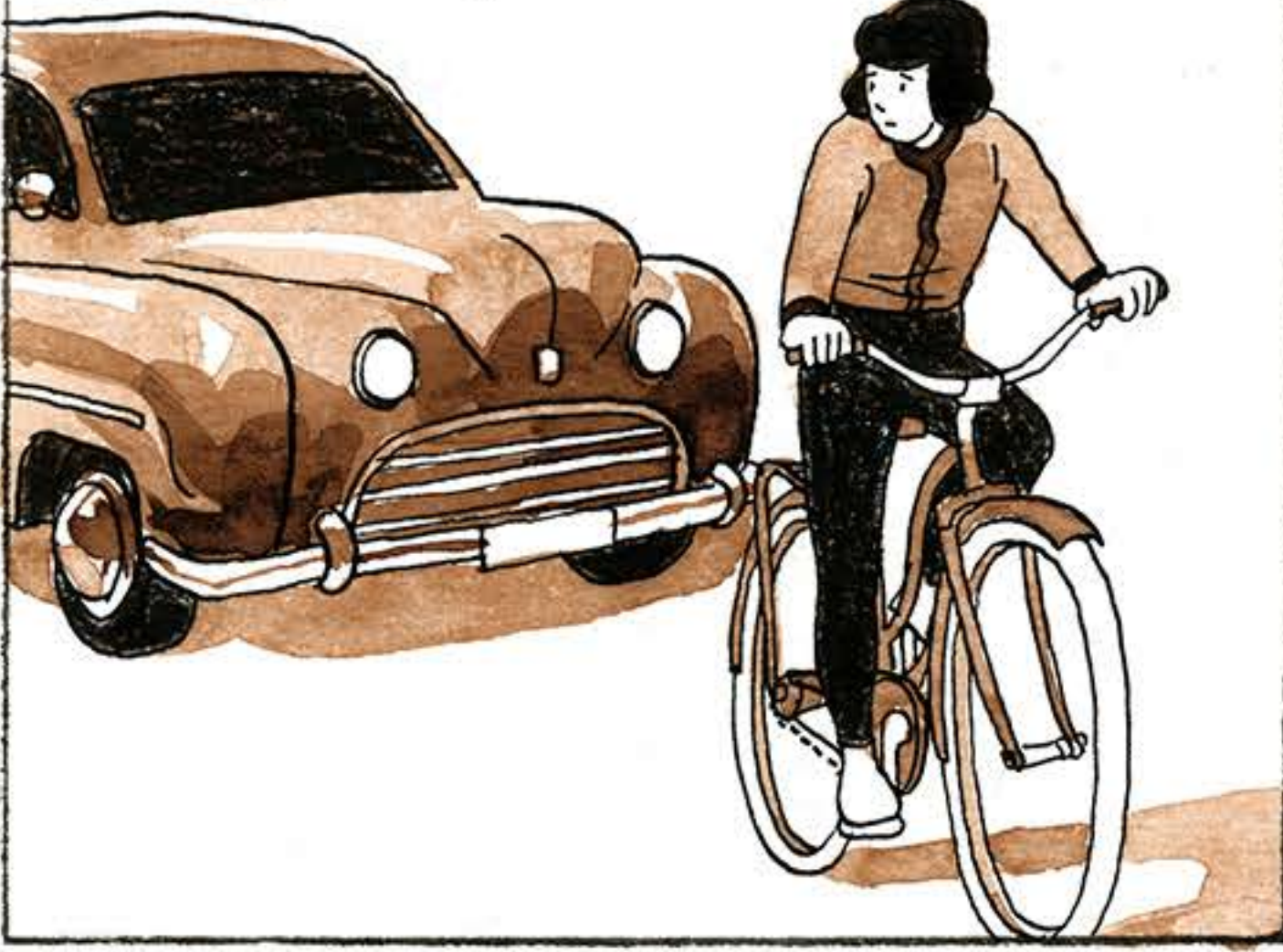


"Polkupyöräilyliikennettä ei tässä käsitellä tämän enempää, sillä pyöräliikenne on siirtymässä auto-, moottoripyörä- ja mopediikenteeksi. Amerikassa näkee polkupyöriä vain lasten leikkikaluna, eivätkä muodosta mitään Liikennekysymystä. Mikäli meillä rakennetaan erillisiä pyöräteitä, ne tulevat kysymykseen vain pää- ja kokoojakatujen varsilla, sillä asuntokatujen liikenne on pieni, ja keskustan liikenteeseen pyörät eivät sovi."<sup>1</sup>

OLAVI LAISAARI,  
TURUN ASEMAKAAVA-ARKKITEHTINA  
1948 - 1960



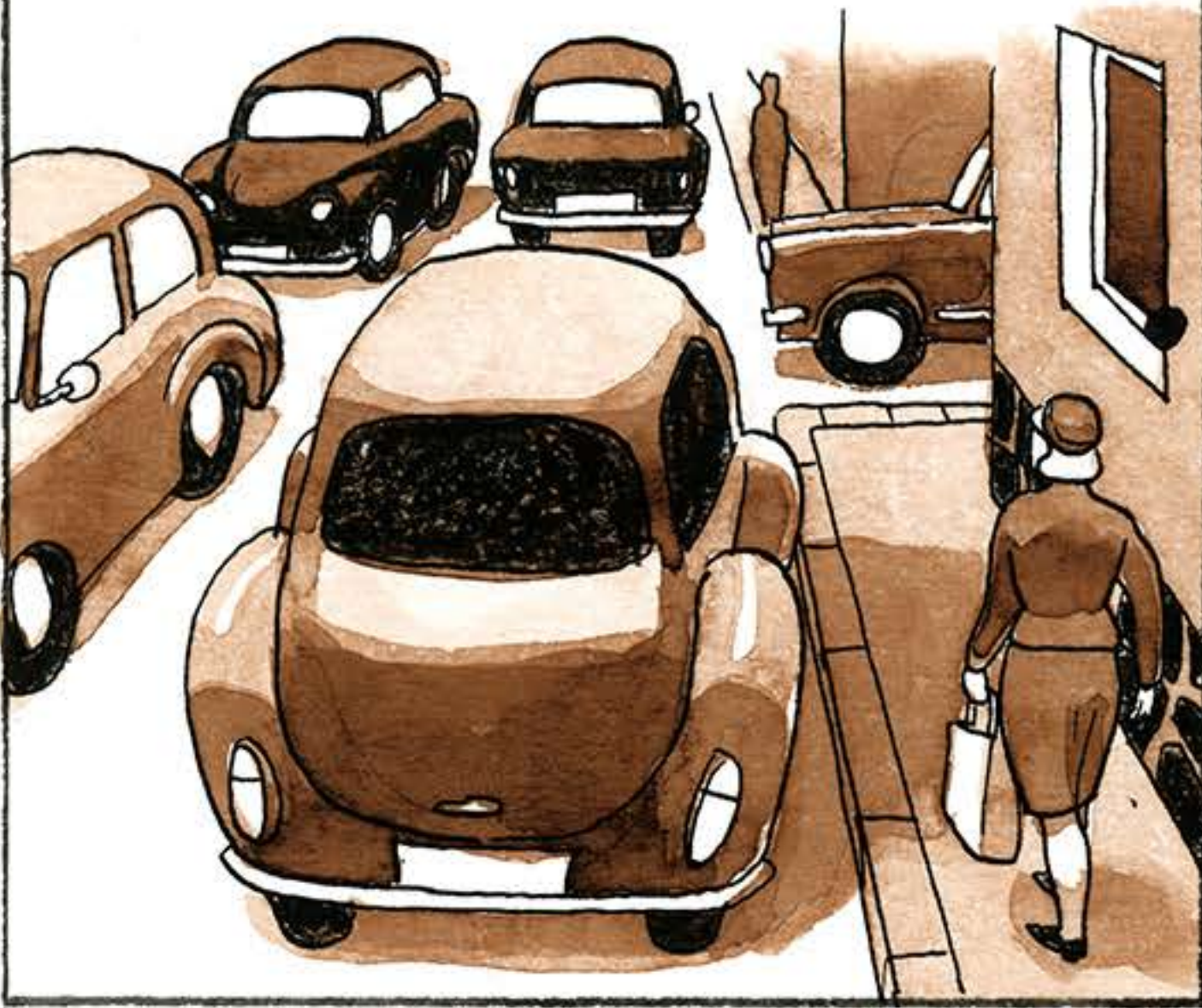
Olavi Laisaaren lausunto 1960-luvun alusta on malliesimerkki modernistisen kaupunki- ja liikennesuunnittelijoiden pyöräilynäkemysistä.



