

Kävelyn historiaa autokaupungeissa

Tiina Männistö-Funk

Akatemiatutkija, Suomen historia, Turun yliopisto



Kävelyn historiaa 1950–1980-luvuilla

- Miten voidaan tutkia?
- Kävelyn merkitys kaupungeissa?
- Mitä kävelylle tapahtuu autokaupungissa?
- Kävely suunnittelussa ja aktivismissa
- Millainen on jalankulkija?
- Historiallisia jatkuvuuksia



Käyttämiäni lähteitä:

Tilastot

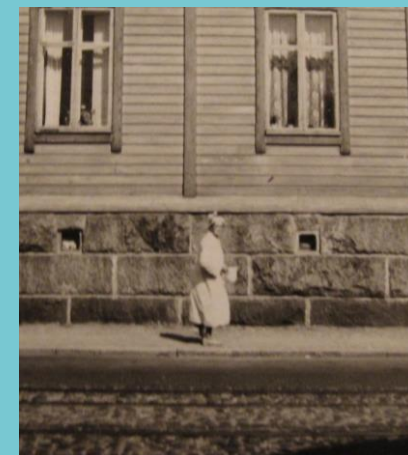
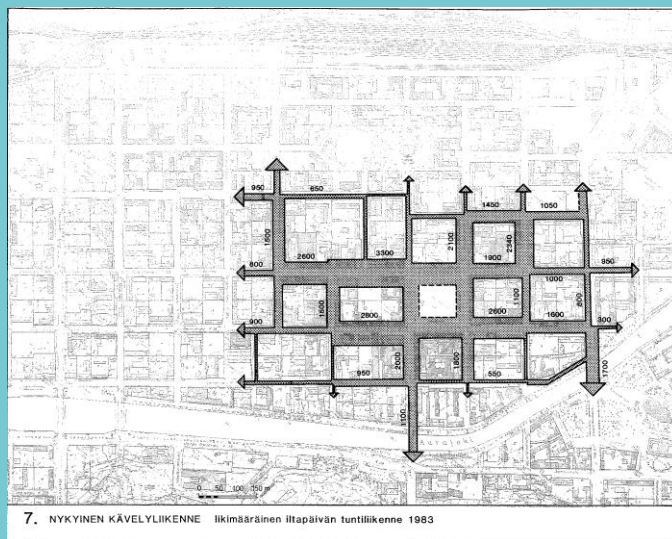
Valokuvat

