

Miten Oulusta tuli pyöräilykaupunki?

Timo Takala

Oulu tunnetaan pyöräilykaupunkina. Suomen sisäisessä vertailussa pyöräkaupungin maineelle löytyy näyttöäkin. Toiminnallisesti Oulu on kuitenkin autokaupunki. Oululaisen vuorokaudessa matkustamista neljästäkymmenestä kilometristä polkupyörällä matkustetaan 1,5 kilometriä ja henkilöautolla 31 kilometriä (Traficom, 2018).

Eri liikennevälineillä tehdyistä matka- ja suoritemääristä on yhteismittalaisesti tutkittua tietoa vain noin neljästäkymmenestä kunnasta kymmeneltä kaupunkiseudulta, joista tehtiin seututarkennus valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa vuonna 2016. Tutkituista kunnista Oulussa pyöräillään asukasta kohti eniten. Kärkijoukkoon kuului muitakin Oulun seudun kuntia sekä Joensuu. Esimerkiksi Kuopion ja Jyväskylän seudut eivät osallistuneet tähän tarkennukseen (Traficom, 2018).

Koulu- ja opiskelumatkoilla Oulun seutu erottui selvästi tutkituista kaupunkiseuduista. Oulun seudulla peräti 74 % koulu- ja opiskelumatkoista tehdään kävellen tai pyörällä. Seuraavana olleella Tampereen seudulla kävelyn ja pyöräilyn osuus on 63 % ja Helsingin seudulla 55 %. Kävelyn ja pyöräilyn korkea osuus edellyttää hyvien pyöriteiden lisäksi myös kohtuullisia etäisyyksiä palveluihin. Oulussa on ilmeisesti onnistuttu myös tasapainoisen kouluverkon rakentamisessa. Työmatkoilla sekä ostos- ja asiointimatkoilla Oulun seutu paljastuu kuitenkin hyvin autoriippuvaiseksi. Ostos- ja asiointimatkoista 65 % ja työmatkoista 69% tehdään henkilöautolla tai muulla ei-poljettavalla ajoneuvolla. Näillä matkoilla Oulu ei eroa tutkituista muista maakuntakeskuksista, Joensuun ja Lahden seuduista (Traficom, 2018).

Pyöräily selvisi 1960-luvusta

1950-luvulla kaikki Suomen kaupungit olivat vielä pyöräilykaupunkeja. Autojen tuontisäännöstelyn purkaminen vuonna 1962 käynnisti nopean autoistumisen. Vuodesta 1956 vuoteen 1967 autoliikenne kasvoi Oulujoen ylittävillä silloilla 7700:sta 31500:an ajoneuvoon. Samana aikana pyöräilijöiden määrä Oulujoen silloilla laski 17500:sta 10100:an vuorokaudessa (Oulun kaupunki, 1969). Tie- ja katuver-

kon rakentaminen ei pysynyt autoistumisen mukana. Vaikka polkupyörä oli tuolloin lainsäädännöllisesti tasaveroinen kulkuneuvo auton kanssa, pyöräilijät joutuivat käytännössä tukalaan ja vaaralliseenkin asemaan autoliikenteen seassa. Vuosien 1969 ja 1970 aikana Oulussa kuoli yhteensä 15 jalankulkijaa tai pyöräilijää liikenneonnettomuuksissa (Oulun kaupunki, 1972).

Mitä suurempi kaupunki, sitä nopeammin pyöräilijät joutuivat väistymään liikenteestä ahtailla kaduilla. Autoistumisen käynnistyessä Oulu oli vielä pieni kaupunki ja joukkoliikennetarjonta oli vaatimatonta. Pyöräily säilytti Oulussa asemansa liikennemuotona 1970-luvun alkuun asti, jolloin liikennepolitiikassa tapahtui käänne. Pyöräilyä ei Oulussa siis tarvinnut lähteä kehittämään nol-lapisteestä niin kuin isommissa kaupungeissa.