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



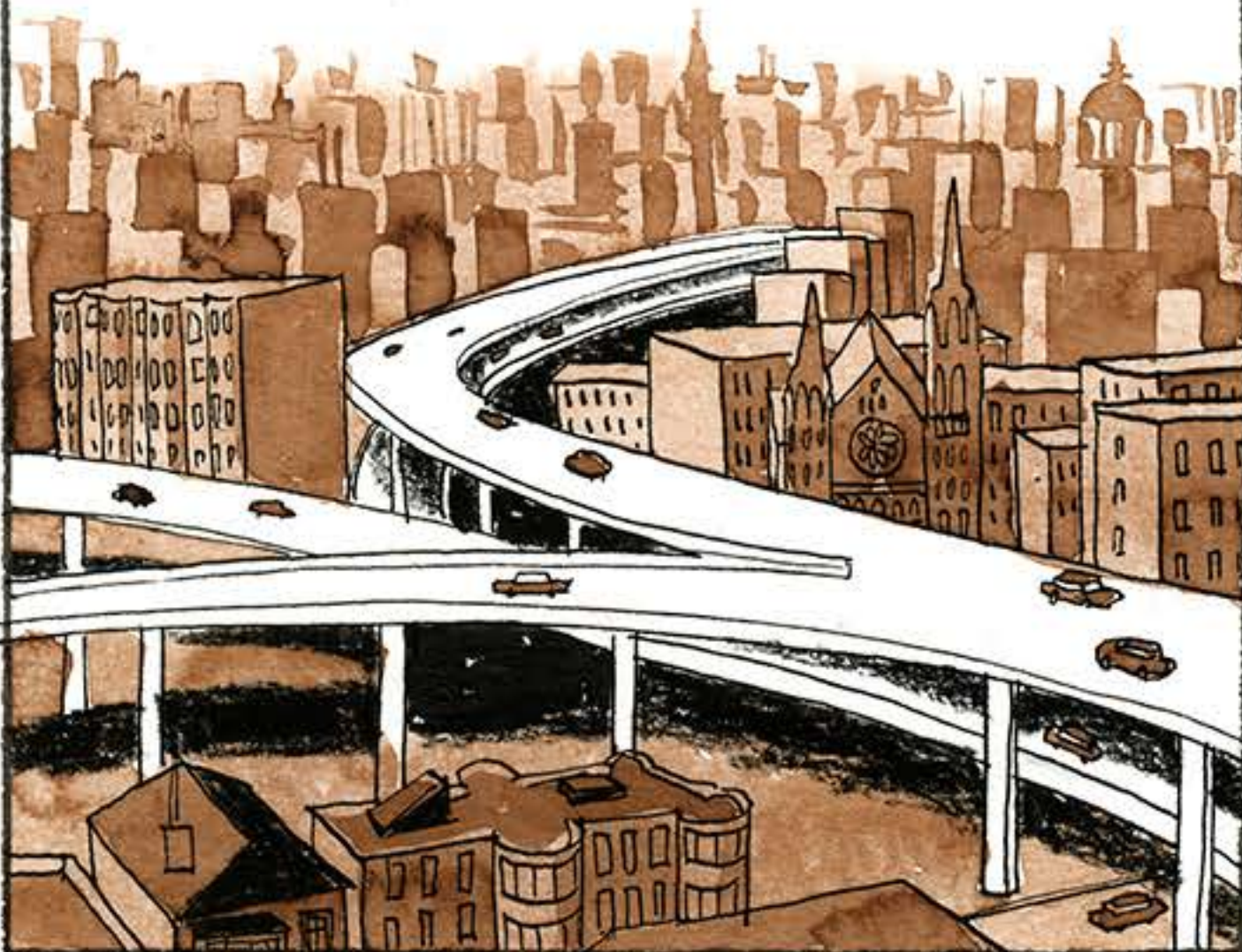
Eikä sitä tarvinnut ottaa liikennesuunnitelmissa huomioon.<sup>1</sup>



Liikennesuunnittelun mallimaaksi nostettiin Yhdysvallat, missä autoistuminen oli tapahtunut huomattavasti Eurooppaa aikaisemmin.



Kaupunkikeskustoja oli saneerattu kovalla kädellä yhä suurisuuntaisempien moottoriteiden rakentamiseksi.



Pyöräily oli kuihtunut Yhdysvalloissa liikennemuotona lähes olemattomiin jo 1900-luvun alussa.<sup>2</sup>



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, joka oli hyvin vahvassa asemassa toisen maailmansodan jälkeisessä Euroopassa<sup>3</sup>



Liikennesuunnittelu itsenäistyi omaksi suunnittelun alueekseen, jolla asiantuntijat ja näiden ohjeistot saivat kaupunkeja mullistaneen voiman.<sup>4</sup>