Suunnitteludokumentit

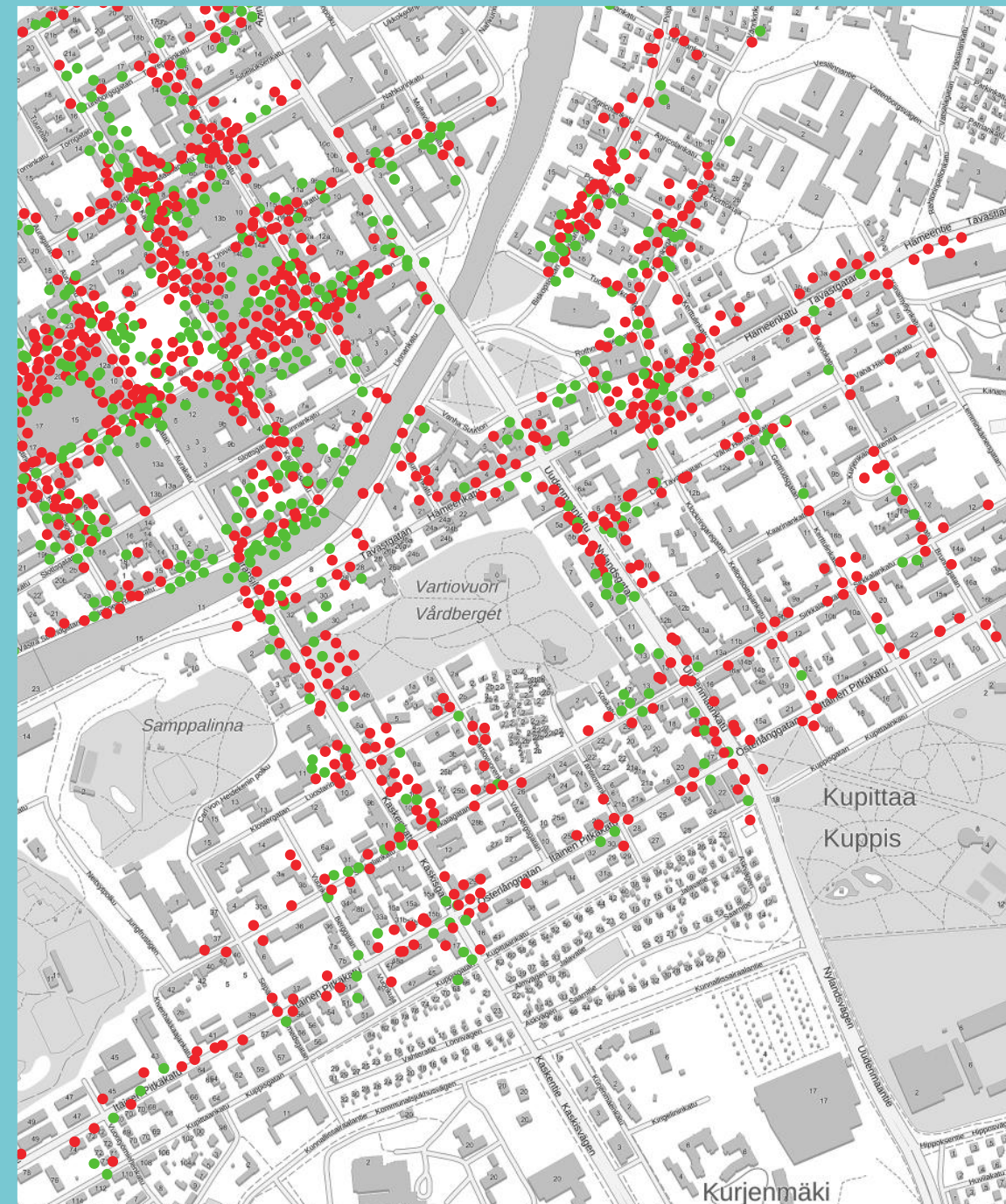
Liikennevalistus

Kirjat ja lehdet

Aktivistien arkistot

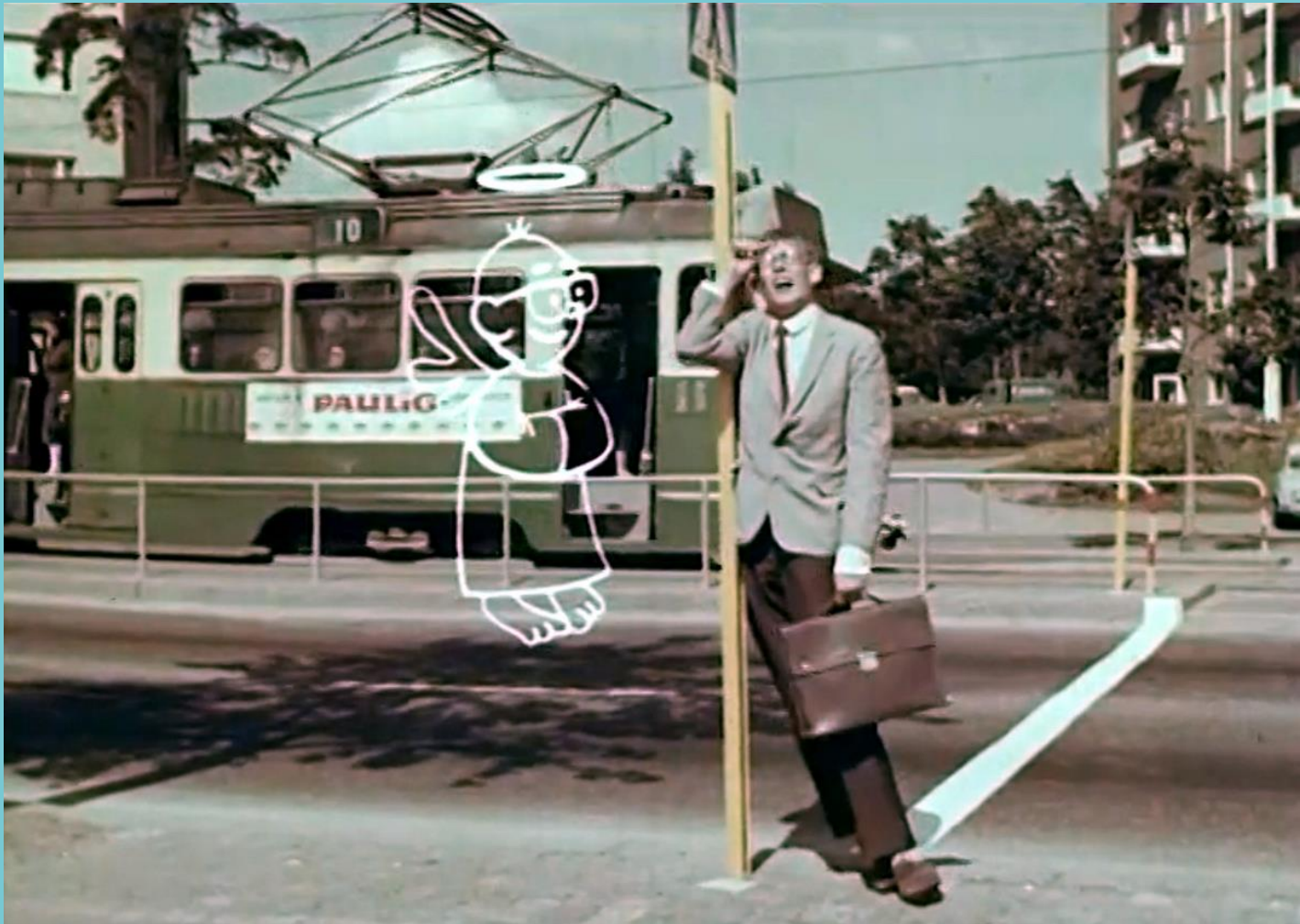


Kävelyn merkitys



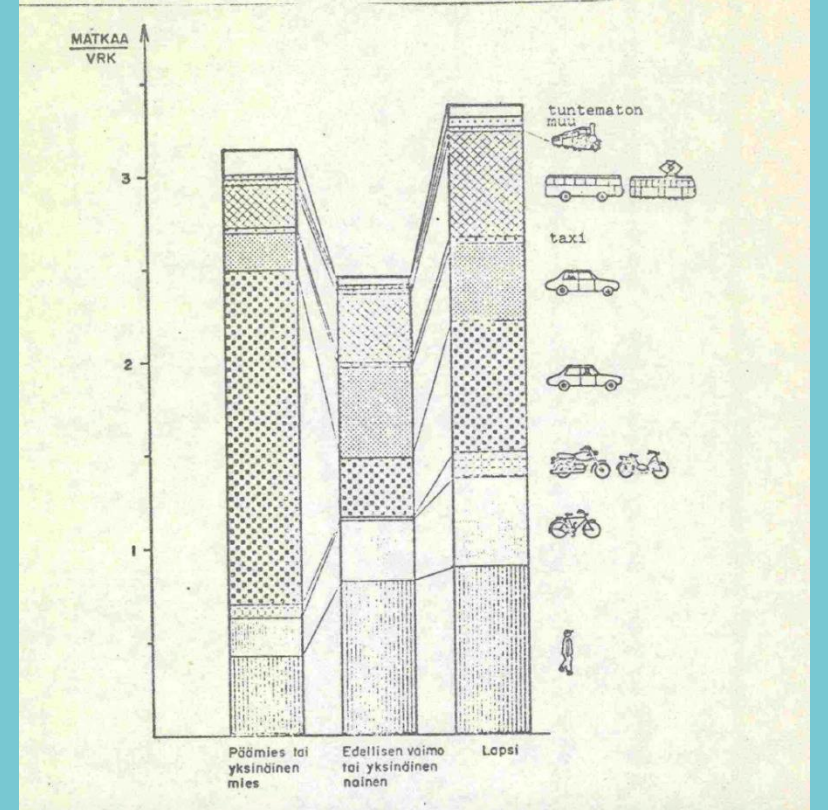
Jalankulkijat Turussa 1950-luvun valokuviissa (Turun museokeskus): naiset merkitty punaisella, miehet vihreällä

Kävely autoistumisen aikaan



Taljan valistuselokuva “Herra Jalankulkija”, 1965

KUVA 4.4 Päivittäinen matkaluku kulkutavoittain henkilön perheaseman mukaan



Päivittäiset matkat kulkumuodoittain.
Henkilöliikennetutkimus: Näin me
liikuimme 1974
(Tie- ja vesirakennushallitus 1977)

