

POLKIJA

Helsingin Polkupyöräilijät ry

2/2006



Pyöräilijän oikeusturva - miten toimia kolaritilanteissa
Vaikuta pyöräilyolosuhteiden laatuun: ilmoita epäkohdista
YTV:n suunnitelmissa pyöräilyn määrän kasvattaminen
Pyörämatkailua Itäisellä Härkätiellä
Pyöräilyä Australiassa

HePo 25 vuotta. Kutsu juhliin sivulla 30.

HePo - 25-vuotias pikku jättiläinen

Helsingin polkupyöräilijät perustettiin syksyllä 1981 samaan aikaan perustetun Polkupyöräilijäliiton Helsingin paikallisyhdistykseksi. HePon nimenä oli tuolloin Helsingin polkupyöräilijäyhdistys. Hepo ja Polkupyöräilijäliitto perustettiin pyöräilijöiden etujärjestöiksi, jollaiset olivat siihen asti Suomesta puuttuneet. Kun Polkupyöräilijäliiton toiminta hiipui, Hepo jäi maan ainoaksi puhtaasti pyöräilijöiden etua ajavaksi järjestöksi.¹ Juuri Hepo oli perustamassa eurooppalaista European Cyclists' Federation –järjestöä, ja edustaa edelleen Suomen organisaatiossa. Kokoonsa nähden Hepon merkitys onkin ollut luultavasti merkittävämpi kuin monesti osataan edes ajatella. Hepon kautta pyö-

leenkin pahoja puutteita, joihin Hepo pyrkiä vahvasti puuttumaan. Hepon lähivuosien tavoitteena onkin pyrkiä entistä systemaattisemmin vaikuttamaan pyöräilyn edistämiseen liittyvien rakenteellisten ja asenteellisten ongelmien ratkaisemiseksi. Pyöräilyä ei edelleenkään osata pitää liikenteenä, vaikka sen edistämisen nimiin vannovat niin valtionhallinnon kuin kuntienkin ohjelmapaperit. Päättäjiltä ei näytä niinkään puuttuvan hyvää tahtoa, vaan ennemminkin tietoa siitä millaiset toimenpiteet todella vaikuttavat pyöräilyn sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Hepon tehtävä on tuottaa ja välittää tätä informaatiota, sillä Hepo on kanava pyöräilijöiden ja päättäjien välissä. On viranomaisista kiinni, missä määrin he ovat valmiita ottamaan tätä tietoa vastaan.

Surkeat taloudelliset resurssit ja mielikuva Heposta paikallisena pikku kerhona ovat heikentäneet He-

pon uskottavuutta ja vaikutusvaltaa joidenkin tahojen silmissä. Liian usein kuulee, ettei Hepoa kutsuta neuvottelupöytiin tai ettei Hepolta pyydetä lausuntoja, koska se ei ole valtakunnallinen toimija. Ei ole Hepon syy, että Polkupyöräilijäliitto katosi kentältä. Eikö Hepon vuosien aikana hankkimaa kokemusta pidetä arvokkaana? Eivätkö Hepon 300 valistunutta jäsentä ole kyvykkäitä kertomaan mielipidettään pyöräilystä?

Tätä taustaa vasten hepolaisten uurasuus pyöräilyn edellytysten parantamiseksi saa vieläkin suuremman arvon. Sen lisäksi, että olemme joutuneet taistelemaan toisarvoisena pidetyn liikennemuodon puolesta, olemme joutuneet taistelemaan oman uskottavuutemme puolesta. Hepon tiedotteet eivät ole mediaa juuri kiinnostaneet. Yhdistyksen perustaminen sentään uutisoitiin silloisessa Uusi Suomi –sanomalehdessä. Kokouksen osanottajiin tosin viitattiin nimellä pyöräilyfanaatikko. Milloin Autoliiton edunvalvojia on kutsuttu autoilufanaatikoiksi?

Miksi sitten Suomessa ei ole valtakunnallista pyöräilijäjärjestöä? Pyöräily on Suomessa arkista ja tavallista, ja Suomessa on enemmän polkupyöriä kuin autoja. Lähes kaikki voivat ajaa polkupyörällä, mutta viidenneksellä suomalaisista ei ole ajokorttia. Enemmistö suomalaisista ilmoittaa tutkimusten mukaan kannattavansa kevyen ja joukkoliikenteen edistämistä henkilöautoliikenteen sijaan. Voi vain kuvitella, mil-

Puheenjohtajalta

räilijöiden mielipiteet ovat kulkeneet kaupungin ja jossain määrin myös valtiollisen tason päättäjille. Monia uudistuksia on saatu aikaan Hepon myötävaikutuksella. Yhdistyksen vapaaehtoiset kartoittajat olivat vahvasti mukana myös mm. Helsingin ensimmäisen pyöräilykartan teossa.

Hepon aikaansaannoksia voi pitää jopa ihmeenä, kun muistaa miten pienin resurssein Hepo on toiminut. Lähes yksinomaan jäsenmaksutuotoilla toimineen yhdistyksen aktiivit ovat työtunteja laskematta ottaneet asiakseen pyöräilijän aseman kohentamisen. Samalla periaatteella Hepo on toiminut myös käytännön alueella tarjotessaan pääkaupunkiseudun pyöräilijöille ilmaisia pyöräretkiä ja tehden näin pääkaupunkiseudun pyöräilymahdollisuuksia tutuksi yhä uusille sukupolville.

1980-luvun alun jälkeen pyöräilyolosuhteet ovat pääkaupunkiseudulla kehittyneet huomasti. Hepon osuutta viimeisen neljännesvuosisadan uudistuksissa on mahdoton arvioida, mutta on selvää, että moni asia olisi toisin ilman Hepoa. Pyöräilijän onnena voidaan toki pitää sitäkin, että kaupunkisuunnitteluvirastossa on jo vuodesta 1971 työskennellyt Hepon perustajajäseniin kuuluva diplomi-insinööri Antero Naskila.

Pääkaupunkiseudun pyöräilyolosuhteissa on edel-





Arkistokuvassa hepolaisia Mustikkamaalla 1980-luvulla. Hepon historiasta ja syntyvaiheista kerrotaan lisää sivuilla 28-29.

lainen olisi Hepo, jolla olisi vastaavat resurssit kuin vaikkapa Autoliitolla?

Hepo ei luultavasti koskaan saa sponsorirahaa auto- ja öljyteollisuudelta. Mistä ne tarvittavat lisäeurot sitten tulevatkaan, Hepo ansaitsee kuitenkin paremmat resurssit kuin sillä nyt on. Lähiaikojen tavoite onkin kasvattaa Hepon jäsenmäärää ja varainhankintaa sekä myös yhdistyksen näkyvyyttä ja painoarvoa pyöräilijöiden puolestapuhujana. Hepo voi välittää päättäjille tietoa pyöräilijöiden todellisista tarpeista, ja näin valtakunnallisilla ja paikallisilla pyöräilyedistämishjelmilla voidaan paremmin päästä toivottuihin tuloksiin.

Petri Sipilä

1 Sittemmin on tosin perustettu kevyen ja joukkoliikenteen etua puolustava Suomen Liikenneliitto, jonka jäsen myös Hepo on, sekä kuntien ja muiden suurten yhteisöjen yhteistyöelin Suomen pyöräilykuntien verkosto, jonka päämääränä on pyöräilyn edistäminen, mutta joka sinänsä ei edusta pyöräilijöitä.

POLKIJA

Julkaisija: Helsingin Polkupyöräilijät ry (HePo)
Toimitus: Petri Sipilä (vastaava, puh. 050 5115 940),
Jukka Heikkinen.

Avustajia: Juha Hakala, Kirsti Helminen, Konstantin Shemyak, Pekka Sirkiä, Matti Takala, Juha Tretjakov.
Etu- ja takakannen kuvat: Petri Sipilä ja Jukka Heikkinen.

Aineisto: polkija@hepo.fi

ISSN 1459-4900

Paino: Oy Trio-Offset Ab, Helsinki

Jaetaan Hepon jäsenille.

Tilaushinta muille 20 euroa.



Hepo mukana EU:n liikenneturvallisuuskampanjassa

Hepo on allekirjoittanut Tieliikenneturvallisuutta koskeva eurooppalaisen peruskirjan (European Road Safety Charter). Tämä EU:n komission alulepanema kampanja pyrkii puolittamaan tieliikennekuolemat EU:n alueella, eli tavoitteena on säästää 25.000 ihmishenkeä. Peruskirjan on allekirjoittanut yli 500 eurooppalaista yhteisöä, joista kolmen kymmentä suomalaista. Allekirjoittaessaan peruskirjan yhteisöt sitoutuvat kolmen vuoden aikana ilmoittamallaan toimenpiteillä osallistumaan liikenneturvallisuuden edistämiseen. Hepo on ilmoittanut mm. tuottavansa ja jakavansa valistusta liikenteen eri osapuolille siitä, miten erityisesti pyöräilijän asema liikenteessä saataisiin turvallisemmaksi. Hepon liikenneohjeet on julkaistu Hepon kotisivulla ja myös esitteenä, jonka ensimmäisen painoksen jakelu aloitettiin autottomana päivänä Helsingissä.

Hepon suunnitelma löytyy kokonaisuudessaan hankkeen kotisivulta:

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/charter/index_en.htm

Hepon laatimat liikenneohjeet löytyvät Hepon kotisivulta:

<http://www.hepo.fi/liikenneohjeet.html>

Etkö ole vielä HePon jäsen? Onko jäsenmaksusi jäänyt maksamatta?

Voit liittyä jäseneksi tai jatkaa vanhaa jäsenyyttäsi maksamalla jäsenmaksun 10 euroa HePon tilille Sampo 800019-1231580.

Laita tietokenttään yhteystietosi. Vanha jäsen voi tiedustella jäsenmaksunsa maksutilannetta ja viitenumeroa jäsenihteeriltä, jasensihteeri@hepo.fi.



Kriittinen pyöräretki ajettiin jälleen autottomana päivänä. Mukana oli satakunta pyöräilijää, myös monia hepolaisia. Seuraavan kerran ajetaan 10. lokakuuta. Mukaan kannattaa tulla jo siksikin, että voi kokea millaista olisi ajaa kaupungissa, jossa pyörät olisivat autojen sijaan ensisijainen kulkumuoto. (Kuva: Petri Sipilä)

Uutisia

2007 on valtakunnallinen pyöräilyvuosi

Valtakunnallisen pyöräilyvuoden suunnittelu on käynnistynyt. Pyöräilyvuoden koordinaattoriksi ja tiedottajaksi on palkattu Sinikka Vuola, joka työskentelee Pyöräilykuntien verkostossa. Myös pyöräilyvuoden logo on valmistunut.

Menoks meni, Poljin polkaisi vauhtiin

Pyöräilykuntien verkosto ry on uudistanut Pyöräily-uutiset-lehteään. Lehti julkaistaan nyt värillisenä. Samalla lehden nimeksi tuli hiukan hämmäntävästi Polkijaa muistuttava nimi, Poljin. Toisin kuin välineisiin viittaavat Fillari ja Poljin, Polkija voi silti edelleen ylpeillä sillä, että se viittaa ihmiseen, joka välineitä käyttää.

Suomen Liikenneliiton Menoks-lehden ilmestyminen sen sijaan jäi yhteen numeroon.

Esko Meriluoto on vuoden pyöräilijä



Nojapyöräilijä ja Hepon jäsen Esko Meriluoto on valittu vuoden pyöräilijäksi. Suomen Liikenneliiton puolesta kunnianosoituksen ojensi Antero Naskila pyöräilyviikon toukokuuisessa päätapahtumassa Helsingissä. (Kuva: Petri Sipilä)

Maantielenkkejä ja muuta yhteistoimintaa

Pääkaupunkiseudun pyöräilyseurat etsivät synergiaetuja Hepon ja joidenkin muiden pääkaupunkiseudulla toimivien pyöräilyseurojen välillä on kuluvan vuoden aikana viritelty uudenlaisia yhteistyömuotoja. Maaliskuussa pidettiin Otaniemessä suunnittelupalaveri, jossa oli Hepon lisäksi edustajia Prologista, IK32:sta sekä isäntänä toimineesta Bikepolista. Tarkoituksena oli erityisesti kehittää yhteistoimintaa kuntoajojen järjestämisessä.

Huomion keskipisteessä olivat vauhdiltaan Hepon sunnuntairetkien ja kilpaseurojen nopeiden lenkkeiden välimaastoon sijoittuvat ajot (22-30 km/h), joita nyt ei ole ollut kovin paljon tarjolla. Näistä tiedottamiseen suunniteltiin avattavaksi omaa portaalaa, josta ajantasaiset tiedot lähdöistä löytyisivät Hepon retkikalenteriin tapaan.

Vuoden aikana yhteistoimintaa onkin jo käynnistetty. Yhteislenkkejä on ollut muutamia, ja syyskuussa Hepo ja Prologi järjestivät yhdessä Tour d'Helsinki -ajon. Teekkarien maantiepyöräilyyn enemmän keskittyvä Bikepoli on sittemmin jäänyt suunnitelmista sivuun.

Hepon ja Prologin maantielenkkikokeilut Vantaankoskelta - lähinnä tiistaisin ja torstaisin - ovat lähteneet hyvin käyntiin. Iltakuuden aikaan on lähdetty ja ajettu 70-120 kilometriä. Osallistujia on ollut keskimäärin puolisen tusinaa. Hepon ja IK32:n edustajien kesken palaveroitiin kesällä uudelleen, mikä seurauksena alkusyksylle saatiin järjestettyä pari yhteislähtöä. Niillekin riitti ajajia sen verran, että erivauhtisille polkijoille saatiin omat ryhmät. Myös mm. Vantaan Pyöräilijöiden jäseniä on ollut mukana yhteislenkeillä.

Portaalaa ei ole saatu perustettua, mutta asia tulee esille talven aikana Hepon kotisivujen uudistamisen yhteydessä. Voi siis olla, että Hepon sivuilta löytyy ensi keväästä alkaen entistä laajempi kirjo erivauhtisia retkiä ja lenkkejä, joista osa on muiden kuin Hepon itsensä järjestämiä.

Myös pyörien korjaus- ja huoltokurssien järjestämisestä seurojen yhteistyönä puhuttiin, mutta toiseksi tähän ei ole löytynyt resursseja. Lisäksi on ollut puhetta joidenkin pyöräilytarvikkeiden ja asusteiden yhteistilauksista, jolloin seurojen jäsenet voisivat tehdä hankintojaan huomattavasti normaaleja vähittäiskauppahintoja edullisemmin. Tämäkin ajatus odottaa vielä toteuttajaansa.