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



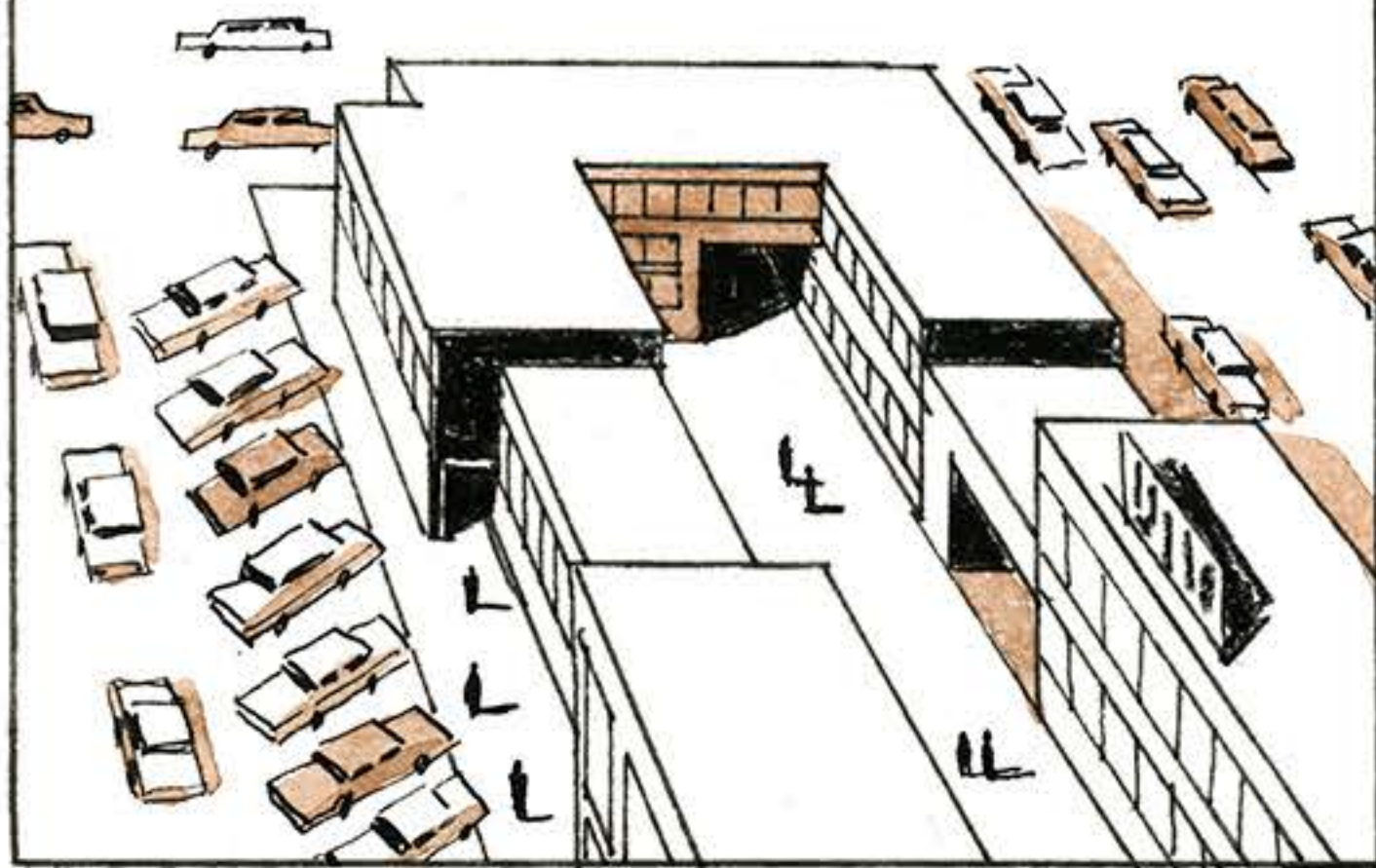
Se painotti tarvetta leventää keskustan katuja sekä autoliikenteen sujuvuuden että parkkipaikkojen luomisen takia,<sup>5</sup>



Vaikka rekisteröityjä moottoriajoneuvoja oli kaupungissa 1950-luvun alussa alle 4000.<sup>6</sup>



Laisaari oli modernistisen liikennesuunnittelun kannattaja, joka halusi suunnitella funktionalististen ihanteiden mukaisesti hajautettuja, autoilua suosivia kaupunkeja.<sup>7</sup>



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



<sup>5</sup> LAISAARI 1952, 66-68.

<sup>6</sup> LAAKSO 1984, 276.

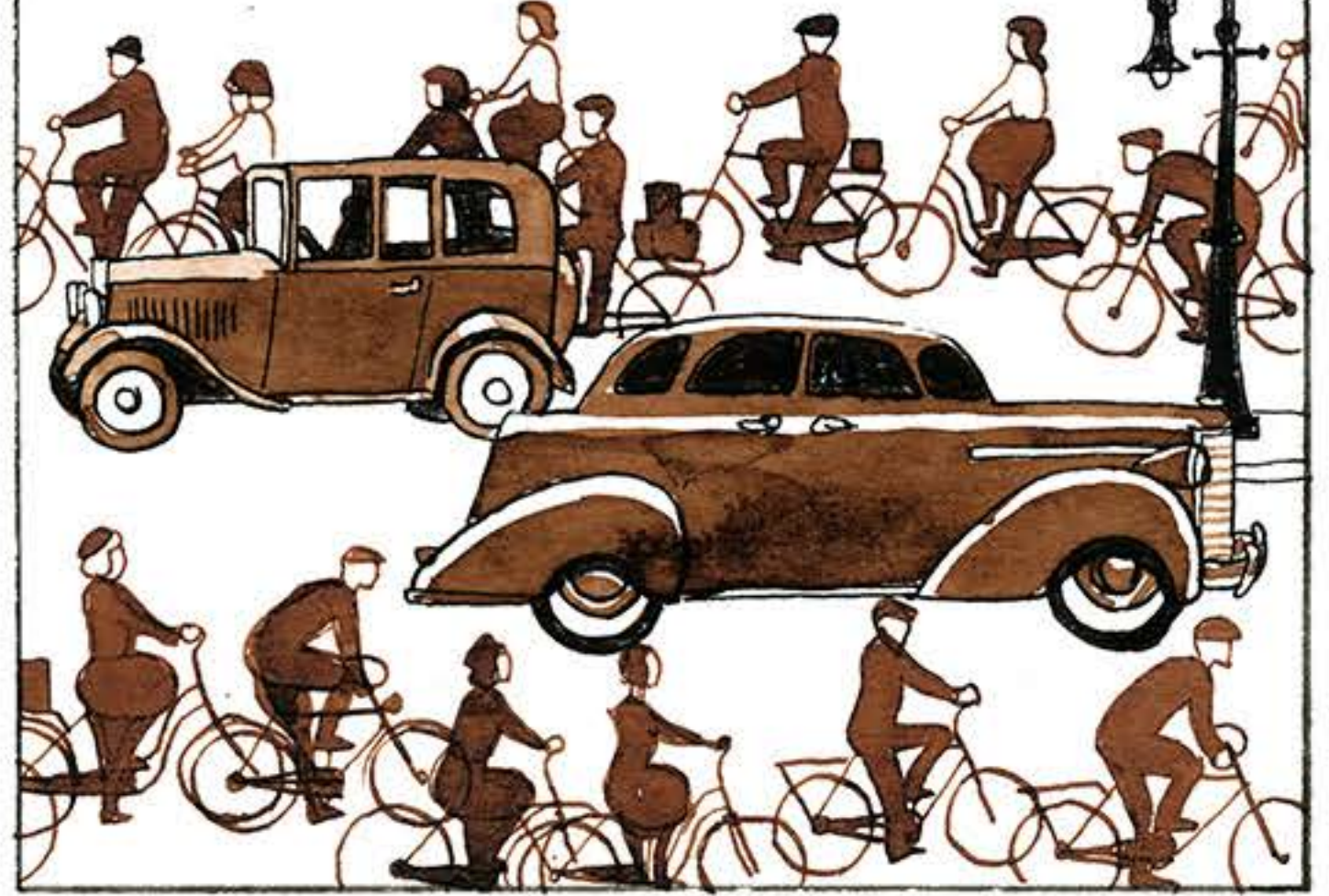
<sup>7</sup> NISKANEN 2010, 30-43.