Kävely ja liikenne-suunnittelu

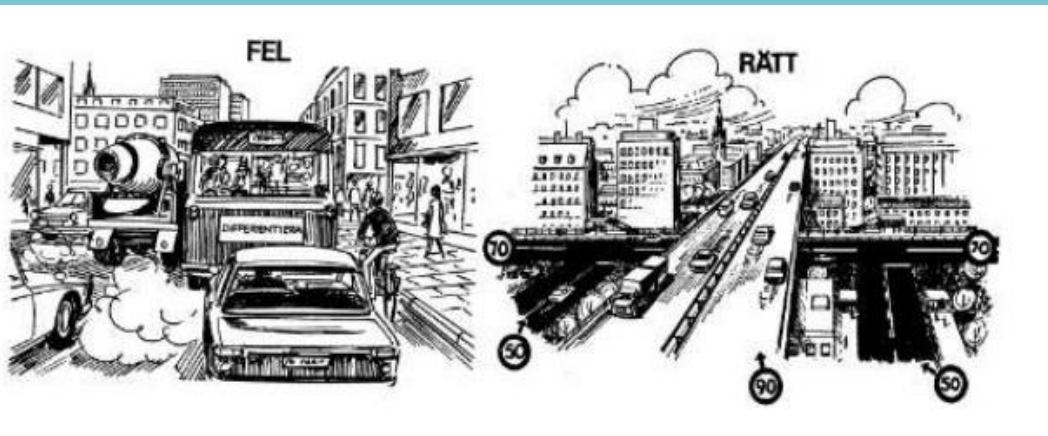
Olavi Laisaari:
Tehokas kaupunki, 1962



Kuva 33. Jalankulkijoille rauhoitettu ostoskatu Rotterdamin liikekeskustassa. (New life for cities around the world. Books international, New York, s. 143)

Catering for motor-cars need not encroach upon the comfort of pedestrians. Pavements and footpaths can notwithstanding be built to meet the requirements of those who walk. The main idea in laying-down footpaths is to make short-cuts. In crowded places they ought to be broader, and in the centre of the town there should be special shopping routes for pedestrians only.

The picture shows such a shopping route in the



SCAFT 68 -erottelu.
Gunnarsson &
Lindström, 1970

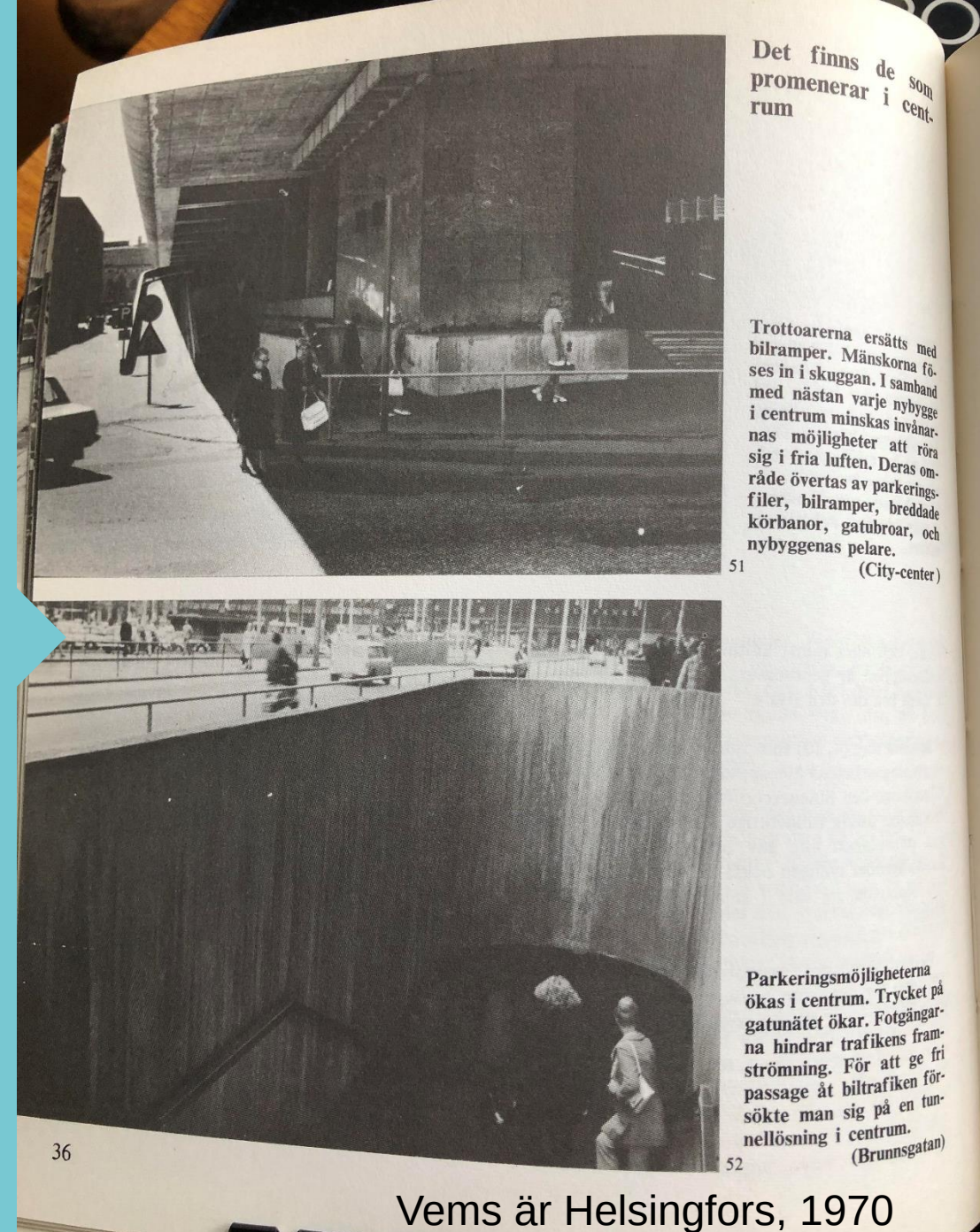
Helsinki 5.10.1970. Kuva: Matti
Koivumäki/ Helsingin kaupunginmuseo