Petri Sipilä



Yhteislenkit muiden seurojen kanssa käynnistyivät kesällä 2006. Yläkuvassa Pekka Sirkiä jakamassa reittiohjeita kauden avajaisajoa varten Bembölen kahvituvalla. (Kuvat: Konstantin Shemyak)

Jos haluat olla mukana kehittämässä tätä yhteistoimintaa, ota yhteyttä Pekka Sirkiään.
Email: info@hepo.fi

Raportoi vaarallisista paikoista

Se voi pelastaa henkesi

Eräs työmatkapyöräilijä lähetti alla olevan viestin Heponlelle:

*”Munkkiniemessä Ramsaynrannasta (pian Munkkiniemen venekerbon jälkeen) erkanee Paciuksenkadulle Pikku-Huopalahteen mentäessä busseille ja takseille tarkoitettu tienpätkä, jolle ei ole merkitty nimeä puhe-
linluettelon karttaan. Kun Ramsaynrannan pyörätietä ajava pyöräilijä ylittää tämän tien Paciuksenkadun ja Huopalahdentien risteykseen mennessään, hänen on jostakin syystä vaikea tajuta edes ylittävänsä tietä. Tie on ehkä niin kapea ja hiljainen, ja tietä ylittäessä pitää pään kääntyä melkein 180 astetta, jotta näkisi, tuleeko tielle bussi. Vaikka pyörätie kulkee suoraan tämän nimettömän tien yli, näytän nykyään aina varmuuden vuoksi käsimerkin ylittäessäni tien ja poikete-
tessani tälle bussi-/taksitielle. Bussit tulevat usein todella lujaa kyseiselle tielle, ja yhden bussin hipaisun jälkeen en uskalla enää riskeerata, vaikka lyhyellä vilkaisulla näyttääkin hiljaiselta. Pysähdyn mieluummin varmuuden vuoksi ja näytän vielä käsimerkin, kun lähdän liikkeelle Paciuksenkadun ja Huopalahdentien risteystä kohti.*

*Olin usein työmatkoilla - etenkin arki-iltapäivinä Pikku-Huopalahteen päin palatessani ajatellut, että tästä paikasta pitää antaa jonnekin palautetta, niin viime perjantaina näin juuri kyseisessä kohdassa hautakynttilöitä ja kukkia. Tässä siis vihdoon palautte tästä vaarapaikasta - ehkä etuajo-oikeus- tai stop-
merkki joko busseille tai pyörille auttaisi.”*

Pyöräilijä oli siis menettänyt henkensä paikassa, joka on järjestelyiltään paitsi vaarallinen, myös väistämismuutoksien suhteen epäselvä. Pyöräilijällä on kyseisessä paikassa toki etuajo-oikeus, mutta myös bussinkuljettaja kuvittelee helposti ajavansa suoraan, koska Ramsaynranta kääntyy kyseisessä kohdassa vasemmalle, ja sivutie jatkuu suoraan.

Bussinkuljettajaa voidaan aiheellisesti pitää syyllisenä kuolemantuottamukseen, jonka hän on aiheuttanut rikkoessaan liikennesääntöä. Saa nähdä miten käy. Mutta mikä sitten on kaupungin vastuu? Valitettavan yleisiä ovat nimittäin vastaavalliset ja vieläkin epäselvemmät paikat, joissa ei ole yksiselitteistä se, minkä osapuolen kuuluu väistää. Se voi lisätä kuolonuhreja. Lisäksi nimenomaan pyöräili-

jän oikeudellinen asema on heikko mahdollisissa onnettomuuksissa.

Pyöräilijöiden turvallisuuden ja myös oikeusturvan nimissä tällaiset ongelmapaikat olisi mitä pikimmin kartoitettava ja poistettava niin Helsingistä kuin koko maasta.

Liikenteessä

Kaupungin virkamiehillä ei ole aikaa pyörällä ympäriinsä ja etsiä pyörätieverkosta mahdollisia vikoja. Tosin ei olisi pahitteeksi, jos tällainen virka perustettaisiin. Niinpä on pyöräilijöiden itsensä vastuulla se, huomataanko viat ja korjataanko niitä.

Yksi tapa ilmoittaa vioista on vikailmoituslomake, joka on laadittu Hepon ja kaupungin yhteistyönä.

-Lomake löytyy linkkinä niin Hepon kotisivulta kuin monen mutkan takaa kaupungin web-sivuilta.

Vikaraportin voi pdf-muodossa kaivaa tulostettavaksi osoitteesta:

[http://www.hel.fi/static/ksv/lomakkeet/\(Vikarap.pdf\)](http://www.hel.fi/static/ksv/lomakkeet/(Vikarap.pdf))

Lomake löytyy myös Hepon sivulta: www.hepo.fi/pp/vrap.html

Toistaiseksi lomake on itse tulostettava ja toimitettava perille postitse tai kuriiripostina, mutta Sykkeli-työryhmän ensi vuoden toimintasuunnitelmas-
sa on internetissä täytettävän ja lähetettävän lomakkeen aikaansaaminen.



Tässä risteyksessä bussi ajoi kesäkuussa pyöräilijän päälle kohtalokkain seurauksin.



Yhä useammin aletaan jo muistaa, että kaduilla liikkuu muitakin kuin moottoriajoneuvoja. Jos jossakin pyörät on mielestäsi unohdettu tai jätetty huomiotta, ilmoita siitä viranomaisille asian korjaamiseksi.

Toinen asia on sitten se, tehdäänkö ilmoitetuille vioille mitään. Hepo on eri tavoin ilmoittanut havaitsemistaan virheistä kaupunkisuunnitteluun ja jopa suoraan apulaiskaupunginjohtajalle, mutta moni asia on edelleen korjaamatta. Kaupunki viittaa resurssi- ja työvoimapulaan, mutta viime kädessä tämä on arvokysymys. Seisooko kaupunki todella itse laatimiensa ja hyväksymiensä pyöräilyn edistämistavoitteidensa takana? Jos pyöräilystä halutaan tehdä sujuvampaa ja turvallisempaa, eikö olisi aiheellista kuunnella mitä pyöräilijät itse sanovat? Eikö välinpitämättömyys anna kuvaa, että pyöräilijöillä tai edes heidän hengellään ei viime kädessä ole niin väliä.

Joskus voi silti saada muutoksia aikaan, ja siksi kannattaa olla äänessä. Jukka Heikkinen kirjoittaa kokemuksistaan toisaalla tässä lehdessä. Ismo Pykäläisen painostus tuotti tulosta Kauppahallin nurkalla, missä pyörätien puolelle jyrkkään mutkaan sijoitettu roskakori otettiin pois. Katajanokalla asuvan pyöräilijän aktiivisuuden ansiosta liikennevalot muutettiin niin, ettei kanavan sivulla tarvitse joka kerta pysähtyä peräkkäin kaksiin valoihin.

Ilmoittakaa jatkossakin ongelmista myös Hepolle, niin viemme asiat eteenpäin ja yritämme seurata miten niiden korjaus edistyy. Kotisivujen uusissa suunnitelmissa on paikka myös ongelmien ja vikojen raportoinnille ja seurannalle.

Petri Sipilä

Vikaraporttilomakkeen synty

Liikenneympäristön ongelmat olivat aina herättäneet huolta Hepossa. 1980-luvun lopussa yhdistys päättikin alkaa kartoittamaan ongelmapaikkoja. Tältä pohjalta Hepon varapuheenjohtaja Jukka Henriksson laati vikaraporttikaavakkeen, jolla jäsenet voisivat ilmoittaa havaitsemistaan vioista. Saatujen raporttilomakkeiden pohjalta Hepo päätti ottaa yhteyttä kaupungin rakennusosastoon tarkoituksena luoda pysyvä vaikutuskanava pääkaupunkiseudun kuntiin. (Polkija 3/1990)

Vikaraporttien nykyiset palautuspaikat Helsingin nettisivujen mukaan:

Helsinki: Annantalo, Kanneltalo, Malmitalo, STOA, Liikuntaviraston toimipisteet
Ongelmista voi myös ilmoittaa puhelimitse rakennusviraston palvelunumeroon 166 2500.

Espoo: Kaupunkitoimisto, Liikuntatoimen keskuksen toimipisteet

Vantaa: Yhteispalvelupisteet, Liikuntatoimen toimipisteet

Kauniainen: Liikuntatoimen toimipisteet

Täytetyt lomakkeet toimitetaan näistä pisteistä edelleen alla mainittuihin osoitteisiin, joihin myös kuntalaiset voivat suoraan lähettää vikaraportit.

Helsingin kaupunki

Rakennusvirasto / Katuosasto
Kasarminkatu 21
00130 HELSINKI

Espoon kaupunki

Tekninen keskus / Liikenteen palvelut
Virastonpiha 2 C
02770 ESPOO

Vantaan kaupunki

Kuntatekniikan keskus/ Kadunpito
Kielotie 13
01300 VANTAA

Kauniaisten kaupunki

Rakennusosasto
Kauniaistentie 10
02700 KAUNIAINEN

Muista myös nämä

Liikennevalojen vikailmoitukset

Havaitessasi palaneita lamppuja tai vikoja liikennevaloissa voit ilmoittaa niistä liikenteenohjauskeskukselle.
<http://www.hel2.fi/liikenteenohjaus/vikailmoitukset.asp>

Viat kaduissa ja liikennemerkeissä

Ilmoitus vioista virka-aikana arkisin kello 8.15-16 rakennusviraston asiakaspalveluun ja muina aikoina katupäivystykseen.

<http://www.hkr.hel.fi/>

Katuvalaistuksen häiriöt

Voit ilmoittaa sammuneista katulampuista ja muista julkisten ulkovalaisinten vioista internetisivuilla olevalla lomakkeella.

<http://www.helsinginenergia.fi/>

Katujen hoito

Vastuu katujen hoidosta on laissa jaettu kiinteistöjen ja kunnan kesken. Sivuilla on mm. vastuunjakotaulukko.
<http://www.hkr.hel.fi/>

Vahingonkorvaukset

Rakennusvirasto vastaa niistä vahingoista, joita kaupunkilaisille syntyy, jos katu ei ole liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Jos kumi puhkeaa tai vanne vääntyy vaikkapa tienpinnassa olevan vian takia, voit vaatia kärsimiesi vahinkojen korvaamista kaupungin varoista.

<http://www.hkr.hel.fi/>

Vaikuttakaa itse ympäristön epäkohtiin

Keveyen liikenteen väylien yleinen kunto ja niiden epäjohtomukainen suunnittelu on jokaisen niitä käyttävän henkilön tiedossa. Suunnittelun virheille on jälkeenpäin hankala tehdä mitään, mutta kunnolle voi sentään jotain. Tässä pari esimerkkiä siitä, kuinka suora yhteydenotto oikeaan paikkaan auttaa.

Kehä I:n varsi huhtikuussa 2006



Löysin kuvan mukaiset vauriot keveyen liikenteen väylältä Konalassa.

Railot olivat niin syvät ja leveät, että fillarin renkaan pistäminen niihin voi aiheuttaa hyvinkin isoa vahinkoa. Siispä kamera esiin ja kuvaamaan. Lähetin sitten kuvat ja selostuksen paikasta osoitteella rakennusvirasto@hel.fi. Seuraavana päivänä tulikin vastaus, että viesti on lähetetty eteenpäin työnjohtoon, ja vaurio korjataan. Muutaman päivän kuluttua samassa kohdassa nuo railot olikin paikattu.

Toinen esimerkki Vantaan Louhelassa

Radan alta kuljettaessa suojatie lähtee tiheään pensaikon takaa niin, että vasemmalta tulevia autoja ei näe ennen kuin fillarin eturengas (tai vaikka lastenvaunut) on suunnilleen suojatiellä. Taas kamera esiin ja pari havainnekuvaa mukaan.

Vantaan Kaupungilla on erikseen pienistä liikenneturvallisuushankkeista vastaava rakennusmestari, joten lähetin viestin suoraan hänelle. Vastaus tuli lomi- en takia hieman myöhästyneenä, mutta sisältö oli, että raivauspyyntö lähti heti vastaavalle puutarhurille.

Tässä siis pari esimerkkiä suorasta vaikuttamisesta, joka ei edes ole vaikeaa. Metodi oli siis:

- Ongelman havaitseminen. Tässä tapauksessa roudavaurio tai rehottavan pensaikon heikentävä näkyvyys.
- Ongelman dokumentointi. Digitaalikamera on tietenkin helppo ja tehokas tapa, mutta hyvä kirjallinenkin esitys käy.
- Ongelman raportointi.

Raportointia varten Helsingin tapauksess valitsin nettiosoitteen www.hel.fi, sieltä löytyi www.hkr.hel.fi/kadut, sitten vikailmoitukset. Lopuksi sieltä löytyi sähköpostiosoite rakennusvirasto@hel.fi, mistä sitten sainkin asiat hoitumaan.

Vantaalla menin nettisivulle www.vantaa.fi, siellä valitsin kohdan maankäyttö ja ympäristö, edelleen kuntatekniikan keskus ja kadunpito, lopuksi yhteystiedot. Siellä on lueteltuna eri alueiden vastaavat henkilöt, joihin voi ottaa suoraan yhteyttä.

Espoon sivuilta löytyi yhteydenotto-osoitteeksi tiemestari@espoo.fi.

Kaikista hienointa olisi tietenkin, että vaikka YTV:llä olisi omilla sivuillaan helposti löydettävä ja käytettävä lomake, johon voi merkitä kartalle ongelmakohdan ja vaikkapa lähettää kuvia tarpeen mukaan.

Teksti ja kuvat Jukka Heikkinen



Vaarallisesti rehottavat pensaat Louhelassa.

Päälleajo ja sen seuraukset

Helmikuussa 2005 ajoin joka-aamuista matkaani pyörällä työhön, Länsi-Espoosta Ruoholahteen. Perille oli alle kilometriä, kun olin Lauttasaassa lähestymässä reittini viimeistä siltaa. Pyörätie kulki jalkakäytävän yhteydessä: ajokaistat jäivät oikealle, vasemmalla puolella vuorottelivat kerrostalot ja pihat.