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.<sup>1</sup>



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 olivat niin suuria, ratkaisua haettiin erillisten pyöräteiden rakentamisesta.<sup>2</sup>



Esimerkiksi Helsingin kaupungin ensimmäinen pyörätiesuunnitelma on tältä ajalta, vuodelta 1939.<sup>3</sup>



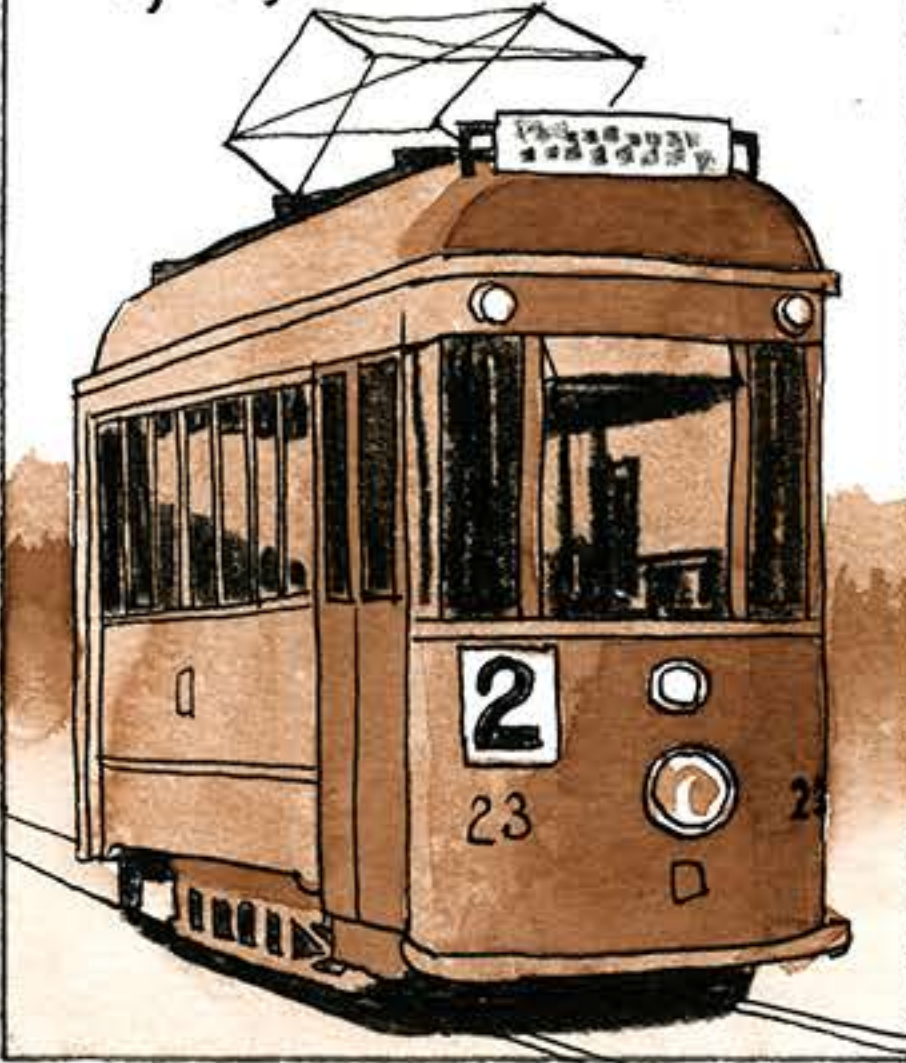
<sup>1</sup> MCSHANE 1995; KALLIOINEN 2002.  
<sup>2</sup> OLDENZIEL & HÄRD 2013, 152-154.  
<sup>3</sup> KALLIOINEN 2002, 54-55.



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.<sup>4</sup>

Autoistumiseen suhtauduttiin kuin luonnonvoimaan, johon yhteiskuntien oli sopeuduttava ja jonka vapaata etenemistä niiden oli edistettävä.<sup>5</sup>



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



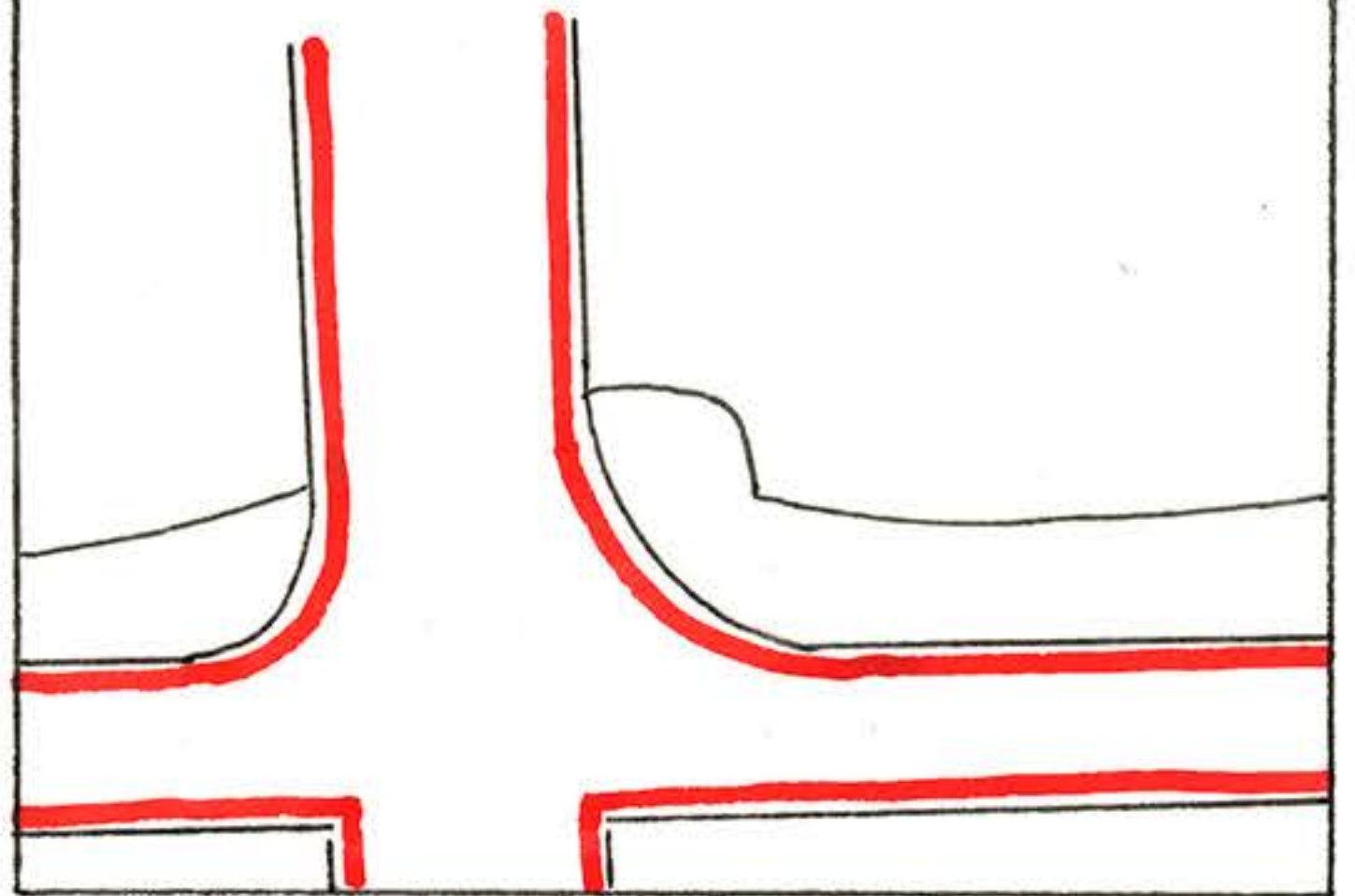
se otti kuitenkin myös pyöräliikenteen huomioon ja viittasi tanskalaiseen pyörätiesuunnitteluun.



