

LIIKUNTA- YMPÄRISTÖNÄ KOKO KAUPUNKI



Kuva: Antero Aaltonen

Kävely ja pyöräily omassa asuinympäristössä ovat luonteva tapa saada terveyttä ja kuntoa ylläpitävää arkiliikuntaa. Käytännössä tällaisen liikkumisen lisääminen on kuitenkin osoittautunut vaikeaksi, koska nykyiset kaupunkiympäristöt eivät tue sitä. Muutokseen tarvitaan kokonaisvaltaista ajattelua.

OLEN PYÖRÄILLYT JA KÄVELLYT lähes kaikki arjen matkani koko elämäni ajan, mutta siitä huolimatta en mielelläni aja omalla kotikadullani. Katu on melko kapea ja sillä on paljon autoliikennettä. Pyöräkaistaa tai -tietä ei ole. Autot ajavat nopeasti, pyöräilijöiden tahtia puolestaan hidastaa loiva, mutta pitkä ylämäki. Monet autoilijat pyrkivät hitaan pyöräilijän ohi, vaikka tilaa on niukasti. Kadun varressa on pysäköityjä autoja, joten sinne ei pysty pyörällä väistämään. Pyöräileminen tuntuu stressaavalta ja pelottavalta. Kun saavun kotikadulleni, hyppään pois pyörän päältä ja talutan sen asuintaloni luo. Käveleminenkin ei silti ole kovin mukavaa autojen melussa kapealla jalkakäytävällä, jolla kaksi kävelijää ei mahdu kunnolla ohittamaan toisiaan.

Kotikatuni ei ole hyvä liikkumisympäristö, koska sen suunnittelussa on ajateltu lähinnä motorisoitua liikennettä. Vaikka kadulla periaatteessa on mahdollista pyöräillä ja kävellä, se ei siihen kannusta, päinvastoin. Tämä ei ole sattumaa vaan pitkän historiallisen kehityksen tulosta. Jotta kaupungeista tulisi hyviä ympäristöjä kävelylle ja pyöräilylle, yli kuuden vuosikymmenen autoistumiskehitystä pitäisi aktiivisesti pyrkiä muuttamaan suunnittelun ja rakentamisen keinoin.

Kävelyn ja pyöräilyn kutistuvat osuudet

Kaikki ihmisen elinympäristöt ovat potentiaalisia liikkumisympäristöjä. WHO on todennut, että väestön keskitetyssä voimakkaasti kaupunkeihin rakennetulla ympäristöllä on tärkeä asema fyysisen aktiivisuuden tukemisessa. Arjen fyysinen aktiivisuus on terveyden ja toimintakyvyn kannalta tärkeää, mutta sen määrä on kutistunut lähes olemattomiin. Liikenteen jatkuva motorisoituminen on yksi keskeinen syy tähän. (WHO 2017) Kävelyä ja pyöräilyä kutsutaan aktiivisiksi liikennemuodoiksi, koska ne ovat paitsi liikennettä myös liikuntaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2018 julkaissessa Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma nimeää kansalaisten terveyden, fyysisen toimintakyvyn ja kunnon ensimmäisenä niistä syistä, joiden takia kävelyä ja pyöräilyä olisi lisättävä voimakkaasti. Liikunnan puute aiheuttaa vuosittain suoraan ja epäsuorasti miljardiluokan kulut Suomen kansantaloudelle, minkä takia fyysisen aktiivisuuden lisääminen hyödyttää paitsi yksilöitä myös yhteiskuntaa.

Vaikka sekä kävelyä että pyöräilyä harrastetaan lenkkeilyn muodossa, suuri osa molemmista on arjen ja vapaa-ajan siirtymiä, asioiden hoitamista sekä yhdessäoloa. Tällainen liikunta on parhaimmillaan saumaton ja miellyttävä osa elämää, mutta monet ympäristötekijät vaikuttavat sen mahdollisuuksiin ja olosuhteisiin. Kävelyä ja pyöräilyä on pidetty monesta syystä kannatettavina liikennemuotoina viimeistään 1990-luvun alusta saakka. (Kallioinen 2002, 100) Niiden tukemisesta on siitä lähtien

puhuttu liikennesuunnittelussa ja -politiikassa sekä valtakunnallisesti että paikallisesti, mutta pyöräilyn ja kävelyn osuus on 2000-luvulla edelleen kuitenkin laskenut ja yksityisautoilun osuus noussut. Odotusten vastaisesti edes asumisen keskittyminen kaupunkiseuduille ja keskustoihin ei ole kääntänyt kehitystä. (Liikennevirasto 2018, 9; Liikenne- ja viestintäministeriö 2018, 2) On tarpeen tarkastella pitkää aikaväliä, jotta voitaisiin ymmärtää, miten tähän tilanteeseen on päädytty.