Huomasin piha-alueen parkkipaikalta lähestyvän auton, joka pysähtyi pyörätien eteen, juuri sääntöjen mukaan. Jatkoin hidastamatta, kun uskoin autoilijan väistävän minua. Juuri kun olin hänen kohdallaan, kuljettaja kaasutti. Minulla oli sen verran vauhtia, että lensin vasen kylki edellä auton konepellin päälle ja siitä asfaltille, ajoradalle.

Oli ihmeellistä, etten ollut loukkaantunut lainkaan. Aiempaa kokemusta auton päälle lentämisestä minulla ei ollut. Nousin seisomaan. Kuljettaja hyppäsi autosta ja vaikutti hyvin huolestuneelta -kuten hänen oli syytäkin olla. Yli 50-vuotias mies kysyi moni kertaa, olenko kunnossa ja mitä sattui. Olinkin ensiarvioni mukaan kunnossa. Kipua tuottivat ainoastaan pienet ruhjeet polvessani ja kyynärpäissäni. Minut pelasti se, että painopisteeni oli suhteellisesti korkealla ja auto löi sivulle. Jos auto olisi lähtenyt liikkeelle puoli sekuntia aiemmin, olisin lentänyt ohjaustangon yli.

Kun oli noussut ylös ja nostanut pyöräni ajokaistalta, soitin poliisiin. He kysyivät, onko hengenvaaraa, ja lupasivat tulla paikalle 20 minuutissa. Juuri siinä ajassa poliisiauto tulikin.

Minun vaatteeni eivät kuitenkaan sopineet seisomiseen, vaan nopeaan ajoon. Tärisingin jo kylmyydestä ja kaikkein eniten halusin päästä kuumaan suihkuun. Olin jo arvellut, että pyöräkin on saanut vain vähäiset vahingot: naarmuilla olivat haarukka, satula ja jotkin muutkin osat.

Tunsin itseni äärettömän onnelliseksi siitä, ettei esimerkiksi niskani mennyt poikki. Siksi päätin, että annan anteeksi autoilijalle enkä vaadi mitään häneltä. Oli selvää, ettei hän katsonut minun suuntaan. Edes keltainen takki ja neonvärinen kypäränpäällinen eivät auttaneet; ulkona oli jo valoisaa eikä näkymisesteitä ollut. Jokainen voi tehdä virheen, ja onni oli, ettei se nyt johtanut pahempiin seurauksiin kuin auton pelissä oleviin painumiin ja naarmuihin. Auto oli uudehko ja kalliinnäköinen. Omistaja oli ammatiltaan konsultti, kuten käyntikorttinsa luki.

Poliisit kysyivät vielä kerran, kärsikö joku vahin-

koa, ja onko osallistujilla vaatimuksia toisilleen. Molemmat vastasivat kielteisesti jälkimmäiseen kysymykseen. Kysyin vielä poliisilta, onko minun tehtävä jotakin tässä yhteydessä. Kun ei ollut, jatkoin keskeytynyttä matkaani.

Vielä silloin ajattelin, että tätä saattoi pitää onnellisenakin tapauksena. En vielä tiennyt, että sitten vaikeudet vasta alkoivat. Seuraavana päivänä sain soiton poliisilta. Ilmoitettiin, että minua vastaan on tehty rikosilmoitus. Nimike oli liikenneturvan rikkominen. Autonkuljettaja oli ilmoittanut, että hänen autonsa seiso, ja minä pyörällä ajoin sitä päin.

Tämä oli minun ensimmäinen asia suomalaisen poliisin ja oikeusjärjestelmän kanssa. Poliisin jälkeen, jouduin ottamaan yhteyttä asianajajaan – tietysti omalla kustannuksellani. Minut saatiin uskomaan, ettei suurta hätää ollut ja ettei asia menisi oi-

www.cycleinjury.co.uk

Specialist lawyers to advise and represent cyclists with all types of accident claims

Have you been injured?

Speak to Kevin O'Sullivan, LCC Member and head of our Cycle Injuries Department

- Specialists in Cycle Injury Claims
- Home and hospital visits arranged
- Receive your compensation in full
- No deductions for lawyers or insurance

NO WIN NO FEE

call us free on **0800 118899**

Levenes SOLICITORS
A member of the LCC

Offices in London, Birmingham and Cardiff
Email: cycle@levenes.co.uk

Englantilaisessa London Cyclist -lehdessä asianajajat tarjoavat pyöräilijöille palveluksiaan. Vaikka amerikkalaistyylisiä lakimiesyhteiskuntaa tuskin halutaan Suomeen, täälläkin pyöräilijän oikeusturvaan oheisen ilmoituksen kaltaisilla lakifirmoilla voisi olla positiivisia vaikutuksia.

keudenkäyntiin saakka. Ei kuitenkaan ollut mukavaa elää pelkällä uskolla. Minusta tässä oli itsestään selvät todisteet sitä, että toisen osapuolen väitteet ovat valheellisia: naarmut ja painumathan sijaitivat auton edessä, eivät sivulla! Asianajaja selitti, että voin itsekin haastaa autoilijan oikeuteen, mutta oikeusasiat kestävät pitkään, joutuisin maksamaan ainakin aluksi kaikesta itse, ja lopuksi olisi mahdollista, että tuomari tekisi ”molemmat syyllisiä” -päätöksen.

Valitettavasti en ottanut tapahtumapaikalta kuvia eivätkä poliisit tehneet mitään raporttia. Läheisellä polkupyöräliikkeellä tehtiin pyörän vahinkojen arvio, ja työpaikkalääkäri todisti ruhjeeni (näitäkään lausuntoja en hakenut heti onnettomuuden jälkeen). Asianajaja lähetti poliisille lisätutkimuspyynnön, johon ei vastattu.

Harkitsin asiaa pitkään. Juuri tuolloin minulla oli kiire töissä. Asiointi viranomaisten suuntaan vei paljon aikaa, kun minun täytyi suomea puutteellisesti taitavana erityisesti valmistautua jokaiseen puheluun. Se kuitenkin auttoi minua oppimaan paljon uusia sa-

noja, joita muuten en koskaan olisi tarvinnut.

Lopulta päätin jäädä haastamatta, vaikka toinen osapuoli olikin mielestäni syyllinen väärin tietojenantamisesta ja jopa kunnianloukkauksesta liikenneturvallisuuden rikkomisen lisäksi. Kaikki kävi kuten oli ennustettu: syyttäjä kieltäytyi asian käsittelystä, eikä autoilijakaan vienyt asiaa eteenpäinomin voimiin. Luultavasti hän sai tapaturmavakuutuksensa, jonka saamiseksi hän ilmeisesti alun perin teki rikosilmoituksen. Lopputuloksena poliisilla oli sitten yksi rikoksesta syytetty ulkomaalainen tilastoissaan, ja minulla vielä yksi syy väistää autoja silloinkin, kun itsellä olisi etuajo-oikeus. Ensisijaisesti toivon, ettette joudu tämänkaltaiseen tilanteeseen. Jos niin kuitenkin sattuu, suosittelen että vaaditte poliisilta kvalifikaatio raporttia tapahtuneesta. Olkaa myös rohkeampia oikeusasioissa.

Konstantin Shemyak

Miten toimia vastaavanlaisissa kolaritilanteissa?

Pyydä vastapuolen yhteystiedot.

Kutsu poliisi paikalle.

Älä myönnä syyllisyyttäsi.

Pyydä poliisia laatimaan raportti tilanteesta.

Älä lähde paikalta ennen kuin olet hyväksynyt raportin.

Etsi todistajia ja silminnäkijöitä.

Älä anna arvioita kunnostasi ennen lääkärin lausuntoa.

Ota tarvittaessa yhteys lakimieheen.

Ilmoita tapahtuneesta myös Hepolle. Pyrimme auttamaan resurssiemme puitteissa.

Jutussa kuvatussa tapauksessa kirjoittaja olisi luultavasti ollut oikeutettu saamaan korvauksia paitsi materiaalisista vahingoista, myös kivuista ja särystä sekä asianajajapalkkioista. Autoilija olisi voitu tuomita rangaistukseen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Liikennetiedotuksia nettiin – myös pyöräilijöille

Tiehallinnon internetsivuilla annetaan autoilijoille ajantasaista tietoa kelistä, ruuhkista, tietöistä ja muista häiriöistä. Sepelikasoissa sinnittelevä pyöräilijä voi vain kadehtia tällaisia toimivia ja hyödyllisiä tietolähteitä. Pyöräilijälle kun ei yleensä muisteta laittaa niitä tietyöopasteita edes maastoon, saati sitten että ne voisi jo ennen matkaa tarkistaa internetistä. Hakamäentien tietöille on avattu oma sivunsa, josta pyöräilijäkin voi löytää tarpeellista tietoa. Siellä kerrotaan, että Hakamäentien pohjoispuolella oleva kevyen liikenteen on suljettu Kivihaan kohdalla Hämeenlinnanväylän itäpuolella.

Kuka perustaisi kattavamman tiehäiriöistä tiedotavan internetpalvelun pyöräilijöille? Kaupunki? Vai Hepo? Sen avulla mm. työmatkapyöräilijät säästyisivät turhilta kierroksilta ja maantiepyörällä ajavat voisivat välttää muhkuraiset kivikasat. Se kertoisi mitä puolta milloinkin pääsee Kulosaaren sillan yli, ja mis-

Liikenteessä

sä kohtaa Sörnäisten päässä pitää mennä tien yli.

Kun Vanhankaupungin ja Sörnäisten välinen reitti on maan- ja tienrakennustöiden vuoksi ohjattu kesällä Kierrätyskeskuksen taakse Kyläsaaren jätömaille, opasteet olivat taas kerran niin ja näin. Kivisohjossa ajamista ei voi suositella kuin maastopyörän omistajille. Tulviinkin pitää varautua, sillä "tiellä" oli syyskuussa toistakymmentä senttiä vettä. Jotta liikennehäiriö olisi tuntuva, samaan aikaan oli tietysti poistettu suojatie ja katkaistu väylä Hermannin



Hakamäentien liikennetiedotus.



Tiehallinnon kelikamerat opastavat autoilijoita.

rantatien ja Hämeentien liittymästä.

Sama ongelma vaivaa yleensäkin pyöräilijöille suunnattuja järjestelyitä. Ensimmäisessä risteyksessä on opaste, mutta toisesta se puuttuu. Jos toisessa päässä on viitta, toisesta päästä se puuttuu. Toukolankatu johtaa koulun ohi Hermannin rantatielle, mutta opasteena on umpitien merkki. Koulun toisella puolella on tehty kiveykseen tilapäiset asfalttiliivennukset, mutta kun ei ole muistettu laittaa pysäköintikieltoa, niin niiden edessä on usein autoja parkissa.

Ensisijaista olisi tietenkin se, että pyöräilijöillekin turvattaisiin tietöiden aikana kelvolliset kulkuväylät ja käyttökelpoiset opasteet. Jos tämä jää puolitiehen, ajantasainen liikennetieto internetissä voisi parantaa tilannetta edes hiukan. Hepo pyrkii uudistuvalla kotisivullaan kertomaan vioista ja antamaan reittiohjeita. Lähettäkää siis vinkkejä ongelmakohdista vastaisuudessaakin.

Petri Sipilä

Yleinen liikennehäiriöiden tiedotus:
<http://www.tiehallinto.fi/alk/>

Hakamäentien ajantasainen tilanne:
<http://80.248.162.148/hakamaentie/>

Hepon liikennesivut (Pyörä & liikenne):
<http://www.hepo.fi/pp/>

Lisää pyöräilyä pääkaupunkiseudulle

YTV:n liikennestrategia pyrkii kaksinkertaistamaan pyöräilyn määrän vuoteen 2020 mennessä



YTV:n pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma (PLJ) on valmistumassa syksyn aikana. Suunnitelmaa ovat eri vaiheissa kommentoineet ja kehittäneet eri kaupunkien virkamiehet ja sidosryhmien edustajat. Myös Hepo on antanut palautetta suunnitelmasta.

Kun lukee valmistumaisillaan olevan suunnitelman kevyen liikenteen osuutta, voi todella ilahtua siitä, kuinka pyöräilykin nostetaan seudulla aivan uudelle tasolle. “Infrastruktuuria kehittämällä pyritään luomaan liikkumisympäristö, joka mahdollistaa ja tekee miellyttäväksi kestävien kulkutapojen suosimisen ja kannustaa jalankulkuun ja pyöräilyyn. Infrastruktuuritoimenpiteillä ja niitä tukevilla muilla toimenpiteillä, kuten tiedotuksella, poistetaan jalankulun ja pyöräilyn esteitä.”

Kevyen liikenteen osuus ei vaikuta vain sanaheinältä, vaan viisaasti laaditulta tekstiltä. Epäily herää kuitenkin siinä, miten nämä suunnitelmat todella toteutetaan. Se vaatii päättäjiltä niin resursseja kuin tahtoa. Niin tiehallinto kuin Helsingin kaupunkikin ovat laatineet ansiokkaita suunnitelmia pyöräilyn edistämiseksi.

Tässäkin strategiassa toistetaan jo edellisessä vastaavassa suunnitelmassa (2002) mainittu tavoite, että “kevyen liikenteen tarpeet otetaan huomioon ja kevyen liikenteen olosuhteita parannetaan osana kaikkia infrastruktuuri-investointeja.” Kuntien päätök-

senteossa ongelma lieneekin se, mistä päättäjät ja virkamiehet tietävät, mitä nämä tarpeet ovat. “Lisää pyöräteitä” –mantra ei valitettavasti ole riittävä tai käyttökelpoinen ohje. Silti se kummittelee monien hyvää tarkoittavien politiikkojen ja virkamiesten mielessä. Siihen sisältyy usein se harha, että kevyt liikenne ja se oikea liikenne olisivat kuin eri planeetoilla.

Kun YTV:n strategiaperia katsellee kokonaisuutena, voi nähdä, mihin pyöräilyä koskevat suuret toiveet saattavat kaatua. Paperissaan puhutaan ensin liikennemäärien arvioidusta kasvusta, siihen varautumisesta, uusien väylien rakentamisesta ja lopulta tavoista rajoittaa kasvavaa yksityisautoilua. Herää siis ajatus, että ensin rakennetaan uusia hyviä väyliä kasvavaksi arvioidulle yksityisautoilulle ja sitten mietitään miten sitä voitaisiin hillitä. Ruuhkamaksutkin mainitaan yhtenä vaihtoehtona.