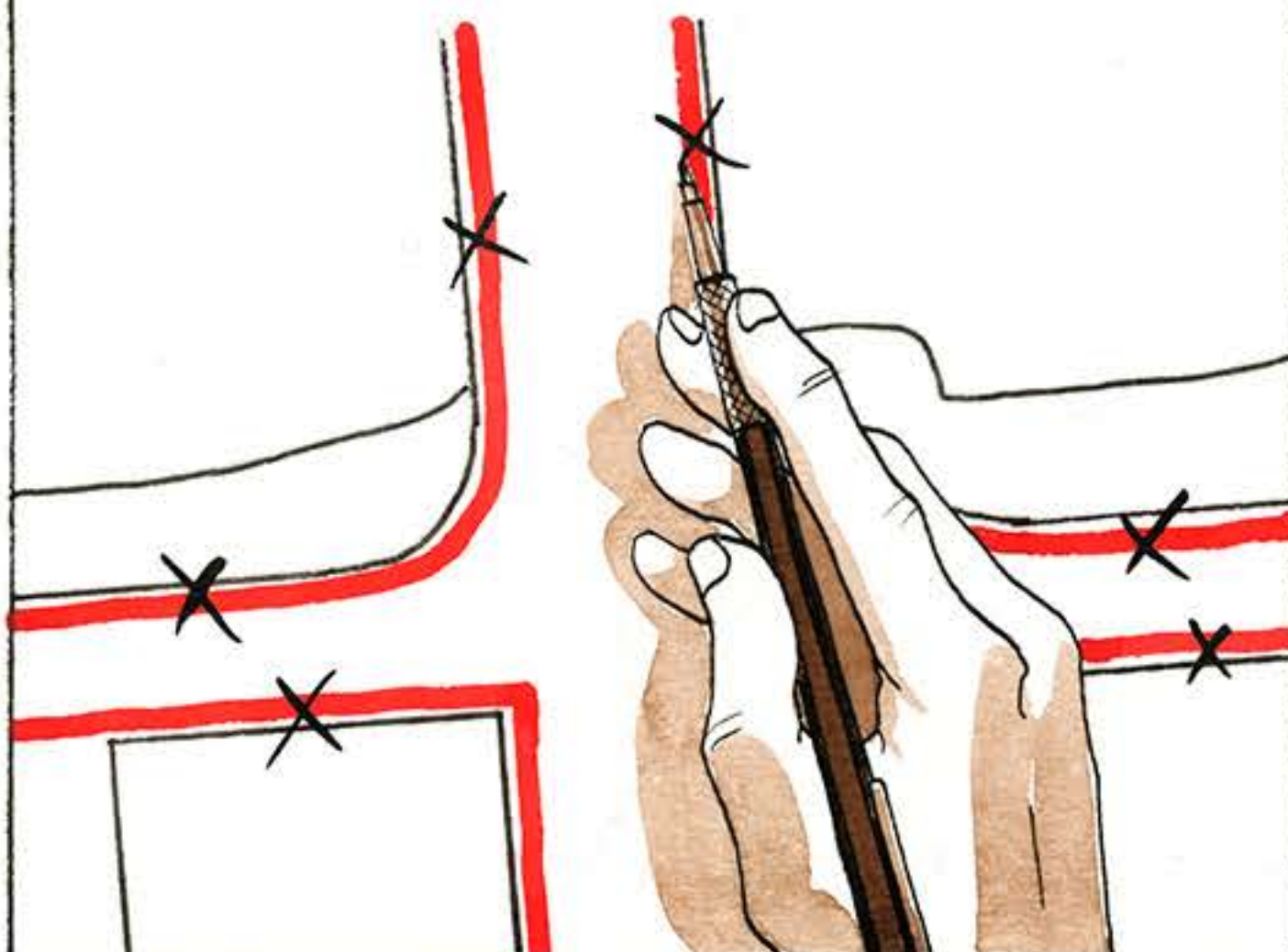
Laisaaren arvion mukaan autoliikenne moninkertaistuisi, mutta samalla myös polkupyöräliikenne tulisi todennäköisesti kaksinkertaistumaan.



Pyöriä varten tarvittaisiin kaikille silloille sekä suuremmille kaduille pyörätiet.



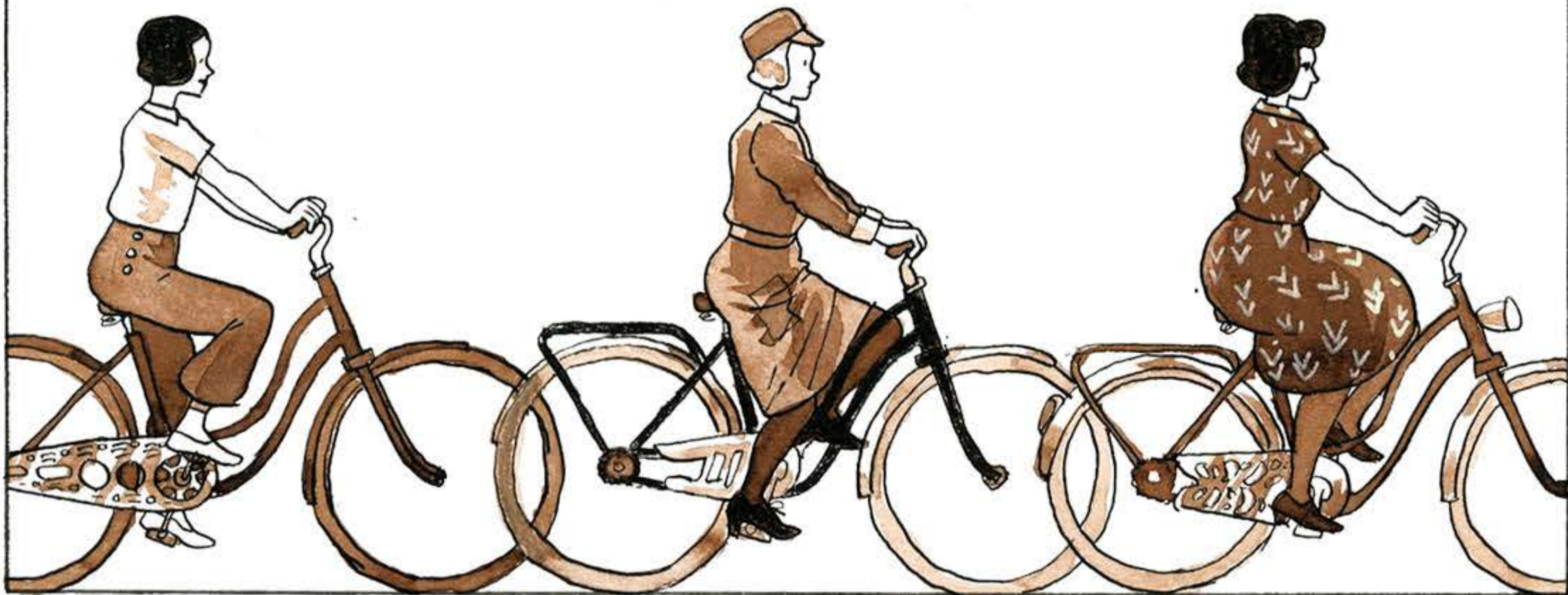
Samalla hän kuitenkin totesi, ettei näitä varten ollut tilaa.