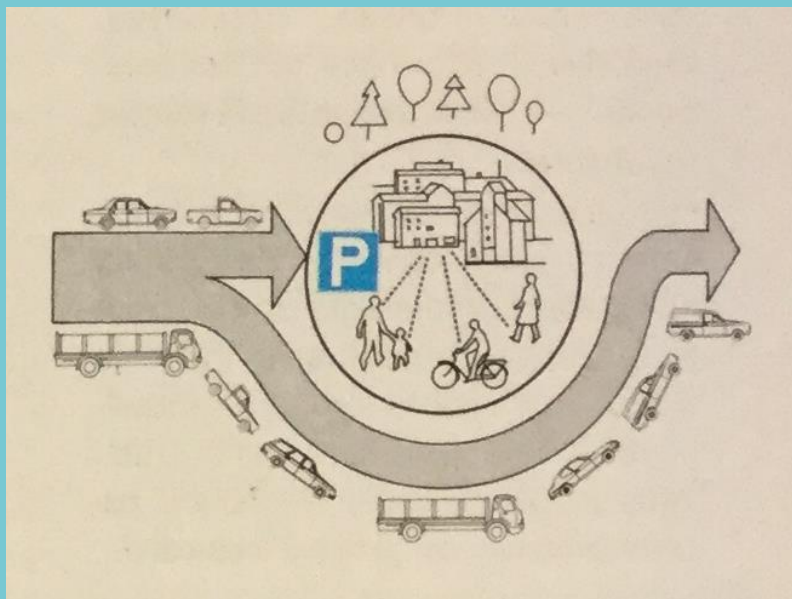
Jalankulkija linssinä kaupunkien muutokseen

“Jalankulkijan on saatava liikkua yhdessä tasossa, yleensä maanpinnan tasossa. Häntä ei saa viemäröidä tunneleihin eikä pakottaa kipuamaan silloille. Sellaisia eritasoratkaisuja, jotka diskriminoivat vähemmistöryhmiä kuten vanhuksia, liikuntavammaisia tai lastenvaunuja työntäviä ihmisiä, ei saa rakentaa.”

Alas auton pakkovalta, 1969



“Turvattomasta tyrannista” kevyeksi liikenteeksi



Kuvitusta vihkosesta Turvallisen
kaupunkiliikenteen viikko 1975

Liikenneministeriön, Liikenneturvan
ja Poliisin esite 1982

Turun Sanomat 12.5.1966



Kävelyn historiallisia jatkuvuuksia

- Kaupunkitila: Onko kävely mahdollista ja onko se mukavaa?
- Turvallisuus: Syyn vierittäminen jalankulkijalle?
- Liikennesuunnittelu: Kävelyä autojen ehdoilla?
- Jalankulkijan olemus: Kaikki ja ei kukaan? Verrattuna pyöräilyyn ei nouse keskiöön, vaikka käveltävä kaupunki ihanteena jo 70-luvulta
- “Kevyt liikenne”: ei-autojen niputtaminen suunnittelussa
- Samalla: Kävelyn joustavuus ja kahlitsemattomuus; kävely kaupunkitilan muutoksen potentiaalina