Toisaalla puhutaan sitten omassa kappaleessaan kevyen liikenteen kehittämistä ja pyöräteiden rakentamisesta. Edelleenkin voi siis käydä niin, että ensin annetaan autoilulle se tila ja palvelut, mitä se laskelmien mukaan tarvitsee. Sen jälkeen katsotaan mitä pyöräilylle jää – jos mitään.

Jos yksityisautoilun lisääntymistä ei pidetä toivotavana, miksi rakentaa uusia teitä lisääntyvän yksityisautoilun mahdollistamiseksi? Jos uusia megaväyliä ei rakennettaisi, kadut kävisivät ahtaammiksi, ja autoilijat alkaisivat välttää niitä ruuhka-aikoina jo oman mukavuutensa nimissä. Ruuhkamaksuja tai muita pakkokeinoja ei tarvittaisi, ja tienrakennusrahoja voitaisiin käyttää vaikkapa joukkoliikenteen ja pyöräilyn edellytysten kehittämiseen.

Valmistuvaan strategiaan on tarkoitus sisällyttää YTV:n viime vuonna valmistuneen Pääkaupunkiseudun liikenneturvallisuusstrategia 2005–2010 –raportissa esitettyjä toimenpiteitä. Siinä todetaan muun muassa, että kevyen liikenteen verkossa olevat puutteet heikentävät turvallisuutta. Myös autoilijoiden piittaamattomuus säännöistä aiheuttaa kevyelle liikenteelle turvallisuusongelman.

Nopeusvalvonnan ohella ratkaisuksi esitetään kevyen liikenteen verkon täydentämistä:



Kriittisellä pyöräretkellä 22.9.2006 pyöräilijä saattoi kerrankin tuntea olonsa turvallisiksi jopa Hämeentiellä.

“Selvitetään kevyen liikenteen verkon ja kävelyreitien jatkuvuuspuutteet ja laaditaan toimenpideohjelma niiden korjaamiseksi. Samalla tarkistetaan kevyen liikenteen väylien käyttöä koskevat periaatteet ja pyritään yhdenmukaistamaan ne.”

Teksti ja kuvat: Petri Sipilä

Lähde: Pääkaupunkiseudun jalankulun ja pyöräilyn strategiasuunnitelma, luonnos 12.6.2006

http://www.ytv.fi/FIN/seutu_tulevaisuudessa/liikennejarjestelma/
Keskustelufoorumi (ei kovin vilkas): <http://www.ytv.fi/keskustelu/forums/>

YTV:n sivuilta löytyy tiivistelmänä myös aiempi suunnitelma, PLJ 2002.

http://www.ytv.fi/FIN/seutu_tulevaisuudessa/liikennejarjestelma/liikennejarjestelmasuunnitelma_PLJ/nykyinen_suunnitelma/plj2002.htm

PLJ:n tavoitteita pyöräilyn osalta

Laadullinen tavoite:

Jalankulku ja pyöräily ovat suosittuja itsenäisenä kuljetapana, hyötyliikuntana ja luontevana osanamattakakettuja. Pyöräilyolosuhteet ovat sellaiset, että useimmat ihmiset kokevat pyöräilyn turvalliseksi, nopeaksi ja houkuttelevaksi liikkumistavaksi koko pääkaupunkiseudulla.

Määrälliset tavoitteet:

Pyöräiliikenteen määrä kaksinkertaistuu vuoteen 2020 mennessä vuoden 2005 tasosta. Jalankulun ja pyöräilyn henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät YTV:n liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti.

Liikennepäristöä kehitettäessä:

Jalankulku ja pyöräily otetaan aina ensisijaisesti huomioon infrastruktuurin suunnittelussa ja rakentamisessa. Jokapäiväisessä toiminnassa noudatetaan vähintään suunnitteluohjeiden ja muiden normien mukaista laatutasoa aina, kun rakennetaan uutta tai korjataan vanhaa.

Mikä YTV?

YTV-alueen muodostavat pääkaupunkiseudun neljä kuntaa: Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen. YTV:n lakisääteisenä tehtävänä on seudullisen joukkoliikenteen järjestäminen ja suunnittelu. Sen tehtävänä on lain mukaan myös pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmää ja joukkoliikennettä koskevien suunnitelmien laatiminen ja täytäntöönpanon edistäminen. YTV vastaa myös pääkaupunkiseutua palvelevasta tutkimustyöstä, mihin sisältyy nyt valmistumassa oleva pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Liikennesuunnittelun perustavoite on YTV:n kotisivun mukaan varmistaa kaikille mahdollisimman tasapuoliset mahdollisuudet liikkua ottaen huomioon yksilön ja yhteiskunnan edut.

Tikusta asiaa

Kahjo pyöräilijä

Vartti-lehden Poliisiraportti (17.9.2006) kertoo, että keski-ikäinen mies oli heittänyt pyöränsä auton konepellille Kampin kiertoliittymässä. Auto kärsi vaurioita, vahingontekijä karkasi paikalta. Ensi ajatus lienee useimmille, että aikamoinen vandaali oli taas asialla. Mutta hei, kiertoliittymä? Ehkäpä tässä taas oli väistämismvöllinen auto tunkemassa vilkkua näyttämättä pyöräilijän päälle - kuten kyseisessä paikassa usein tapahtuu? Tuolle pyöräilijälle se oli ehkä liikaa? Tiedä häntä.

Kiertoliittymä, polkijan unelma

Teoriassa kiertoliittymät ovat pyöräilijälle kuin unelma. Jos niitä kiittää pyörätie, pyöräilijä on liittymässä kuningas (tai kuningatar). Autoilija joutuu antamaan tilaa pyöräilijälle niin liittymästä poistuessaan kuin sinne ajaessaan! Valitettavasti vain käytännössä tilanne ei ole yhtä ihanteellinen. Kaikki autoilijat eivät suostu antamaan tilaa pyöräilijälle ollenkaan, vaan posottavat ikään kuin olisi pyöräilijän velvollisuus väistää.

Liikennesuunnittelijat ja viranomaiset ovat olleet Helsingissä tyytyväisiä kiertoliittymiin, koska ne ovat tilastojen valossa vähentäneet onnettomuuksia. Vielä kun autoilijat oppisivat, että karkikolmion takaa tuleville pyöräilijöillekin pitää antaa tilaa.

Puskurin linja

Kesällä sain kutsun Puskuri-ohjelmaan kertomaan pyöräilijän näkemyksiä kiertoliittymistä. Iloitsin siitä, että tärkeä asia saisi nyt julkisuutta oikein televisiossa. Herttoniemeläisessä liikenneympyrässä käyttämäni aika meni kuitenkin hukkaan, sillä haastattelua ei ohjelmassa koskaan näytetty. Eikä mitään muutakaan pyöräilyyn liittyvää aihetta.

Ehkäpä toimittajan tarkoitus oli kyseenalaistaa kiertoliittymien oletettu turvallisuus, joka ainakin kaupunkisuunnittelijoiden mukaan on faktaa. Minä en tuollaista oletusta voinut vahvistaa. Totesin vain, että autoilijat tekevät ympyröistä vaarallisia mm. siksi etteivät näytä vilkkua liittymästä poistuessaan.

Tai sitten ohjelma-ajasta vain oli pulaa, kun Puskuria näytetään vain kesäkuukausina. Joka tapauksessa kalliita urheiluautoja käytiin koeajamassa, ja niitä päästiin lupamaksuilla rahoitetulla yleishyödyllisellä kanavalla kehumään.

Vaikeaa ottaa kortti pois

Vartti-lehden Poliisiraportissa (14.9.2006) on kerrottu myös poliisin pysäyttämästä autoilijasta, joka oli vuoden aikana jäänyt jo 10 kertaa kiinni korttita ajosta. Kymmenen kertaa! Eikö tällaisia ole mitenkään mahdollista pysäyttää? Eikö autoa voi ottaa pois, tai pistää kuskia linnaan? Onhan jo alun perinkin täytynyt olla perusteltu syy siihen, että kortti on otettu pois. Sekin vaatii jo useampia rikkeitä.

Helsingin Liikenneturvallisuusyhdistyksen tilaisuudessa 26.4. poliisin edustaja totesi, että on kuskeja, jotka vaan rikkovat sääntöjä jatkuvasti, eikä niille juuri mitään voi. Korttiakaan ei niin vähällä haluaisi ottaa pois, koska se on niin kova paikka henkilölle itselleen ja hänen perheelleen. Poliisilta löytyy empatiaa kortin menettäjää kohtaan, mutta toisaalta sekin voi olla kova paikka jollekin perheelle, että joku tällainen kaahari tappaa perheen elättäjän. Mutta sehän on sitten vain surullinen onnettomuus. Niinköhän?



Pyöräilijät törmäilevät...

Helsingin Sanomien pikku-uutisen mukaan naispyöräilijä törmäsi kevyen liikenteen väylällä mopoiijaan ja kuoli. Saman päivän Ilta-Sanomien etusivulla asia otsikoitiin toisin: 16-vuotias mopoiija törmäsi pyöräilijään.

Olen seurannut pyöräilijöiden kuolonkolarien uutisointia usean vuoden ajan. Erityisesti STT:n vakiokaava on, että pyöräilijä on törmännyt milloin rekkaan, milloin kuorma-autoon. Voi kysyä, törmäsikö pyöräilijä auton perään vai kylkeen, kenties kissansilmä edellä? Vauhdikkaita pyöräilijöitä ainakin on liikenteessä. Ja usein vielä yli 65-vuotiaita.

Kuollutta on hyvä syyttää, varsinkin, jos muita sil-



minnäkkijöitä ei ole. Entäpä kun pyöräilijä jääkin henkiin. Vuonna 1993 karkikolmion takaa tullut auto ajoi pyöräilijän päälle Lahdessa. Ilmeisesti pyöräilijä tässäkin tapauksessa törmäsi autoon, koska hänet tuomittiin syylliseksi onnettomuuteen. Pyöräilijä loukaantui pahasti, mutta jäi henkiin. Niinpä hän saatoi valittaa tuomiosta, toisin kuin rajan taakse siirtyneet kohtalotoverinsa.

Hovioikeus ei muuttanut tuomiota. Pyöräilijä oli ajanut pyörätietä tultuaan pyörätien jatkeella suojatiellä. Ongelmalliseksi asian teki sen, ettei pyörätie jatkunut risteyksen jälkeen. Niinpä autoilija saattoi väittää, ettei pyöräilijä olisi saanut olla siinä missä on. Herää epäily, että kun liikennejärjestelyt ovat epäselvät, niitä tulkitaan pyöräilijän vahingoksi? Ja valitettavasti tällaisia järjestelyitä riittää.

Tapaus meni vielä korkeimpaan oikeuteen. Se totesi alemmista oikeusasteista poiketen syksyllä 1995, ettei pyöräilijää voinut pitää syyllisenä onnettomuuteen. Kummallista oli kuitenkin se, ettei autoilijakaan menettelyä pidetty tuomittavana, vaikka hän laiminlöi selvästi väistämisvelvollisuuden. Autoilijan todettiin rikkoneen velvollisuuttaan valmistautua pysähtymään ennen suojatietä, mutta häntä ei tuomittu missään oikeusasteessa liikenteen vaarantamisesta tai vamman tuottamisesta.

... ja rikkovat autojen ovia

Pyöräilijähän silloinkin törmää, kun pysähtyneen auton ovi äkkiarvaamatta aukeaa eteen. Luulisi, että on autosta poistuvien velvollisuus tarkistaa, ettei takaa lähesty ajoneuvoja. Mutta niin vain on, että nämäkin onnettomuudet yritetään sysätä pyöräilijän vastuulle.

Invalidiliitto painatti muutaman vuoden takaisessa turvallisuuskampanjassaan julisteita, joissa luki: "Katso miten pyöräilet!" Kuvassa oli aukeava auton ovi. Eikö Invalidiliitossa tultu ajatelleeksi vaikkapa takseihin jaettavia tarroja: "Katso taaksesi ennen kuin avaat oven!"

Vain vähän aikaa sitten pyöräilijä törmäsi auton oveen. Pyörä hajosi ja ovikin vauriotui, mutta pyöräilijä selvisi onnekseen pintanaarmuilla. Autoilijan kanssa vaihdettiin yhteystietoja korvausten saamiseksi. Yön yli nukuttuaan - ja kuultuaan arvion ovensa korjauskuluista – autoilijan käsitys syyllisyydestä olikin muuttunut. Koska vastapuolena oli vasta valmistunut lakimies, autoilija katsoi viisaammaksi olla riitauttamatta asiaa. Valitettavasti syyllisyys olisi tässäkin tapauksessa saattanut määrittyä toisin, jos pyöräilijä olisi menettänyt henkensä.

Petri Sipilä

Bike Planet

NYYT

talven kuntoiluun
Bike Planetista myös

kunto- välineet

Laatupyörien ykkösketju | www.bikeplanet.fi

Helsinki

Itäkeskus PUHOS
Kastelholmantie 2
00910 Helsinki
Puhelin: 010 397 0020
Huolto: 010 397 0027
Fax: 010 397 0002
helsinki@bikeplanet.fi

Espoo

Friisiläntie 1
02240 Espoo
Puhelin: 010 397 0030
Huolto: 010 397 0037
Fax: 010 397 0003
espoo@bikeplanet.fi

Vantaa

Uomatie 13
01600 Vantaa
Puhelin: 010 397 0040
Huolto: 010 397 0047
Fax: 010 397 0004
vantaa@bikeplanet.fi

Lahti

Launeenkatu 12
15100 Lahti
Puhelin: 010 397 0050
Huolto: 010 397 0057
Fax: 010 397 0005
lahti@bikeplanet.fi

Kaikkien liikkeiden aukioloajat: talvella (1.10.-28.2.) arkisin 10-17, la 10-14 | kesällä (1.3.-30.9.) arkisin 10-19, la 10-16

Tuokiokuvia itäiseltä Härkätieltä



Hepolaiset kävivät kesällä 2005 ajamassa Härkätien Turusta Hämeenlinnaan. Sain tuolla retkellä Hepopureman, joka on osoittautunut sitkeäksi. Tässä sitä taas ollaan – Ruskeasanan Shellin edessä, odottamassa muita Hepon Härkätieltä itään -Kuninkaantietä länteen -retkelle osallistuvia, jotka ovat startanneet Tuomarinkylän ABC-huoltoasemalta.