1960-luvulle tullessa hän ei katsonut pyöräilyn kuuluvan kaupunkikeskustoihin enää ollenkaan.<sup>7</sup>



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



Ennen 1950-lukua useimmissa Euroopan kaupungeissa pyöräilyn liikennemuoto-osuuden arvioidaan olleen noin 40 prosenttia tai enemmän.<sup>1</sup>



Esimerkkikaupunkimme Turku ei kalpene kansainvälisessä vertailussa: Vuonna 1948 toteutetussa liikennelaskennassa polkupyöräiden osuus ajoneuvoliikenteestä oli noin 57 prosenttia.



Männistö-Funkin tutkimuksessa 1950-luvun pistekartassa polkupyörät ovat ylivoimaisesti suurin ajoneuvoryhmä ja liikkuvat tasaisesti koko ruutukaava-alueella.



Moottoriajoneuvoja on erityisesti joillakin kaduilla jo jonkin verran,



mutta tavara- ja joukko-  
liikenne ovat henkilö-  
autoilua 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.



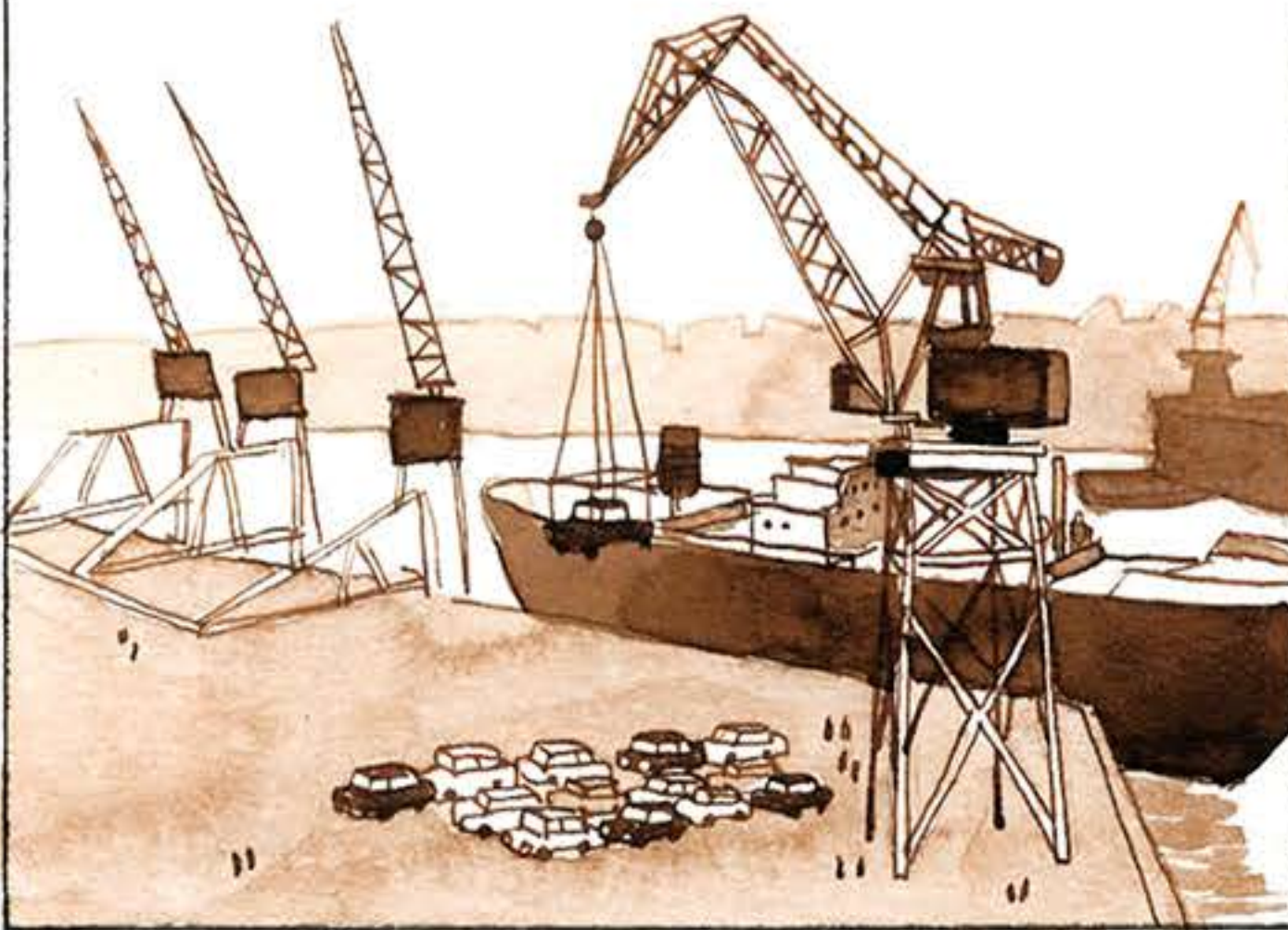
Kokonaiskuva 1960-luvulta on jo hyvin erilainen. Henkilöautot kirivät vuosikymmenen aikana suurimmaksi ryhmäksi, vaikkakaan erot eri ajoneuvoryhmien välillä eivät ole kovin suuria.