Smith-Polvisen liikennesuunnitelma oli pyöräkaupungin liikkeelle paneva voima

Kasvavan liikenteen ongelmat herättivät Oulun päättäjät vuonna 1967 tilaamaan liikenneselvityksen ja -suunnitelman tuon ajan tunnetuimmilta tekijöiltä: Wilbur Smith Associates -konsulttitoimistolta ja Insinööritoimisto Pentti Polviselta. Kaupunkimooottoriteitä ja eritasoliittymiä keskusta-alueellekin esittänyt suunnitelma ei aiheuttanut Oulussa kuitenkaan samanlaista sokkia kuin Helsingissä. *Smith-Polvisessa* esitetty katuverkko on itse asiassa toteutunut Oulussa jokseenkin tuon suunnitelman mukaisena. Eritasoliittymät on muutettu vain tasoliittymiksi ja kaistojen määrää vähennetty. *Smith-Polvisen* voi kuitenkin katsoa olleen liikkeelle paneva voima Oulun pyörätieverkoston kehittämiseen. Kaupungin yhdyshenkilönä suunnitelman laatimiseen osallistunut liikenneinsinööri Mauri Myllylä on muistelmissaan maininnut, että Wilbur Smithin suunnitelma ”*avasi sen teettäjille silmät kävelyn ja pyöräilyn tunnustamiselle tasa-arvoiseksi liikennemuodoiksi muiden liikennemuotojen rinnalla.*” (Myllylä, 2012).

Oulun ensimmäiset merkittävät investoinnit pyörätieverkkoon olivat itse asiassa Smith-Polvisessa lanseerattuja. Suunnitelmassa oli yleinen tavoite ohjata jalankulku pois autoliikenteen pääkaduilta erillisille reiteille, minkä vuoksi kävelijöille esitettiin uusia yhteyksiä. Ensimmäisenä niistä valmistui asematunneli rautatien poikki vuonna 1979. Asematunneli katsottiin tarvittavan, koska toinen silloisista kahdesta rautatien alikäytävästä tultaisiin ottamaan kokonaan autoliikenteen käyttöön. Sanaa ”polkupyörä” tai ”pyöräilijä” *Smith-Polvisen* suunnitelmaosassa ei esiinny. Asematunneli avattiinkin vain jalankulkijoille. Pyöräily sallittiin tunnelissa vasta vuonna 2002 valmistuneen peruskorjauksen jälkeen. Vuonna 1984 valmistuneet Tervaporvarin sillat ovat myös suoraan *Smith-Polvisen* suunnitelmasta. Merikosken sillat varauduttiin

Smith-Polvisessa leventämään kuusikaistaiseksi, minkä vuoksi jalankulkijoille osoitettiin uusi reitti siltojen länsipuolelle.

Oulun jalka- ja pyöräliikenteen yleissuunnitelma 1972 loi perustan pyöräkaupungille

Mauri Myllylän silmien avautumisen lisäksi jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden suuret onnettomuusmäärät havahduttivat 1970-luvulle tultaessa suunnittelemaan parannusta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin. ”*Jos esim. kevyelle liikenteelle tarkoitettut tiet, sillat, jalkakäytävät ja valaistus puuttuvat, ei tien käyttäjiin kohdistettu valistustoiminta hyödytä.*” (Oulun kaupunki, 1972). Oma vaikutuksensa todennäköisesti oli myös ajan yleisellä asennemuutoksella, jonka herättäjiin kuuluivat muun muassa Enemmistö ry:n perustaminen vuonna 1968, Leena Maunulan toimittama pamfletti *Alas auton pakkovalta* vuonna 1969 sekä Vilhelm Helanderin ja Mikael Sundmanin *Kenen Helsinki* vuonna 1970. Oulussa ryhdyttiinkin jo vuonna 1971 laatimaan kävely- ja pyöräliikenteen yleissuunnitelmaa.

Valmistuessaan *Oulun jalka- ja pyöräliikenteen yleissuunnitelma 1972* oli tiettävästi Suomen ensimmäinen koko kaupungin kattava pyöräilyn yleissuunnitelma. Suunnitelma oli kunnianhimoisen. Siinä esitettiin rakennettavaksi 175 kilometriä pyörätietä ja niille 44 ali- tai ylikulkusiltaa sekä 11 vesistön ylittävää siltaa. Oulussa oli tuolloin pyörätietä vain 35 kilometriä sekä kävelyille ja pyöräilylle pyhitettyjä ali- tai ylikulkusiltoja 17 kappaletta. Selvää ohjeluottia ei suunnitelmassa asetettu. Käytännössä suunnitelmassa esitetyt hankkeet rakennettiin jo 1990-luvun alkuun mennessä. Asematunnelin ja Tervaporvarin siltojen lisäksi suunnitelman pohjalta valmistui kolmaskin merkittävä oikoyhteys, Kiskopolun silta ratapihan yli vuonna 1981. Suunnitelman heikkoudeksi jäi keskusta-alueen ongelmien väistäminen *Smith-Polvinen*-henkisellä toteamuksella: ”*Keskustan sisällä tapahtuvassa liikkumisessa suositaan lähinnä jalankulkuliikennettä.*” (Oulun kaupunki, 1972).