Ensimmäinen päivä, perjantai 28.7.2006

Edessämme on seuraavan viiden päivän aikana lähes 500 kilometriä Uudenmaan ja Hämeen teitä ja nähtävyyksiä, aina Unescon suojelukohteesta paikallisiin turistikohteisiin. Mukaan on pakattu kaikenlaista sadekampeista lähtien, mutta niitä emme tule tarvitsemaan: matka sujui auringon paahteessa alusta loppuun, ja viimeiset 150 kilometriä vieläpä reippaassa myötätuulessa.

Pienen odottelun jälkeen matkalaiset ilmestyvät pyörätien mutkan takaa. Joukossa on niin uusia kasvoja kuin vanhoja tuttujaakin. Vauhti asettuu vanhan Tuusulantien ylämäille sopivaksi. Minulle nämä maastot ovat perin pohjin tuttuja lukuisien lentokentän ympäri ajamieni iltalenkkien ansiosta.

Kirsti Helminen johdattelee meidän ensimmäiselle tauolle Järvenpäässä. Kellokoskella ihastelimme sairaalaa, jonka johtava lääkäri on tiettävästi pyöräilyn harrastaja hänkin. Kukaan meistä ei tuntenut tarvetta tutustua vanhaan mielisairaalaan lähemmin, joten matka jatkui Hirvihaaraan, missä tarjolla oli pariikin nähtävyyttä. Hirvihaaran kartano on komea raken-

nus, jolla on historia: Mäntsälän kapinan aikaan se oli kapinajohtajien tukikohta. Kartanon asemesta tutustuimme Sepänmäen käsityöläismuseoon. Se on ollut eräänlainen 1800-luvun ostari; mäessä on asunut kylän yhteismaalla joukko käsityöläisiä, joiden palveluita lähiseudun asukkaat ovat käyttäneet.

Alueen lukuisista taloista osa on alkuperäisiä, osa muualta siirrettyjä. Kaikki ovat hyväkuntoisia ja alkuperäisessä kunnossa. Sepän talossa oli alkuperäinen 1800-luvun susiovi, kaksiosainen ovi jonka ala-osa voitiin lukita yläosan ollessa auki. Tavoite oli lasten pitäminen sisällä ja susien ulkona. En usko oven olleen tehokas – näppärä lapsi pääsi varmasti halutessaan ulos vaikkapa ikkunasta, ja susiakin pidätti ulkopuolella luultavasti jokin muu syy kuin matala oven puolisko. Mutta ihmisten usko vastaaviin ratkaisuihin ei ole kadonnut minnekään; Internetin suodatusohjelmat ovat tehottomia niin kuin susiovetkin, ja taatusti kalliimpia ostaa ja käyttää.

Mäntsälästä ostettiin ruokaa ja juomaa, ja muonavaraston turvin lähdimme seikkailumatkalle kohti Koiviston fasaanitilaa, ensimmäistä yöpymispaikkaa. Sälinkään kartanolle saakka ja jonkin verran sen ohikin tiet olivat hyviä, mutta suurin osa lopputaipaleesta oli mutkaista ja mäkistä soratietä.

Pienen etsimisen jälkeen löysimme fasaanitilan emännän, joka johdatti meidät virvoittavien vetten tykö. Majapaikkamme oli hirsimökki, jonka viereen oli rakennettu reilun kokoinen uima-allas. Nautimme luonnon rauhasta, hyvästä saunasta ja vedessä pulikoinnista sekä ennen kaikkea herkullisesta fasaani-

padasta. Fasaania harva oli ennen maistanut; jotkut oudoksivat ruodon mallisia luita, mutta kaikki olivat yksimielisiä siitä, että maku oli mainio. Valitettavasti emme nähneet yhtään elossa olevaa fasaania, muuten sellainen olisi voinut joutua matkaevääksi.

Toinen päivä

Tukevan aamiaisen jälkeen suuntasimme kohden Kärkölää ja Suomen kuuluisinta sahaa. Surullisenkuuluisista myrkkyyvuodoista ei enää näkynyt jälkeäkään. Koskisen sahan ohitettuumme vietimme hiljaisen hetken radanrakentajien muistokivellä ja kalmistossa. Riihimäki – Pietari – raitaa rakennettiin nälkävuosien aikaan hätäaputöinä, ja moni rakentaja menehtyi työnsä ääreen. Kalmistossa makasi nimettömissä haudoissa useita kymmeniä läheisessä sairaalassa menehtyneitä. Vastaavia joukkohautoja löytynee ratavarresta paljon enemmänkin, nälkä ja taudit vaativat 1867-1868 raskaan veron.

Hieman Kärkölän kirkonkylän jälkeen pääsimme Salpausselän maisemiin. Armas synnyinkaupunkini Lahti jäi mieleen melkoisena polkupyöräilijän tempuratan, jota oli vielä vaikeutettu laittamalla kaikki pyörätunnelit remonttiin samanaikaisesti. Taidolla ja vähän tuurillakin selvisimme ehjänä kaupungista ulos.

Illalla ainakin minulla ajotakki alkoi tyhjetä. Takana oli jo viljalti kilometrejä, kun edessä viimein avautui majapaikkaamme, Perheniemen evankelista opistoa ympäröivä kilometrien mittainen peltolakeus. Ja kuin tilauksesta vastatuuli ilmestyi kiusaksemme. Raamatullisesta määränpäästä huolimatta väsyneiden kulkijoiden huulilta saattoi kirvota jokunen ärräpää.

Jonossa pinnistellessäni näin suoraan edessä puhelinlangalla istuksivan suurikokoisen variksen, joka tuntui katselevan meitä tarkasti. Liekö sen mielessä ollut seurata tilannetta siltä varalta, että joku meistä nykertyisi kaikkensa antaneena tienposkeen. Silloin se olisi epäilemättä kutsunut lajitoverinsa jostakin ladon takaa pitopöytään. Tuo kotoisen korppikotkan toive ei täyttynyt, sen sijaan vatsansa täyttivät nälkäiset pyöräilijät.

Retkipyöräilijöiden joukkoruokailu - ja varsinkaan päivällinen - ei sovellu lasten eikä painonvartijoiden katsottavaksi, ja herkemmät voivat saada oireita jo välipala-aterioista. 100 kilometrin ajamisen jälkeen kaloreita tarvitaan kaksi kertaa normaalia enemmän. Perheniemen kokki oli varustautunut vandaaalien hyökkäykseen pastalla, ja sitä oli riittämiin: hyvästä yrityksestä huolimatta emme jaksaneet syödä

kaikkea. Osasy tähän oli herkullisella vadelmakiisselillä, jonka päälle mätimme kermavaahtoa enemmän kuin lääkäri määrää.

Perheniemen kartano on rakennettu upealle paikalle Sääskjärven rannan lähellä olevalle mäelle. Sieltä kelpasi seurata auringon laskua järven taa, ja kuvitella itsensä kartanon herraksi tai rouvaksi.

Kolmas päivä

Pyhäaamuna herättyään hepolaisilla oli jälleen kiire syömään. Säästän lukijat enemmiltä ruokailua koskevilta yksityiskohdilta. Mutta päärakennusta kulkiessamme ohitimme kehitysvammaisten ryhmän, joka voimisteli parin ohjaajan opastuksella. Meitä tervehdittiin iloisesti, mihin vastasimme samalla mitalla. Ruokalaan päästyä yksi kanssapolki ja laushti, että kehitysvammaisten keskittyminen hajoaa kovin helposti vähimmästäkin ärsykkeestä. Liekö hänellä ollut asiasta omakohtaista kokemusta enemmänkin, mene ja tiedä. Mutta vaikeavammaisen lapsen vanhempana mietin, miten pienistä asioista ihmisen onni lopulta koostuu. Ja kuinka moni henkisesti ja fyysisesti terveenä syntynyt tarvii tuon lahjan elintavoillaan tai turhia murehtimalla. Turhanpäiväinen älykkyys syö ihmistä rotan lailla, lauloi Dave Lindholm Aino-levyllään, ja oli siinä oikeassa.

Perheniemestä retkueemme otti suunnan kohti pohjoista ja Iitin kirkonkylää, tuota Suomen kauneimmaksikin valittua. Lienenkö polkenut laput silmillä, kun en sen ylivertaista kauneutta havainnut. Näkemisen arvoinen paikka, toki, ja jokainen pyöräilijä panee varmasti merkille kirkolle nousevan komean mäen.

Kirkon läheisyydessä on vanhassa puukoulussa viihtyisiä kahvio. Entisiin luokkiin oli asetettu näyttille koululaisten piirroksia ja maalauksia. Kauniitahan ne olivat, ja uskoisin taideterapeutin sanovan että Iitissä kasvaa terveitä ja tasapainoisia lapsia. Galleristi voisi täydentää, ettei uutta Picassoa liene odotettavissa ainakaan tältä kylältä, mutta mitäpä tuosta: lapsilla oli selvästi ollut maalatessa hauskaa.

Verla ja Voikkaa

Auringon jo ohitettua lakipisteensä ryhmämme kurvasi Verlan tehdasmuseon pihaan. Jotkut meistä olivat siellä jo käyneetkin, Ole peräti kolmesti, mutta meille ensikertalaisille kokemus oli ainutkertainen, ja sellaiseksi jää. En usko että Verlan kaltaista tehdasmuseota enää voi syntyä. Yhtään vastaavaa laitosta - ja siinä sivussa sen työntekijöitä - ei pääs-



Matka jatkuu Verlasta etelään.

tetä vuosikymmenien käytön jälkeen hitaasti ja arvokkaasti vähittäin eläkkeelle.

Erikoisin piirre Verlassa on se, että työläiset ovat viimeisinä työpäivinäan museoineet laitoksen. Tuotantoprosessi on helppo hahmottaa, koska jokaisen vaiheen raaka-aineet ovat edelleen nähtävillä, vain tekijät puuttuvat. Tuntee kulkevansa Lentävän hollantilaisen tehdasvastineessa: kun museo suljetaan, aaveet hiipivät nurkista ja ylisten takaa, ja polkaisevat koneet päälle. Myös hurjan näköisen kuorimakoneen, joka pätki käyttäjiensä sormet tasapitkiksi.

Jokaiselle Verlassa kävijälle näytetään paikka, jossa Maria Mattson paiski töitä yli 50 vuoden ajan, kunnes lopulta malttoi jäädä 77-vuotiaana eläkkeelle 1930-luvun lopulla. En tiedä, mitä museovieraat moisesta miettivät. Jotkut ehkä säälivät työnarkomaania akkaa, joka eläköityi vasta kun hänelle luvattiin kiireapulaisen töitä. Jotkut muut taas voivat ihailla työn sankaria ja tokaista, ettei nykyisistä pullamössönuorista ja -aikuisista olisi moiseen. No ei varmasti, sen estää varmasti muutama direktiivikin. Mutta on vaikea sanoa, olemmeko me silti onnellisempia kuin Maria työnsä ääressä. Ainakin hän tunsu itsensä tärkeäksi, ja osasi hommansa loistavasti: hän ei tarvinnut tehtaan tuottamien eripaksuisten pahvien lajitteluun vaakaa, vaan pystyi vuosikymmenien kokemuksella arvioimaan pahvin painon näppituntumalla.

Verlan teollinen historia jäi noin 70 vuoden mittaiseksi. Nykymittapuulla laitos on naurettavan pieni ja vanhanaikainen, mutta hieno museo siitä on saatu. Tämä vaati aikanaan melkoista pitkäikäisyyttä. Tehtaan toiminnan loputtua 1964 vei vielä seitsemän vuotta, ennen kuin se avattiin museona vuonna 1972. Koko tuon ajan UPM huolehti tiloista, ja

yritys vastaa edelleen tehdasmuseon ylläpidosta.

Tehdasmiljöön idylliä pilaa rakennusten vieressä oleva ruma vesivoimala, mutta sen takana Verlankoski kohisee niin kuin se on kohissut ennen meitä, ja niin kuin se tulee kohisemaan silloinkin, kun meitä ei enää ole. Kosken yläpuolella olevaan kallioseinään on tehty kalliomaalaus, mutta vuosituhanneet ovat pilanneet sen tulkintakelvottomaksi.

Pyöräretken aikana saimme muutenkin monta kouriintuntuvaa opetusta siitä, miten lyhytkaista ihmisen toiminta on. Unesco-statuksensa ansiosta Verlaa voidaan ihailla vaikka sadan vuoden päästäkin. Mutta Ruotsinpyhtään ja Kellokosken ruukeista on jäljellä vain kuoret, joita me katsomme ymmärtämättä, mitä näissä tiloissa tuotettiin ja minkä vuoksi.

Voikkaan vastikään suljettu paperitehdas oli kuitenkin pysäyttävän esimerkki, vaikka poljimmekin sen ohi ilman taukoa. Tuo suuren ja modernin näköinen laitos jäi vielä isompien jalkoihin. Voikkaalle ei varmasti pystytetä Verlan kaltaista museota: yhtä tyllysti kuin työläiset potkaistiin kilometritehtaalte, tullaan laitoksen koneetkin myymään jos vain ostaja löytyy. Tyhjiilleen jäänyt tehtaan kuori joko rapistuu paperiteollisuuden rakenteellisen kehittämisen monumentiksi, tai puretaan enemmittä seremonioitta.

Mietteliään ilmapiirin vallitessa majoittauduimme päivän päätteeksi Kuusankosken retkeilymajaan. Uimahalli/retkeilymajan rakennus, 70-luvun elementtirakentamisen ylväs edustaja, täydensi harmaata säätä saumattomasti. Uimahallilta suunnistimme kaupungin keskustaan, josta löysimme lisää 70-lukulaisia elementtirakennuksia sekä pizzerian, jossa - no, tähän tiedätte.

Vatsojen täytyttyä henki janoosi vaihteeksi unen asemesta kulttuuria, ja jatkoimme kaupunkikierrrosta legenderaiseen Colorado-baariin (*kirjoittajan huomautus: en vieläkään ymmärrä, mitä tekemistä Kuusankoskella ja Coloradolla on toistensa kanssa*). Baarissa oli korkeakulttuuria vierova levyautomaatti ja janoisia palveleva tiski, jossa vierailimme tankojuoppouden välttävässä mitassa. Levyautomaatista löytyi Kari Tapi on musiikkia, jota kuuntelimme iloksemme. Tampereella pitkään asuneelle kirjoittajalle mieluisin löytö oli kuitenkin pubin nimikkolippis, jossa juottolan

tiellä, joka lopulta laskeutui Elimäen suurten peltoaukeiden keskelle. Moision kartano oli valitettavasti kiinni, mutta Elimäen keskustassa ihastelimme kunnan 1638 rakennettua ja 1678 ristikirkoksi laajennettua puukirkkoa. Vastaavanlaisia puukirkkoja on Suomessa vain kolme. Puistattaa ajatella, että huonolla onnella tarvittaisiin vain yksi Porvoon tuomiokirkon polttajan kaltainen pölvästi hävittämään tuo kaunis rakennus.