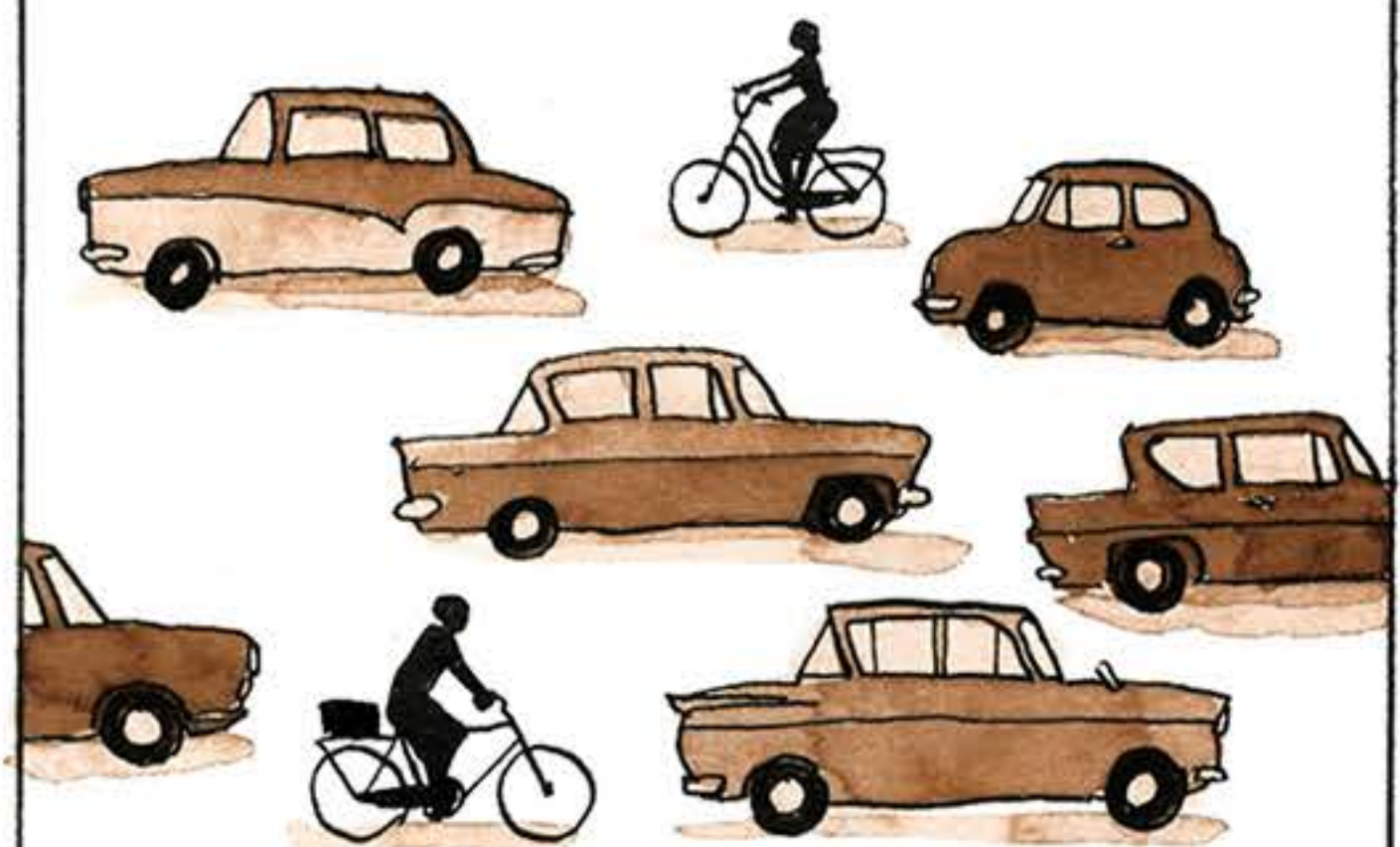
Vielä 1960-luvun puolivälissä tilanne on suhteellisen tasainen: liikkuvia polkupyöriä ja henkilöautoja on kuvissa suunnilleen saman verran.



Autojen tuontirajoitukset puretaan 1962 ja autojen määrä kaksinkertaistuu vuosikymmenen puoliväliin mennessä.<sup>1</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 katukuvulle.



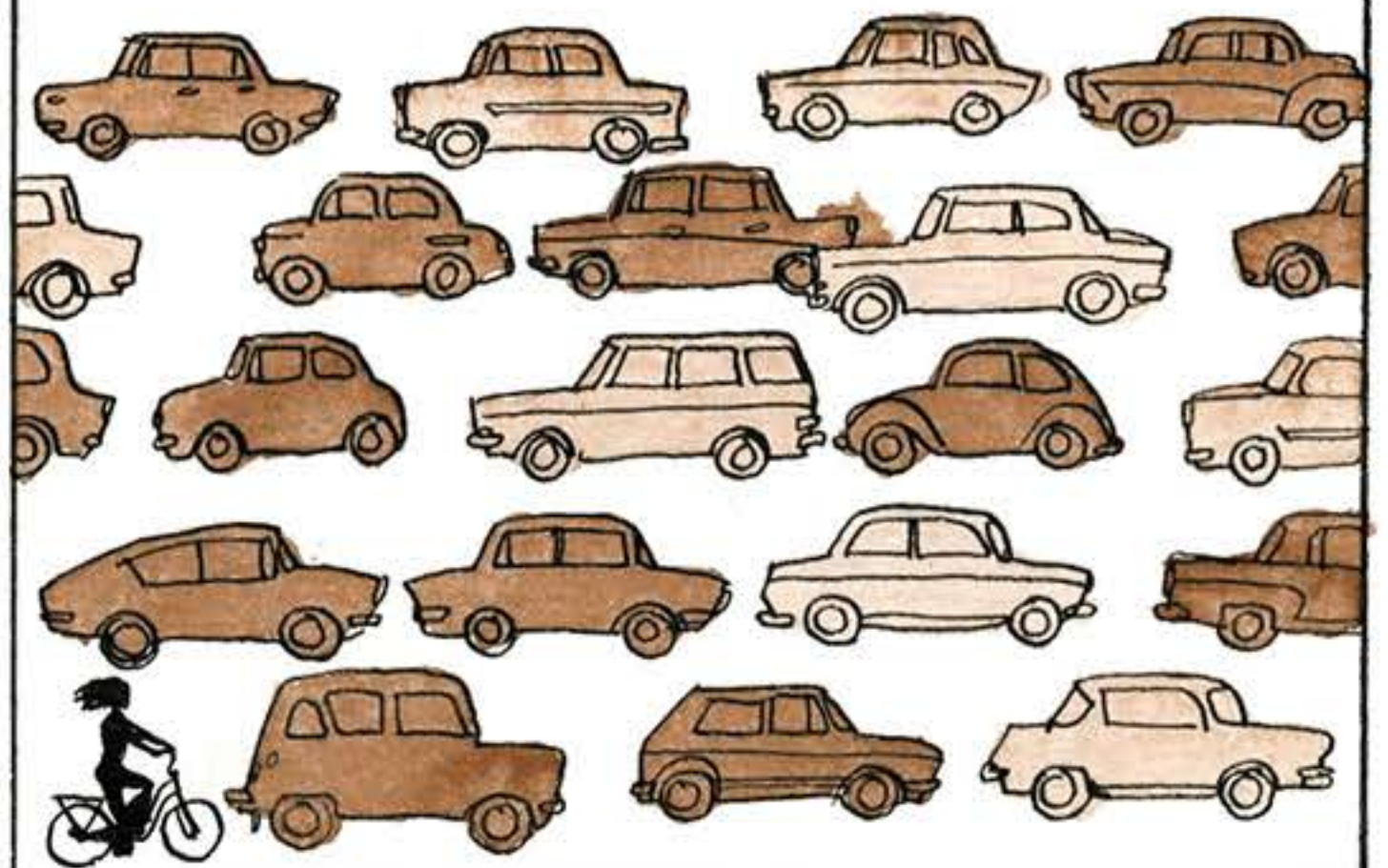
Henkilöautot ovat ajoneuvojen ylivoimainen enemmistö joka puolella kaupunkia.



Polkupyöriä liikkuu erityisesti tietyillä kaduilla mutta niiden määrä on suhteessa vähäinen.