Kaupungin laajentuminen levitti pyörätieverkkoa

Pyöräilykaupunki Oulun syntyyn on eniten vaikuttanut se, että kaupunki on laajentunut merkittävästi vasta vuoden 1971 jälkeen. Suurin osa Oulun pyörätieverkosta on rakentunut vähitellen uusien asuntoalueiden myötä niiden normaalin kunnallistekniikan rakentamisen yhteydessä. Hyvin pieni osa Oulun pyöräteistä on syntynyt erillisrahoitetuina hankkeina. Kaupungin hyvällä maapolitiikalla on ollut tässä suuri merkitys. Sen ansiosta kaupunkia on levitetty kokonaisina asumalähiöinä. Näin pyörätieverkkoa on pystytty rakentamaan ”oikeaoppisesti” asuntoalueelta seuraavalle jatkuvina ketjuina. Mauri Myllylän pitkällä uralla (1960–1998) aluksi liikenneinsinöörinä ja myöhemmin kaupun-

gininsinöörinä on ollut osuutta siihen, että pyöräteiden päät yhtyivät ja kaupunginosa toisensa jälkeen vei eteenpäin yhtenäistä pyörätieverkkoa. Valtion päätiehankkeiden yhteydessä Myllylä myös huolehti, että uusien teiden poikki rakennettiin riittävä määrä ja silloisella katsannolla riittävän leveitä alikulkuja.

Oulu – SCAFTin mallikaupunki

Vuonna 1968 ilmestyi ruotsalainen kaupunkisuunnittelun opasvihkonen, joka tunnetaan nimellä *SCAFT*. Sillä oli aikanaan suuri vaikutus Pohjoismaiden kaupunkisuunnitteluun. Teoksen nimi oli suomennettuna “*Ohjeita liikenneturvallisuuden huomioon ottamiseksi kaupunkisuunnittelussa*”. Käyttönimeksi muodostunut *SCAFT* oli oppaan laatineen Chalmersin teknillisen korkeakoulun työryhmän itsestään käyttämä lyhenne (*Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet*). *SCAFT*in periaatteena oli kävelyn ja pyöräilyn ohjaaminen kaupunginosien läpi meneville, autoliikenteestä täydellisesti erotetuille reiteille autoliikenteen kiertäessä asuntoalueita niiden ulkolaidoilta.

Suomen maalaiskunnat saivat vuonna 1967 oikeuden laatia asemakaavoja vastaavia rakennuskaavoja, mitä oikeutta Oulun naapurikunnat lähtivät oitis hyödyntämään. Naapurikuntien kilpailu omakotitonteilla havahdutti Oulun laatimaan vauhdilla uusia pientaloaavoja. Oulu oli saanut kuntaliitoksissa lisää maata Oulujoen pohjoispuolelta ja saanut myös hankituksi maata sieltä. Oulun yliopistosta vastavalmistuneet arkkitehdit saivat tehtäväkseen laatia mittavia pientaloaluekaavoja. He ryhtyivät työhön luonnollisesti tuorein *SCAFT*in opein. Vuonna 1970 valmistunut Rajakylän asemakaava ja vuosina 1970 ja 1974 valmistuneet Haapalehdon asemakaavat ovat kuin suoraan *SCAFT*in periaatemalleista kopioituja.

Myöhemmät asemakaavat eivät ole muodoltaan yhtä kaavamaisia, mutta liikenteen erotteluperiaate on säilynyt näihin päiviin asti. Oulun kaupungin alueella on nykyisin pyörätietä 930 kilometriä. Pyöräteillä on noin kolmesataa alikulkutunnelia ja siltaa. Keskusta-alueelta selvittyään pyöräilijä voi ajaa kymmenen kilometrin päässä sijaitseville asuntoalueiden reunoille kohtaamatta matkan varrella kuin korkeintaan yhden liikennevalot. *SCAFT*in tunnettu ongelma on asuntoalueet kiertävän katuverkon huono toimivuus joukkoliikenteellä, mikä toteutuu Oulussakin ja osaltaan lisää pyöräilyn suosiota.