Vahvistettuamme itseämme Elimäen parhaassa ravitsemusliikkeessä paikallisen bussiaseman välittömässä läheisyydessä olimme valmiita suuntaamaan pyörät kohti viimeistä leposijaamme, Ruotsinpyhtäätä. Matka sujui säidenhaltijan erityisessä suojeluksessa (lue: vankassa myötätuulessa) nopeasti, ja kun tien profiilikaan ei ollut yhtä vaativa kuin Tour de Francen vuoristoetapeilla, saavuimme Strömforsin ruuk-



Aamujumppaa Kuusankoskella

kialueelle reilusti etuajassa.

Tästä hyvästä meidät palkittiin taide-elämyksellä, joka löi laudalta Corona-baarin levyautomaatinkin: ruukin kirkossa on Helene Schjerfbeckin maalaama alttari-
taulu. Hänen tuotannossaan taulu ei ole oikein mistään kotoisin (tilaajalla lienee ollut selkeä käsitys siitä mitä halutaan), mutta mitäpä tuosta: onhan se kuitenkin aito Schjerfbeck, ja sellaisenaan paljon kokeuttavampi kuin useimpien mieskuvataiteilijoidemme testosteronia tihkuvat työt.

Taide-elämyksestä toinnuttuaan useimmat meistä antautuivat shoppailun vietäviksi, mutta Minnan kanssa uskaltauduimme ruukkialueella olleeseen pajamuseoon, jossa meitä odotti taatusti kolossaalinen vesivasara. Minulla ei edelleenkään ole mitään hajua

siitä, mitä sillä taottiin, mutta luulen tietäväni missä Strömforsin pikkunassikat 1900-luvun alussa halusivat olla töissä. Ja toivon ettei heidän isiensä tarvinnut tehdä kovin usein vasarahommia krapulasaa. Pajamuseossa oli myös läjäpäin työkaluja joiden käyttötarkoitus jäi meille hämäräksi, sekä vanha saksalainen höyryveturi joka oli hukannut sekä kiskonsa että vaununsa.

Museosta suunnistimme ruukkialueen käsityö- ja taideputiikkeihin. Matkatavaroiden painoa ajatellen oli hyvä, ettei yksikään taos kiinnostanut liiaksi. Oman kuormanin jatkeeksi tarjottiin, ja luultavasti aiheesta, jälkiviisauden poistoainetta. Onneksi sitä oli myynnissä vain desin pullo; määrä, jonka arvioin oitis liian pieneksi. Litran pulloa ei valitettavasti ollut kaupan.

Ruotsinpyhtään ruukin majoitusjärjestelyt ansaitsevat erityiskiitoksen: isot ja upeat huoneet oli saneerattu 1700-luvulta peräisin olleeseen rakennukseen, jonka ulko- ja väliseinät olivat taatusti riittävän paksut. Tämän parempaa hinta-laatusuhdetta Suomessa voi olla vaikea löytää. Ruukkialueen ravintola ei yltänyt aivan samalle tasolle, mutta hyvin se meille kelpasi: edessä oli vielä rankin ajopäivä.

Viides, viimeinen päivä

Pitkän pyöräretken päätöspäivässä on samaa haikeutta kuin viimeisessä lomapäivässä. Kun matkan alussa tuntuu, että poljettavaa on edessä

tolkuton määrä, lopussa on olo että matka päättyy kesken: juuri kun on tullut tutuiksi muiden matkalaisten kanssa. Mukavaan ilmapiiriin vaikutti sekin, että olimme olleet onnekkaita: renkaitakin oli hajonnut vain yksi, eikä muita teknisiä ongelmia ollut ilmaantunut lainkaan, lukuun ottamatta yhden pinnan katkeamista. Myös asfaltti-ihottumat ja muut sairaudet loistivat poissaolollaan. Vailla näitä vitsauksia selvisimme kaikki lopulta kotiin asti.

Aamutoimet sujuivat jo rutiinilla. Haimme menopelit majoitusmestariimme autotallista, silmäten hänen vihreätä Cadillaciaan, jonka varsinainen olemassaolon tarkoitus tuskin oli vain liikkuminen paikasta toiseen. Matkaan päästyään karavaanimme ajoi myötätuulen siivittämänä Kymijoen viimeiseltä ran-



Osanottajat kahvilan edessä Iitin kirkonkylässä.

nalta kohti länttä, päämääränä kaukainen Helsinki. Loviisan suomenruotsalainen idylli katsastettiin vain ohimennen, ja Pernajassakin poikkesimme vain katsastamassa keskiaikaista kirkkoa sekä Agricolan patsasta.

Lausuin Mikaelille mielessäni hiljaisen kiitoksen länsimurteiden valitsemisesta suomen kielen kirjoitusasun pohjaksi. Osittain tästä syystä Agricolan suomea on yhä helppo lukea; toinen syy on tietenkin se, että kirjoitettu suomi on muuttunut hyvin hitaasti. Monien muiden eurooppalaisten kielten kirjoitusasuja on remontoitu paljon rankemmalla kädellä.

Pernajasta jatkoimme matkaa Kuninkaantietä pitkin. Postimäen museokylässä jäimme kerrankin kiviin suin, kun kahvila ja museorakennukset – kymmenen 1800-luvulta peräisin ollut mäkitypalaisten mökkiä - olivat maanantain vuoksi kiinni. Paikka sinänsä oli idyllinen, kun vältti ajattelemasta millaisessa ahtaudessa sen taloissa oli asuttu.

Porvoossa saattueemme sitten lopulta hajosi: puristit ajoivat Kuninkaantietä Nikkilän kautta Helsinkiin, kun ryhmän kiireisimmät jäsenet oikaisivat vanhaa Porvoontietä. Bussin käyttöön tai muuhun vilunkipeliin viimeisen päivän ajajista ei silti sortunut yksikään; pitkä ajomatka Ruotsinpyhtäältä Helsinkiin sujui yllättävän kevyesti. Ennen hajautumista sovimme vielä tapaavamme syksyn mittaan muisteloiden merkeissä. Retki ei tule unohtumaan: matkalaisten digi-kameroihin tallentui matkan varrelta runsaasti kuvia, joilla muistojen verestäminen käy helposti.

Lopuksi

Hepon 2006 kesäretki oli organisoitu mainiosti: majapaikat olivat hyviä, maisemat kauniita, tiet vähintään kohtuullisia ja säät läpeensä oivat. Kiitokset Kirstille ja muille puuhanaisille sekä –miehille hyvästä työstä!

Pitkä pyöräretki on hyvä tapa lomalla. Se ei kuitenkaan sovi vasta-alkajalle; noin 100 kilometrin päivittäinen ajaminen vaatii kohtuullista peruskuntoa ja riittävää pyöräilytreeniä. Ja sopivat välineet, joista kypärä, pyöräilyhousut, oikean muotoinen sekä hyväksihavaittu satula ja riittävä määrä vaihteita eivät ole niitä turhimpia. Oma 8-vaihteinen pyöräni oli hyytyä jyrkimpiin mäkiin, kun moottorista loppui teho.

Hepon monipäiväisillä vaelluksilla ei ajeta kovaa. Keskivauhti ei missään oloissa nouse yli 20 kilometrin tunnissa, ja vaikeassa maastossa se voi olla reippaasti tämän alle. Kieli vyön alla ajettaessa turismi ja muu hauskanpito tuppaa jäämään taka-alalle, mutta tältä ongelmalta vältyimme tyystin. Hepo-retkien oleellinen anti on hyvän seuran ohella se, että oppii tuntemaan Suomea paremmin. Maaseudulla näkee pikkuteiden varsilla aina paljon sellaista, mikä valtaiteitä huristellessa jää aina pimentoon.

Juha Hakala

Pyöräilyelämyksiä Australiasta

Suomessa syys jo saa, kun Australiassa kevät koittaa. Maapallon pyöräilyaiheuttaa monenlaista merkillistä niin vuodenajan kuin vuorokaudenkin osalta. Aina jossakin on keskipäivä, ja aina jonnekin voi mennä talvea pakoon kesän keskelle.

Pyöräily Australiassa eroaa pohjoiseurooppalaisesta erityisesti vasemmanpuoleisen liikenteen, yleensä mukavan sään, ehdottoman kypäräpakon ja autoilijoiden suhtautumisen osalta. Kaikkeen tottuu nopeasti, myös lähes englanniksi ymmärrettävään kieleen.

Suomessa pyöräilysezonki ajoittuu lämpimimpään kesään. Koska Australia on päiväntasaajan tuolla puolen, siellä lämpenee pohjoiseen mennessä ja etelässä on talvella viileää. Queensland on mantereen lämpöisemmällä puolella ja pyöräilykelit pysyvät sulina ympäri vuoden. Selvittämättä valitettavasti jäi, pyöräkö vesi viemäriin eri suuntaan kuin meillä. Jääpalat drinkkilasissa eivät ehdi liiemmin pyöriskellä.

Australian eri osavaltiot ryhtyivät pakottamaan pyöräilykypärän käyttöön ensimmäisenä maailmassa 1990-luvun taitteessa. Nyt se onkin pakollista koko maassa Pohjois-Australian aikuisväestöä lukuunottamatta. Itse pyöräilin tammikuussa 2006 Queenslandissa, jossa on muitakin erikoisia pakotelakeja – myös äänestäminen on rangaistuksen uhalla pakollista.

Maassa maan tavalla

Nykyisin kypäränkäyttöön tottuneille suomalaisille pakkolaki ei tule niin kovana yllätyksenä, kuin 90-luvulla Australiaan muuttaneille emigranteille. Suomalainen Tomi kertoi minulle uuteen maahan totuttelusta Brisbaneen muutettuaan:

- Vasemmanpuoleista liikennettä ei ollut vaikea omaksua, olihan sitä nähnyt aiemmin jo Englannissa ja Aasiassa. Pyöräilijöillä on sentään helpompaa



Puusilta joen haaran yli.



Liikenteeseen lähdössä - pyörä vasemmalla, taustapeili oikealla.

kuin autoilijoilla, kun samat ajopelit toimivat yhtä hyvin oikean- ja vasemmanpuoleisessa liikenteessä. Ei tarvitse miettiä ratin paikkaa, kun se on aina keskellä. Liikenteen kätsisyyttä ei voi unohtaa, kun tien reuna on koko ajan vieressä vasemmalla.



Museossa sammutuskalusto neljälle palomiehelle.

- Enemmän koitui ongelmia kypäräpakosta. Ensimmäiset sakot kypärättömyydestä tulivat ihan omaa tietämättömyyttäni. Liekö ollut sitten suomalaista jääräpäisyyttä, etten oppinut kerrasta, vaan piti saada toisetkin sakot. Äänestyslaki sentään koskee

vain australialaisia, mutta liikenteessä liikkuminen ei katso kansalaisuutta. Nyt olen muistanut ottaa kypärän mukaan aina liikkeelle lähtiessä.

Autoilijat antavat tietä

Liikennekulttuuri Queenslandissa tuntuu huomiota herättävän kohteliaalta. Niin pyörän selässä kuin jalankulkijanakin huomasi autoilijoiden kunnioituksen selvästi. Kun suomalaisen tapaan seisokeli suojausten liepeillä etäällä ajoradasta autojen menoa odotellessa, autotpa mokomat pysähtyivät, vaikkei jalkani ollut lähelläkään suojausten reunaa. Samaa liikennesivistystä kohtasin Singaporessa, vaikka muualla Aasiassa sivistys vaihtuu kaaokseen. Suojausten eteen autot pysähtyivät poikkeuksetta, mutta muualta tien ylityksen yrittämisestä ei noteerattu juuri mitenkään. Järkevää ja tehokasta.

Sama kohteliaisuus näkyy pyöräillessä. Kalifornian tavoin pyöräilijällä on paikka Australian liikenteessä, vaikka kypäräpakko onkin vähentänyt pyöräilyn suosion kasvua 15 vuoden aikana. Monin paikoin vilkasliikenteisille keskustan teille on piirretty pyöräilijöille oma kaista, jota autoilijat kunnioittavat. Brisbane-joen reunaa kiertävä pyörätie on erotettu ajo-

radasta kokonaan lähemmäs rantaviivaa ja kauniita maisemia. Siellä täällä joen rannassa on erillisiä maisemakorokkeita, joissa on pyörille parkkipaikat.

Lukittavat parkkitolpat

Pysäköintiäkin on ajateltu monin paikoin. Queenslandin yliopistossa on pyörien säilytykseen oma kellari, sillä sekä opiskelijoista että henkilökunnasta merkittävä osa saapuu kampukselle polkien. Pyöriä varten autotallin lattiaan on pultattu sopivat metallitangot lukitsemiseen ja pyöräilijöitä varten seinustaa kiertää lukittavien pukukaappien rivi. Ilmastoidussa tilassa nihkeät pyöräilyvaatteet kuivuvat ripeästi.

Kaukaa katsoen kaikki näyttää pieneltä, mutta todellisuudessa Australia on melkoisen iso maa ja keskeltä kamalan kuiva. Automaassa asuu kourallinen aboriginaaleja, ja muu väestö on levittäytynyt enimmäkseen helppopääsyisille rannikoille. Itse en edes yrittänyt valloittaa koko mannerta, kun jyrkästikin polveilevassa Brisbanen tienoossa oli ensikertalaiselle riittävästi poljettavaa ja etäisyydet kaupunkien välillä kesähelteillä uuvuttavia.

Juha Tretjakov, teksti ja kuvat

Yli neljännesvuosisata pyöräilijän ja pyöräilyn parhaaksi

Campagnolo
Bianchi



cannondale



Tacx

SHIMANO



velosport

Mäkelänkatu 95, 00610 Helsinki
Puhelin 09-757 1377

www.velosport.fi

Avoimna: ark 10 - 18 la 10 - 15

HePolaisten viides pyöräily- ja melontaretki Viroon 23.6.-1.7.2006



Piritan luostarinraunioilla. Vasemmalta Markku Lindell, Hannu Toppari, Michael ('Mike') Willey, Uolevi Langinmaa, Sari Kyllönen ja Ilpo Tiihonen.