1970-luvun ensimmäisellä puoliskolla autojen määrä on jo noin kaksikymmentäkertainen polkupyöriin verrattuna.



Kuva-aineistojen 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.



Ja tuo esiin muutoksen nopeuden  
ja mittakaavan.



Se myös osin kyseenalaistaa  
liikennelaskentojen antamia tuloksia:



vuoden 1948 liikennelaskennan  
paikaksi valittu Tuomiokirkkosilta  
on jatke Aninkaistenkadulle,



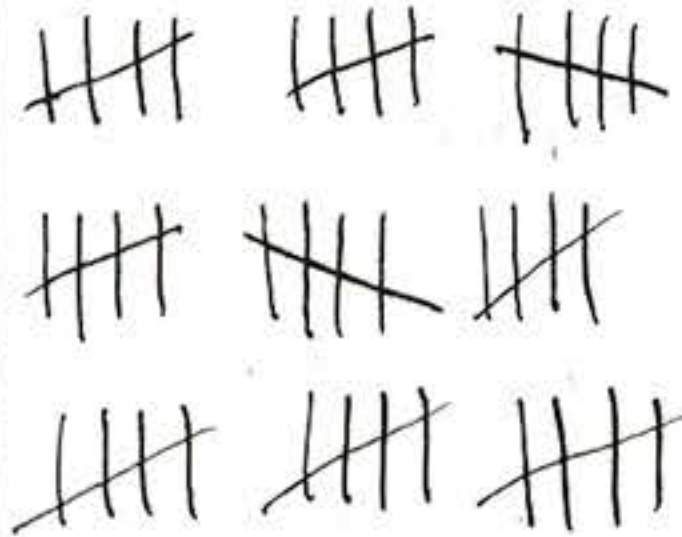
joka jo 1950-luvun valokuvissa  
on suhteellisen motorisoitunut.



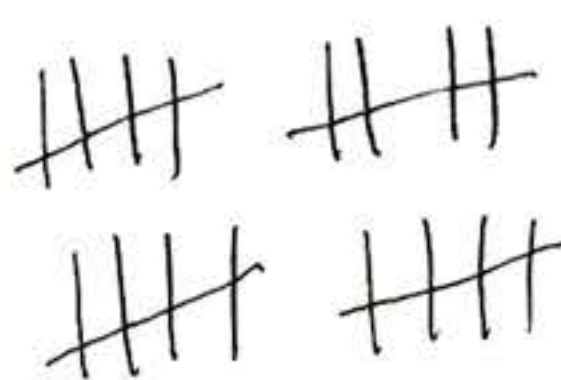
Laskennan toteuttaminen jossain muussa  
paikassa olisi antanut tulokseksi mitä  
todennäköisimmin vielä vähäisemmän  
autojen osuuden ja suuremman  
polkupyörien osuuden.



Vuonna 1981 toteutetussa liikenne-  
laskennassa polkupyörien osuus  
ajoneuvoliikenteestä oli 8 prosenttia.



Vain 33 vuotta aiemmin 1948 toteutetussa  
liikennelaskennassa polkupyörien osuus  
ajoneuvoliikenteestä oli siis noin 57  
prosenttia.<sup>1</sup>



Vuonna 1982, Turun kaupunki julkaisi  
kevyen liikenteen kehittämissuunnitelman.



Siinä todettiin pyöräilyväylästä  
puutteellisuus varsinkin keskustan  
alueella ja esitettiin keinoja sen  
parantamiseksi.



Kevyen liikenteenkehittämissuunnitelmassa mm.  
todetaan: "Yleensä pyörätiet päättyvät ruutukaava-alueen  
rajalle, jossa pyöräilijöiden on  
siirryttävä ajoradalle."<sup>2</sup>

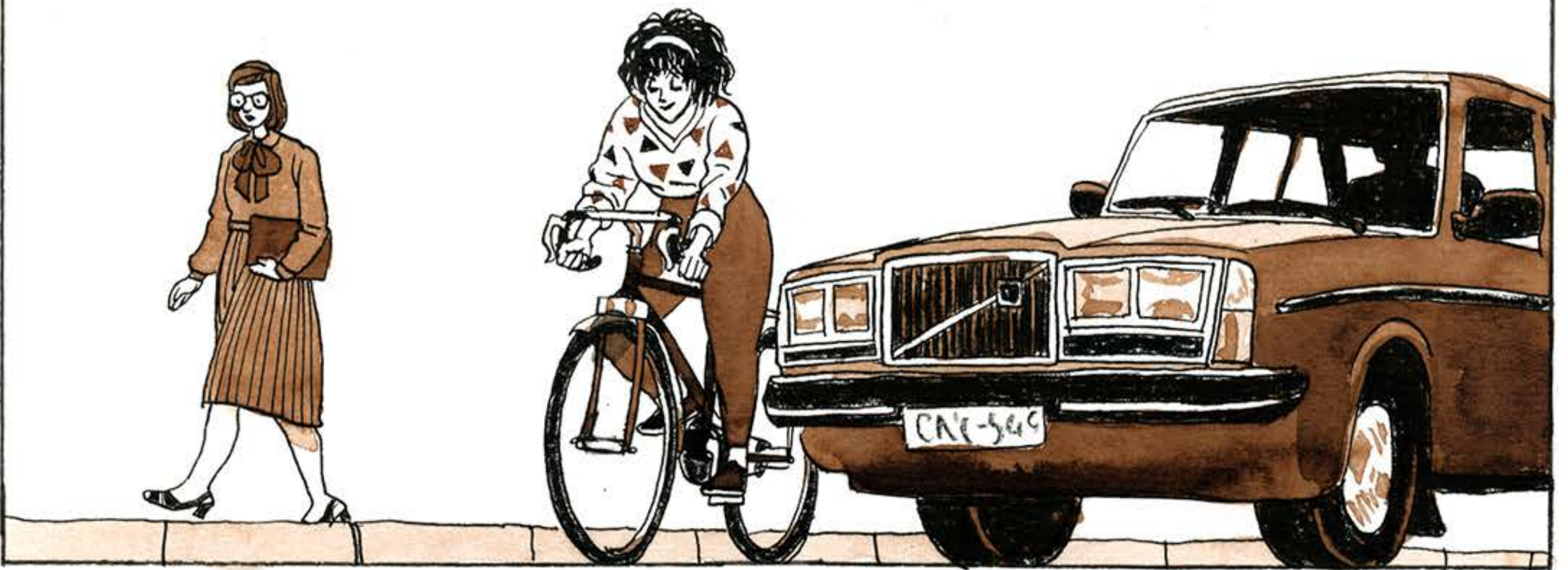


1 TURUN KAUPUNKI 1984, 16

2 KEVYEN LIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA 1982, 9



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



mutta ei niihin ollut puututtu, vaan autoliikenne oli saanut kasvaa entisestään.<sup>3</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.



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



tai nousi jälleen lievään kasvuun 1990-luvun puolivälistä lähtien.



Kokonaisuudessaan myöhemmät osuudet ja niiden muutokset ovat kuitenkin melko vähäisiä verrattuina vuosisadan puolivälin huippulukemiin



ja 1960-1970-lukujen nopeaan romahdukseen."