2000-luvun ensimmäisillä vuosikymmenillä rakennettiin autokaupunkia

Uudelle vuosituhannelle lähdettiin Oulussa kunnianhimoisin tavoittein. Vuonna 2003 valmistui vuoteen 2020 tähtäävä Oulun seudun liikenne 2020 -suunnitelma. Tuolloin elettiin Nokian vetämää voimakasta nousukautta, joten suunnitelma

sisälsi mittavat hankelistat. Mukana oli myös isoja pyörätiehankkeita, muun muassa yhteensä noin viisitoista kilometriä merenrantapyöräteitä etelään ja pohjoiseen sekä uusi pyörätiesilta Oulujoen yli. Vuoden 2020 koittaessa pyöräilyn suurista hankkeista yksikään ei ollut kuitenkaan toteutunut, mutta autoliikenteen hankelista oli toteutunut lähes täydellisesti. Valtion liikennepolitiikalla on ollut tässä suuri vaikutus. Valtio tarjosi auliisti rahaa Oulun seudun pääteihin, mutta sitoi samalla kaupungin liikennebudjetit näihin yhteishankkeisiin. Vuosina 2003–2007 pyöräliikenne Oulun kehällä vähenikin 40 000:sta 30 000:een vuorokaudessa autoliikenteen vakiintuessa tuona aikana n. 12 000 ajoneuvoon vuorokaudessa.

Pyöräilyn uusi nousu 2020-luvulla

2020-luvulla pyöräilyn olosuhteisiin on alettu jälleen panostaa. Henkilön merkitys jää myöhemmin tutkittavaksi, mutta ainakin ajallinen yhteys on Harri Vaaralan valinnalla liikenneinsinööriksi. Vuosikymmenet ratkaisematta olleelle ruutukaavakeskustallekin on tällä vuosikymmenellä saatu kaksi pientä pyöräilyn päänavausta, muutaman korttelin mittainen pyöräkatu ja pyöräkaistat sen jatkeena olevalle kadulle. Parhaillaan toteutetaan mittavaa baanaverkkosuunnitelmaa. Keskustasta yliopistokampukselle vievä Linnabaana avattiin vuonna 2019, Mäntylän baana 2020 ja Maikkulan baanin ensimmäinen vaihe 2021. Tarkoitus on jatkossakin toteuttaa vuosittain uusi baana. Valtion avustukset ovat olleet merkittävä vipuvoima baanujen rakentamiselle. Valtion avustuksilla on yleensäkin suuri merkitys sille, mitä liikennemuotoja kunnat suosivat. Jos johonkin hankkeeseen saa valtion rahaa, hanke saa yleensä myös kunnan osuuden. Hanke, johon valtion osuutta ei saada, jää odottamaan vuoroaan.

Kirjoittaja on arkkitehti, kaupunkisuunnittelija ja pyöräilyaktiivi

KIRJALLISUUS:

Oulun kaupunki. (1969). Oulun liikenteen yleissuunnitelma 1969, Insinööritoimisto Pentti Polvinen, Wilbur Smith & Associates (1969).

Statens planverk. (1968). Publikation nr 5, Scaft: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet.

Oulun kaupunki. (1972). Oulun jalka- ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 1972.

Räinä, M., Insinööritoimisto Liidea, Oulun tiepiiri. (2003). Oulun seudun liikenne 2020: strategia, kärkitehtävät, aiesopimus.

MUUT AINEISTOT:

Myllylä, M. (2012). Oulun pyöräliikenteen ensietapit.

<https://liikennementori.wordpress.com/2012/10/02/oulu-pyoraliiikenteen-ensietapit>

Traficom. (2018). Henkilöliikennetutkimuksen 2016 tuloksia taulukoina,

Seutukohtaiset tulokset. [https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/](https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/henkiloliikennetutkimuksen-2016-tuloksia-tilukoina?toggle=Seutukohtaiset%20tulokset)

[henkiloliikennetutkimuksen-2016-tuloksia-tilukoina?toggle=Seutukohtaiset%20tulokset](https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/julkaisut/henkiloliikennetutkimuksen-2016-tuloksia-tilukoina?toggle=Seutukohtaiset%20tulokset)