Vuonna 2002 Uolevi Langinmaa järjesti ensimmäisen pyöräily- ja melontaretken 16:lle retkeilijälle, ja melontajokena oli Pedja Keski-Virossa. Seuraavana vuonna meitä oli 18 melojaa ja kolme, jotka vain pyöräili, ja melontajokena Pedjaan laskeva Pölsamaajoki. Kesällä 2004 meloimme Emajoella ja Peipsijärvellä, jolloin meitä oli 21, eli pariton määrä kanootissa, ja se tiesi ongelmia melomiseen. Pariton määrä juonsi siitä, että yksi retkeläinen joutui keskeyttämään retkensä ennenaikaisesti. Tämän retken piti olla viimeinen Uolevin järjestämä, mutta minä sain hänet toisiin aatoksiin, ja näin muodostimme ns. herraretken, joka kävi lokakuussa 2004 tutkimassa seuraavan kesän retkeä. Kesällä 2005 meloimme vaihteeksi länsisuunnalla, Pärnujoella.

Tänä kesänä meillä olikin sitten kolmen herran johtajisto, jossa Uolevi vastasi melontaosuudesta ja liki kaikista majoituksista, minä (Matti) vastasin pyöräilyosuudesta sekä Marjan Majan majoituksesta Peipsin rannalla, ja Hannu toimi operatiivisena johtajana vastaten myös kerätyn rahan sijoittamisesta. Tämän vuoden retkeä varten olimme tehneet sekä edellisellä helmikuuna että helmikuuna vastaavat tutkimat herraretket, joilla kartoitettiin retken maasto-osuuksia mahdollisimman tarkoin. Herraretket on suoritettu Uolevin autolla, ja retkueessa on ollut mukana viisi herraa (paitsi 2004 oli neljä herraa).

Koko kevään jatkunut retken tiedotuskampanja ei ilmeisesti tuonut riittävän hyvää tulosta, sillä meitä lähti tälle retkelle vain seitsemän henkeä; osal-

listujat kuvatekstissä. Toisaalta tällaisen pienen retkikunnan ansiosta saatoimme tehdä viime hetken muutoksia niin reitti- kuin majoitussuunnitelmiimme, ja muun muassa telttamajoituksesta luovuttiin tyystin.

23.6. – juhannusaatto

Lähtöpäiväksi oli valittu juhannus siksi, että näin saimme yhden ylimääräisen retkipäivän, ja kuitenkin olimme takaisin seuraavan viikonlopun lauantaina, jotta seuraavalla viikolla töihin menijät ehtisivät edes yhden päivän verran huilia.

Aamulla satoi, mutta sade lakkasi satamaan saavuttaessa. Joukkuekokoonpanomme ei yltänyt ryhmälennukseen, joten vaihdoimme viime tingassa laivayhtiötä, ja matkasimme Tallinnaan Siljan Superseacatilla. Se toi myös muutoksen lähtösatamaan, mutta kaikki olivat saaneet sanan, ja olivat hyvissä ajoin Olympiaterminaalin edessä treffipaikalla.

Tallinnassa oli hyvin kostea pilvinen ilma, ja myöhemmin se tuli pisaroina alas. Sadetta tuli kuuroina, ja välillä varusteemme kuivuivat ennen uutta roiskahdusta. Harmi vain, että viimeiset pisarat tippuivat juuri ennen majapaikkaamme, joten vaatteita piti kuivatteleman majapaikassamme, Vihulan külalistemajassa, komeassa kartanossa.

Puolimatkastasta oli letkamme jakautunut kahtia Markun rengasongelmiin johdosta, ja Mike ja Hannu olivat jääneet jeesaamaan. He tulivat Vihulaan suurempaa reittiä noin tunnin meidän jälkeen. – Vihulassa oli saunomismahdollisuus ennen illallista, jota Uole-

vi soitteli ja siirteli tunti tunnilta eteenpäin kun kävi ilmi, että emme pysy suunnitellussa aikataulussa.

24.6.

Edellisen päivän kosteudet olivat muisto vain startatessamme kohti seuraavaa etappia Suomenlahden rantamia seurailen. Pidimme taukoja usein, ensimmäinen jo yhdeksän kilometrin päässä kauniilla Vainupean niemellä, jossa osa meistä kiipesi pystysuoria tikkaita parinkymmenen metrin korkeuteen tiirailemaan.

Viidentoista kilometrin päässä edellisestä oli Tol-san piraattilinna, tai oikeastaan vain niiden rauniot, pakollisena pysähdyskohteena. – Viru-Nigulan kirkolla pidimme lounastauon viereisestä kaupasta ostamiamme eineitä nautiskellen.



Vainupea. (Kuva Matti Takala)

Viimeinen kohde oli Valaste oja, Viron korkein vesiputous, jossa vesinoro putoaa reilun 20 metrin verran. – Toilan kylpylähotelliin, yöpymispaikkaamme saavuimme enemmän tai vähemmän palaneina, taatusti väsyneinä, mutta onnellisina.

25.6.

Nyt meni pinna! Onneksi vain pyörästäni, mutta juuri sieltä pakan puolelta. Kaiken lisäksi oli sunnuntai, joka tiesi sitä, että ulkopuolisen avun saanti tuli olemaan tosi nihkeää. Jöhvin kohdalla, vain kymmenkunta kilometriä Toilasta, porukkamme jakaantui kahtia, kun Markku lähti avukseni etsimään pinnankorjaajaa Jöhvistä, ja muut jatkoivat suunnitelmien mukaisesti ensin Kuremäen kylään Pühtitsan nunnaluostarille, ja sieltä Vasknarvan – Narvajoen yläjuoksun – kautta seuraavaan majapaikkaamme, Suvin lomakylään Peipsin pohjoisrannalle. Pääjoukot joutuivat kokemaan tosi surkeat hiekkatiet Vasknarvan molemmin puolin, ja Sari oli taluttanut osan matkasta.

Me Markun kanssa kulutimme ensimmäisen tun-

nin jöhvilaisella huoltoasemalla, jossa avulias venäjää puhuva mies yritti innokkaasti saada rataspakkaa auki, siinä kuitenkin onnistumatta. Täältä jatkoimme suorinta tietä Suviin, pitäen vielä parit tauot matkan varrella. Seuraava taukopaikka oli pieni huoltoasema Kohtla-Järven tienhaarassa Mäetagusessa, jossa venäjää puhunut mies oli kovasti juttutuulella, englanniksi. Päivän kolmas kahdenkeskinen tauko suoritettiin soppaa syöden Iisakun kirkonkylässä. – Useampaan kertaan niin nyt kuin ensimmäisenäkin päivänä olivat eri osajoukot mobiiliyhteyksissä toisiinsa, joten tiedotus toistensa sijainnista oli taattu juttu.

Suvin lomakylässä odotti sauna ja illallinen, ja osa porukasta kävi vielä yösydännä ötököiden syötävänä Peipsin upeilla rantahiekoilla.

26.6.

Kolme kovaa matkapäivää oli takana, niistä kukin liki sata kilometriä taivallettuna – eilinen ehkä lyhkäisin, ja ainakin Markun ja Matin osalla, parinkymmenen kilometrin oikaisun verran pääsakkiiin verrattuna. – Tämän päivän piti olla helpompi, mutta Rannapungerjajöelä alkoi kymmenkunta kilometriä pitkä valtatie kolmosen peruskorjausosuus, jonka Sari päätti taluttaa, ja Mike herrasmiehenä ajeli hänen seuranaan. Heillä olikin ihmettelemistä lounaspaikkaan, Mustveen vanhoillisvenäläiseen kaupunkiin saapuessaan, kun Hannua ja Mattia ei näkynyt mailla halmeilla. Kyse oli siitä, että me poikesimme tietyöalueella kilometrin verran Lõhesuun kylään ostoksille. Kahvihammastakin kolotti, mutta kahvipaikkaa tuo kylä ei tarjonnut, ei ainakaan meidän huomataksemme.

Mustveen linja-autoaseman kahviossa pidimme ansaitun lounashetken ennen kuin matka jatkui vanhoillisvenäläisen kylänauhan läpi kohti Marjan Majaa, jossa yllätykseksemme meitä odottivat hepolaiset Mirku (Mirja Korpela) ja Lasse (Lauri Ekholm) asuntoautoinensa Marjan puutarhassa. Täällä saunoimme, söimme, ja osa meistä kävi hierojalla, joka tuli tänne pyynnöstämme Marjan tilaamana.

27.6.

Matkan lyhin jo keväällä tiedossa ollut ajopäivä, jolloin matkamittariin kertyi alle 40 kilometriä. Ensimmäinen pysähdyspaikkamme oli jo seitsemän kilometrin päässä olevassa Kallasten kaupungissa, jossa tutustuimme myös Peipsin rannan puunaiseen hiekkakivikallioon.

Alatskivin linnakartano ei valitettavasti ollut auki kuin keskiviikosta sunnuntaihin, ja tänään oli tiistai.



Alatskivi. (Kuva Uolevi Langinmaa)

Katselimme paikkaa linnanpuistosta käsin kosteankuuman ilmanalan vallitessa. Täältä olikin sitten hyvä pinkaista kymmenkunta kilometriä etelämpänä olevan Kolkjan vanhoillisvenäläisen kylän venäläiseen sipuliravintolaan, jossa söimme lounaan pitkän kaa- van mukaisesti. Aikaahan meillä oli.

Varnjan kylä oli tämän vanhauskoisten alueen eteläisin kylä, ja sieltä meille oli varattuna pienet leirintämökit tykötarpeineen. Koskapa olimme ainoat tällä leirialueella, saunomisen yhteydessä peseytyminen osalla meistä tapahtui ulkosalla, sauna kun oli niin pieni, että siellä oli ehkä hieman hankalaakin peseytyä. Löylyhuoneen viereisestä huoneesta sai hanastavettä, mutta se jäi arveluttamaan, oliko kysymyksessä pesu- vai pukuhuone. Lattiakaivoa ei kummassakaan huonetilassa ollut, vaan vesi valui pois lattianraoista, jos sitä lattialle asti pääsi.

Tämän pienen leirialueen keskellä oli katettu pitkä pöytä penkkeineen, ja siellä sitten söimme iltapalaa yhdessä ötököiden kanssa illan pimetessä.

28.6.

Olin luvannut keittää puuroa, mikäli saan puuroaineksia, ja alueen omistaja oli jättänyt meille sopimuksen mukaan kaikenlaisia evästarpeita. Niinpä puuro oli jo hyvin hautunutta leirin heräillessä.

Varnjasta jatkoimme onnetonta hiekkatietä kymmenkunta kilometriä seuraavaan, Koosan kylään, ja taluttajia riitti: Sarin lisäksi myös Hannu ja minä talutimme, ainakin osan matkasta. Joukon nopein, Mike, odotti loppusakkia tunnin verran siellä missä hiekka vaihtui asfaltiksi.

Koosassa kahvitelimme, ja Markku tilasi seljan- kan, joka kesti ja kesti. Osa porukasta (Uolevi, Ilpo ja Sari) lähti lähes tunnin verran etuajassa ajamaan varsinaiseen lounaspaikkaamme, Veduun, mutta koska matkalla oli jälleen huonolaatuista hiekkatietä, oli



Sari apukokkaa; puuro on jo vasemmassa kattilassa. (Kuva Matti Takala)

heidän matkansa kestänyt, ja niin olimme liki samanaikaisesti perillä Vedun kesti- kievarissa. – Ruokailun aikana oli muutama tippa tullut taivaalta; tie ei ollut märkä, mutta satulaa sai kuivata.

Aikaisemmat päivät olivat olleet melko taksaisia, kakkospäivänä oli hieman kumpuillut, mutta nyt kumpuili ihan mukavasti, eikä ihme, sillä olim- mehan ajamassa Voo-

renmaan läpi melontaretkemme alkulähteille, Puurmaniin. Tarton ohitimme tukevasti sen pohjoispuolelta. – Äksissä Hannu, Ilpo, Markku ja Mike kävivät kolkuttelemassa Suomenpoikien museon porttia, mutta lujasti se kiinni oli. – Tabiveressä kävimme kahden vuoden takaa tutuksi tullessa kaupassa. Ulkopuolinen ei varmaan sinne hevillä osu, siitä kun ei ole minkään valtakunnan opastekylttiä, ja kauppa sijaitsee erään kerrostalon ykköskerroksessa, ja sinne mennään rappukäytävän kautta.

Vielä oli yksi hiekkatieosuus ajaessamme Tabi- veresta Koogin kautta Puurmaniin, mutta sitten päivä alkoi olla pulkassa – ainakin matkaosuuksien osalta. Tammemäen isäntä Risto Viht otti meidät avosylin vastaan, ja hänen vaimonsa Ene laittoi ystävän- sä kanssa meille ruoaksi villisikaa, ja ruoka tarjoiltiin grillikatoksessa, sillä tuhopolton jälkeen Tammemäen talu odotti vielä uutta tulemistaan, ja uudisrakennuksesta oli vasta perustustyöt tekeillä. – Illallisen jälkeen nautimme mielenkiintoisesta ja unohtumattomasta kokemuksesta intiaanisaunassa – telttasau- nassa, joka lämmitettiin nuotiosta kannetuilla kivil- lä – ja peseytymispaikkanamme oli vieressä virtaava Pedjajoki. (Isolla sakilla tämä paikka ei olisi tänä kesänä yöpymispaikaksi soveltunut; majoitus-ratkaisu tehtiin vasta toukokuun info-tilaisuudessa.)

29.6.

Melontapäivänä meitä oli kolme kahden hengen kanootillista matkalla Pedjajokea 30 kilometriä alavirtaan ja Emajokea kymmenen kilometriä ylävir- taan Vörtsjärvelle. Herrasmies Mike ilmoitti edel- lisenä iltana, että hän fillaroi seuraavaan yöpymis-

kohteeseemme, Viljandiin, sillä kolmas henkilö kanootissa on huono. Siispä Sari meloi Uolevin kanssa, Markku Ilpon, ja Hannu minun kanssani.