Autojen kaupunkia rakentamassa

Olen tutkinut kaupunkiliikenteen historiaa Suomessa 1900-luvun toisella puoliskolla. Pyöräilystä ja kävelystä on kerätty vain vähän tilastotietoa, joten olen tutkinut niiden osuuksia esimerkiksi tuhansista valokuvista. Historiallinen tarkastelu tekee selväksi kaksi asiaa: Ensinnäkin Suomen kaupungeissa on kertaalleen vallinnut tilanne, jossa aktiiviset kulkumuodot olivat hallitsevia. Toiseksi autoistuminen ei ole tapahtunut sattumalta, vaan kaupunkien

Autokaupunki ei ole jälkikäteen luonnehdinta, vaan 1950- ja 1960-lukujen Kaupunki- ja liikennesuunnittelijat varautuivat ennen muuta autoilun lisääntymiseen kaikkien muiden liikennemuotojen kustannuksella.

rakennettua ympäristöä on massiivisin keinoin muokattu autoilua suosivaksi ja tämä kehitys jatkuu yhä. Esimerkiksi Turussa polkupyörät olivat 1950-luvun lopulla ylivoimaisesti suurin ajoneuvoryhmä keskustan liikenteessä, mutta 1970-luvulle tultaessa pyöräily oli jo marginalisoitunut liikennemuotona. Kävely puolestaan säilyi yleisenä, mutta sen olosuhteet kurjistuivat. (Männistö-Funk 2020)

Turussa tapahtuneet muutokset noudattelivat pitkälti samaa kaavaa kuin muissakin eurooppalaisissa kaupungeissa. Kaupunkeja alettiin määrätietoisesti muuttaa autokaupungeiksi tilanteessa, jossa aktiivisia muotoja oli valtaosa liikenteestä. Autokaupunki ei ole jälkikäteen luonnehdinta, vaan 1950- ja 1960-lukujen kaupunki- ja liikennesuunnittelijat varautuivat ennen muuta autoilun lisääntymiseen kaikkien muiden liikennemuotojen kustannuksella. (Oldenziel et al 2016) Turussa purettiin kaksi kolmasosaa keskustan rakennuksista, jotta kaduille voitiin rakentaa lisäkaistoja sekä pysäköintipaikkoja au-

toille. Samalla pyrittiin hajauttamaan kaupunkirakenne esimerkiksi perustamalla asumalähiöitä kauas keskustasta. Lähiöihin ja kauppakeskuksiin syntyi uusia kävely- ja pyöräily-ympäristöjä, mutta yhdessä nämä tilalliset muutokset tekivät yhä vaikeammaksi ja epämiellyttävämmäksi hoitaa arjen liikkuminen pääasiassa kävellen tai pyöräillen.

Modernistisen suunnittelun ihanteena oli mahdollisimman tehokas liikkuminen, mikä tarkoitti motorisoitua liikennettä. Pyöräilyä pidettiin vanhanaikaisena, häviävänä liikennemuotona ja jopa kävelyn tarvetta pyrittiin suunnittelussa minimoimaan. Kaupunkiteoreetikko **Jane Jacobs** kirjoitti jo vuonna 1961, että yhdysvaltalaisissa kaupungeissa kävelyn ja muun aktiivisen kaupunkiliikkuksen tiloja ja mahdollisuuksia oli pala palalta uhrattu motorisoinnille, kunnes jäljellä olivat vain rippeet. (Jacobs 1961) Pyöräily oli jo vuosikymmeniä aikaisemmin hävinnyt Amerikassa liikennemuotona, ja samaa odottivat tapahtuvaksi liikennesuunnittelijat Euroopassa, pidettiin hän Amerikkaa esikuvana.

Euroopan kaupungeissa ei kuitenkaan edetty yhtä pitkälle, ja jo 1960-luvun lopulla autokaupungin ideaa alettiin myös kyseenalaistaa. Monissa maissa pyöräily elpyi hiukan 1970-luvulta lähtien ja sai uudenlaista asemaa kuntoilu- ja vapaa-ajan liikennemuotona, vaikkei koskaan noussut lähellekään entisiä lukemiaan. Liikennejärjestelmät ja kaupunkirakenteet oli jo ehditty rakentaa monelta osin uuteen uskoon, ja ne tukivat ennen muuta autoilua. Myös suunnittelun normit lukitsivat yhteiskuntaa autoiluun perustuviin järjestelmiin. (Lundin 2008) Vaikka kävelyä ja pyöräilyä on viime vuosikymmeninä pyritty tukemaan esimerkiksi rakentamalla pyöräväyliä ja kävelykatuja, kokonaisuutena kaupunkien infrastruktuuri ja liikennejärjestelmien kehitys on jatkunut motorisoitua liikennettä helpottavalla ja aktiivisia liikennemuotoja vaikeuttavalla linjalla.

Kohti liikkuvampaa kaupunkia

Koronapandemian aikana monet eurooppalaiset suurkaupungit ovat varanneet entistä suuremman osan kaupunkiympäristöstä kävelylle ja pyöräilylle. Erityisolot ovatkin antaneet mahdollisuuden tarkastella uusin silmin tilakäytäntöjä ja sitä, millaiseen liikkumiseen kaupunkiympäristöt kutsuvat. Ne voivat herättää huomaamaan myös, ettei aktiivisten liikennemuotojen lisääntyminen tapahdu itsestään. Sen sijaan niiden vähentyminen on usein tapahtunut sinänsä hyvää tarkoittavien toimien sivutuotteena.

Kävelyn ja pyöräilyn on todettu olevan keskimäärin sitä turvallisempaa, mitä enemmän kävelijöitä ja pyöräilijöitä liikenteessä on. (Jacobsen 2003) Käytännössä liikenneturvallisuutta on kuitenkin tavoiteltu esimerkiksi kuljettamalla lapsia autolla kouluun ja harrastuksiin. Kouluissa saatetaan jopa kieltää pieniä koululaisia saapumasta pyörällä, vaikka turvallisuusongelma ei synny heidän pyöräilystään, vaan koulujen lähistön moottoriliikenteestä.

Aktiivisten liikennemuotojen vähentyessä syntyy itseään ruokkivia kehiä, jotka johtavat yhä motorisoituneempaan liikkumiseen. Kun kävely ja pyöräily marginaalisoituvat, niitä ei enää nähdä itsestään selvinä ja tavallisina valintoina, mikä vähentää niitä entisestään. (Pooley et al

2019) Nykyisessä julkisessa keskustelussa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen nähdään usein ideologisena valintana tai identiteettikysymyksenä, vaikka sen hyödyt ovat yksilöille, yhteisöille ja kokonaisille yhteiskunnille täysin kiistattomat identiteetistä ja ideologiasta riippumatta.

Aktiiviset liikennemuodot eivät käänny kasvuun pelkästään pyöräily- ja kävelyväyliä lisäämällä, vaan kaupunkien ja yhdyskuntia pitää kokonaisuutena tarkastella siltä kannalta, millaiset mahdollisuudet ne antavat omin lihasvoimin tapahtuvalle liikkumiselle. Hyviä ratkaisuja ruokkii myönteinen suhtautuminen kävelyn ja pyöräilyyn eli niiden näkeminen arvokkaina ja normaaleina liikennemuotoina.

Asenteet ja infrastruktuuri kulkevat usein käsi kädessä. (Oosterhuis 2019) Siksi monilla pienilläkin teoilla on merkityksensä kävelyn ja pyöräilyn normalisoimisessa ja positiivisten käytäntöjen luomisessa niiden ympärille. Kaikki voivat pohtia, miten kävelyn ja pyöräilyn voisi ottaa paremmin huomioon erilaisissa käytännön ratkaisuisa, olipa kyse sitten taloyhtiöstä, koulusta, työpaikasta tai harrastustoiminnasta. Asenteet, puheet ja teot ovat tärkeä osa myönteistä arkiliikuntaympäristöä.

TIINA MÄNNISTÖ-FUNK, FT, dosentti

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos
Turun yliopisto
tiiman@utu.fi

LÄHTEET

Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House

Jacobsen P. L. 2003. Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention* 2003:9, 205–209.

Kallioinen, J. 2002. Pyöräilyn institutionaalinen asema liikennesuunnittelussa. VATT-keskustelualoitteita 267. Helsinki: Valtion taloudellinen tutkimuskeskus.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2018. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikennevirasto 2018. Henkilöliikennetutkimus 2016: Suomalaisen liikkuminen. Helsinki: Liikennevirasto.

Männistö-Funk, T. 2020. *Recovering Sustainable Mobility Practices: A Visual History of Turku's Streetscape 1950–1980*. Teoksessa Emanuel, M, Schipper, F. & Oldenziel R. (toim.) *A U-Turn to the Future: Sustainable Urban Mobility since 1850*. New York: Berghahn, 172–198.

Oldenziel, R, Emanuel, M, de la Bruhèze, A. & Veraart, F. (toim.) 2016. *Cycling Cities: The European Experience: One Hundred Years of Policy and Practice*. Eindhoven: Foundation for the History of Technology.

Oosterhuis, H. 2019. *Entrenched Habit or Fringe Mode: Comparing National Bicycle Policies, Cultures and Histories*. Teoksessa Männistö-Funk, T., & Myllyntaus T. (toim.), *Invisible Bicycle: Parallel Histories and Different Timelines*. Leiden: Brill, 48–97.

Pooley, C., Emanuel, M., Männistö-Funk, T., & Norton, P. 2019. *Introduction: Historical perspectives on pedestrians and the city*. *Urban History*, 1–7.