Päivä ei ollut lainkaan niin polttava kuin eilinen, oli suorastaan nautinnollista meloa hiljalleen pitkin erittäin voimakkaasti mutkittlevaa Pedjaa. Lintutorilla, joka alun perin piti olla yöpymispaikkanamme, Mike oli vilkuttamassa meille. Samoin hän vilkutteli jonkun matkan päässä jalankulkusillalla, mutta sen jälkeen alkoi villi erämaa, Alam-Pedjan luonnonsuojelualue, jossa parhaan kosketuksen luontoon sai ensimmäisenä melonut kanoottipari nähden kuinka linnut räpikäivät karkuun lähestyviä Vesi-HePoja. Hai-karoita ja yksi kotkakin (tai haukka) nähtiin. Runsaasti oli eläinten jälkiä jokityräällä, ja hyvin näki missä kohdin eläimet olivat ylittäneet jokea.

Taukoja pidettiin tunnin välein, oli kaksi majavapatotaukoakin, ja pidempi lounas- ja lepotauko maihin-nousten Londonissa, kilometri Pöltsamaajoen Pedjaan yhtymisen jälkeen. Täällä tapasimme myös metsänvartijat veneineen, ja he olivat ihmeissään siitä, että olimme nämä liki kolmekymmentä kilometriä meloneet tämän saman päivän aikana, ja vielä enemmän he ihmettelivät, kun Uolevi kertoi meidän jatkavan tänään vielä Vörtsille. Tsemppiä, he sanoivat.

Vörtsjärven rantamalla Risto oli fillareinemme meitä vastassa. Hannu ja minä saavuimme sinne ensimmäisinä, sillä olimme Emajoella pitäneet kiirettä sen jälkeen kun huomasimme, että muut eivät pysy peräsämme vaikka kuinka yrittäisimme pitää välillä tau-



Matti astumassa majavapadon jälkeen takaisin kanoottiin Hannun avustamana. (Kuva Uolevi Langinmaa.)

koa jossakin suojaisassa mutkassa. Opimme nopeasti taktiikan virtaa vastaan melomisessa, etenkin sen, että mutkissa melotaan sisäkaarteessa, ja myös sen, missä kohdin kannattaa vaihtaa puolelta toiselle.

Ilpo ja Markku saapuivat parisenkymmentä minuuttia meidän jälkeen Riston laittamalle iltapalalle, jossa oli nuotiolla pariloituja herkullisia olutmakkaroita, ja Enen salaatteja. – Sari ja Uolevi tulivat viimeisinä, selvästi naatteina, kolmisen varttia edellisten perässä. Kaikki kuitenkin saapuivat Uolevin etukäteen laskeman aikahaarukan sisällä, elleimme me Hannun kanssa jopa tulleet kymmenkunta minuuttia ennaikaisestikin?

Iltapalan jälkeen kanootit nostettiin traileriin, ja Risto kyyditsi meidät fillareinemme Viljandiin, hostels Oma koduun, jonne Mike oli jo majoittautunut, mutta kun meitä ei kuulunut, oli hän lähtenyt illastamaan.

30.6.

Viljandissa vietimmekin sitten kaksi yötä. Lepo ei tehnyt pahaa, mutta kukapa tässä nyt ehtisi lepäämään kun aivan uusi kaupunki on tutkittavana ja tongittavana. Aamupalan jälkeen Uolevi lähti tutki-maan huomisen junaa rautatieasemalle, ja me muut Saria lukuun ottamatta tutustuimme linnoitusalueeseen, jossa osa meistä oli käynyt kahlailmassa viime helmikuun herraretkellä edellisenä yönä sataneessa lumessa. Nyt maisema oli vallan toinen, vaikkakin yhtä upea kuin viimeksi.

Keskipäivällä kävin Hannun kanssa parturissa, ja sen jälkeen Uolevi, Markku ja minä kävimme vielä hierottavina samaisessa täyden palvelun talossa keskikaupungilla. Sarilla oli oma hoitopaikkansa. Tuona päivänä hajaannuimme melko täydellisesti pitkin kaupunkia, aina välillä törmäillen, ja hetken aikaa nautiskellen toistemme seurasta ennen kuin taas erkanimme – ennen kuin kuudelta meille oli hostelsissa varattuna tunnin saunavuoro. – Tänään vain Uolevi pyöräili.



Vasemmalta Hannu, Markku, Ilpo ja Mike – ihailmassa maisemia Viljandijärvelle linnoitukselta. (Kuva Matti Takala)

Illallispaikan olimme varanneet samaten jo helmikuussa, kaupungin parhaan tietenkin, EVEN. Tietämättöminä kävelimme ensin väärään kabinettiin, jossa oli todennäköisesti syntymäpäiväkemut parhaimmillaan, ja meidäthän toivotettiin sydämellisesti tervetulleiksi. Ehkäpä olimme hieman pöllämystyneen näköisiä, mutta totesimme, että tämä kabinetti ei olekaan meille, ja saimme sitten ohjauksen meille varattuun paikkaan, jossa nautimme eksoottisia herkkuja ihan kohtuuhintaan. Tai ainakaan itselleni tilaama kengurupata ei ollut hinnalla pilattu.

1.7.

Aamulla puoli neljältä oli kello soittamassa, oli aika vaihtaa maisemia, ja se tehtiin kaksi ja puoli tuntia kestäneellä junamatkalla Tallinnaan. Junassa söimme hostelsista mukaan saamiamme voileipiä ja joimme tuoremehuja. Tallinnassa kävimme ensimmäiseksi Raatihuoneentorin kulmillä kahvila Cofferrissa, Uolevin lempipaikassa, jossa viime lokakuun herraretkelläkin poikkesimme. Myöhäsaamiaisen jälkeen tutustuimme Suomen Päivään, jota vietettiin Niguliste-aukiolla, ja sitten kaarsimme Kaarlin kirkon kautta Kadriorgin puistoon, ja osa meistä kävi KUMUssa ennen kaarrotta presidentinlinnan kautta Virukadun terasseille ja tuliaisostoksien kautta Superseacatiin, ja kohitti Suomea.

Matti Takala

Ennakkotiedote vuoden 2007 pyöräily- ja melontaretkelle

Suunnitelmissamme on tutustua vähän Latvian puolellekin. Ajettuamme junalla Tallinnasta Viljandiin, matka saattaa jatkua Sangasten linnan kautta Valgaan, sieltä Cēsicsen kautta Siguldaan, josta kaikei sikäläinen kanoottifirma kuljettaisi meidät yläjuoksulle. Melontapäiviä Gauja (Goija) –joella on todennäköisesti yksi kappale? Paluuksi olen ehdottanut laivaa Riiaasta Helsinkiin, mutta kaikki on vielä täysin auki, ja tutkimusmatkalla olemme 29.9.-1.10.06 viiden herran voimin. Tämän reissun jälkeen olemme viisaampia.

Terveisin Matti Takala

matti.takala@iki.fi

050 543 1025

Kun pyöräily kaipasi edunvalvojaa

HePon synty

1970-luvun lopulla Suomen pyöräilevissä piireissä oli alettu katsoa kohti Tanskaa, jossa sikäläiseen Polkupyöräilyliittoon kuului tuhansia jäseniä. Keväällä 1981 syntyi ajatus valtakunnallisesta pyöräilijöiden liitosta paikallisyhdistyksineen.

Helsingin seudulla Enemmistö ry:n pyöräilyryhmä oli jo kasvanut niin aktiiviseksi, että yhdistyksessä alettiin miettiä sen eriyttämistä omaksi yhdistykseksi. Enemmistön pyöräilyryhmä oli saavuttanut asiantuntijaelimen statuksen, ja se antoi viranomaisille pyöräilyä koskevia lausuntoja. Ryhmä järjesti myös pyöräretkiä, joiden avulla pyrittiin opastamaan ihmisiä pyöräilyn pariin. Ajan yleinen asennehan oli, että pyöräily on köyhien liikennemuoto.

20.10.1981 pidettiin sitten Helsingin Säätötalossa kokous, jossa perustettiin Polkupyöräilijäliitto. Sen pääkaupunkiseudulla toimivaksi paikallisyhdistykseksi perustettiin Helsingin polkupyöräilijäyhdistys, eli nykyinen Hepo. Sen ensimmäiseen hallitukseen valittiin Tuomas Aarnio, Heidi Härmä, Risto Larjavaara, Björn-Eric Mattson, Timo Reenpää ja Kaija Suorsa.

Hepon ensimmäisessä kevätkokouksessa tuotiin esille mm. toivomuksia julkaista opas erilaisista pyöräilyreiteistä. Myös keskustan pyöräilyolosuhteet puhuttivat. Heposta haluttiin kehittää voimakas liikennepoliittinen vaikuttaja, ja Hepon sisälle perustettiin Dynamoksi kutsuttu pyöräilypoliittinen ryhmä. Ensi töikseen se teki valituksen pyöräiteiden huonosta siivouksesta ja talviaurauksesta.

Heponkaan jäsenmäärä ei noussut aivan toivotulla tavalla, mutta Polkupyöräilijäliitto alkoi suorastaan kuivua kokoon, kun uusia paikallisyhdistyksiä ei siihen liittynyt. Hepo sen sijaan lähti mukaan opetusministeriön aloitteesta vuonna 1980 käynnistettyyn Suomi pyöräilee –kampanjaan.

Jos Suomessa ei ollut sijaa valtakunnalliselle pyöräilijäliitolle, niin eurooppalaiselle järjestölle ilmeisesti oli tarvetta. Kaksitoista eurooppalaista pyöräily-yhdistystä allekirjoitti 11.9.1983 Kööpenhaminassa European Cyclists' Federation –järjestön perustamiskirjan. Heposta mukana oli ensimmäinen puheenjohtaja Heidi Härmä. ECF vaikuttaa edelleenkin, ja pyrkii vaikuttamaan EU-tason päätöksente-

koon.

1980-luvulla Hepon retkitoiminta oli vilkasta. Päiväretkelle lähdettiin keskiviikkoisin soutustadionilta ja sunnuntairetkille Laaksosta siihen saakka kunnes ratsastusstadionin kahvila paloi vuonna 1989. Sen jälkeen lähdöt siirtyivät Maunulan majalle.

Ensimmäinen pyöräilykartta

Pääkaupunkiseudun ensimmäinen pyöräilykartta sai alkusysäyksensä syksyllä 1986 kun Maanmittaushallituksen karttapainosta (MMH) tiedusteltiin hepolaisien halukkuutta kartan maastokartoitustyöhön. Kun kiinnostusta oli jäsenkunnassa riittävästi, tehtiin MMH:n kanssa sopimus, jonka mukaan Hepo sai kartoitustyöstä palkkioksi 200 pyöräilykarttaa. Kesällä 1987 kuusitoista hepolaista sitten kierteli pääkaupunkiseudun pyörä- ja muita teitä niin, että kartta voitiin julkaista huhtikuussa 1988.

Polkija-lehden ensimmäinen numero ilmestyi toukokuussa 1989. Samana vuonna Hepo sai myös uuden logon, joka painettiin myös Hepon teettämiin sinivalkoisiin paitoihin. HePo oli myös mukana perustamassa Helsingin Liikenneturvallisuuksiyhdistystä, joka perustettiin lakkautetun Helsingin liikenneturvallisuuksiasiain neuvottelukunnan tilalle. Hepon ensimmäisenä edustajana yhdistyksessä oli Jarmo Kiiski.

Kansainvälisiä suhteita hoidettiin VeloCity-konferenssissa Kööpenhaminassa, jossa oli mukana 400 osanottajaa yli 20 maasta. Heposta oli Markku Tahkokorpi ja lisäksi Antero Naskila Helsingin kaupungin edustajana. Kokouksen yhteydessä järjestettiin ECF:n jäsenjärjestöjen tapaaminen.

Vikaraporttikaavake syntyy

Vuonna 1990 Hepo alkoi systemaatisemmin kartoittaa liikenneympäristön ongelmapaikkoja. Tältä pohjalta Hepon varapuheenjohtaja Jukka Henriksson laati vikaraporttikaavakkeen, jolla jäsenet voisivat ilmoittaa havaitsemistaan vioista. Vikaraporttilomake löytyy edelleen niin Hepon kuin Helsingin kaupungin verkkosivuilta.

Vilkkaan pyöräretkeilyn ohella myös liikennepoliitiikan kehityssuunnista kannettiin Hepossa huolta. Jarmo Kiiski kirjoitti jäsenistön aktiivisuuteen vedoten Polkijassa 1/1990, että Hepon pitäisi mennä enemmän mukaan itse liikennesuunnitteluun. ”Vaikka HePo ei tällä hetkellä ole liikennepoliittista voimaa omaava taho, HePo voisi sellainen olla. [...] Ratkaisevaksi muodostuu se, miten jäsenistö tulee mukaan tekemään tulevaisuutta.”

Ajatus pyöräilyn kaksinkertaistamisesta

Samoihin aikoihin parlamentaarinen liikennekomitea laati mietintöään, jossa Hepon saamien tietojen mukaan ei otettu pyöräilyyn minkäänlaista kantaa. Niinpä Antero Naskila oli Helsingin liikennevirastosta käsin lähettänyt komitealle kirjeen, jossa ehdotettiin pyörällä tehtävien matkojen kaksinkertaistamista erityisen ohjelman, jollainen tulisi laatia niin valtakunnallisella kuin kuntatasolla. (Polkija 3/1990)

Vuonna 1995 Helsingin kaupunki perustikin Sykkeli-työryhmän, jonka tarkoitus oli pohtia keinoja pyöräilyn määrän kaksinkertaistamiseksi. Kaupungin virastojen virkamiesten lisäksi työryhmään valittiin Hepon edustaja. Sykkeli jatkaa toimintaansa edelleen.

Vuonna 1992 Hepo järjesti jäsenilleen ideakilpailun Mannerheimintien pyöräilyjärjestelyistä. Seuraavana vuonna ehdotuksia esiteltiin päättäjille. Lieneekö tällä ollut vaikutusta siihen, että sittemmin Manskulle saatiin pyörätiet?

Vuonna 1993 Hepo oli mukana perustamassa Liikenneliittoa, joka oli tarkoitettu Autoliiton vastapainoksi kevyen liikenteen puolesta. Samana vuonna päätettiin liittyä myös Suomen Pyöräily-Unioniin, joka oli perustettu purkautuneen Pyöräilyliiton tilalle.

Vilkasta retkitoimintaa

Hepon toiminnan painopiste siirtyi 1990-luvulla enemmän pyöräretkeilyyn.

Syyskokouksessa 1990 Raimo Niskanen esitti ajatuksen Naisten Kymppiä vastaavasta pyöräilytapahtumasta. Nimeksi esimerkiksi Akkojen Ajelu. Hepo ei kuitenkaan lähtenyt tapahtumaa järjestämään, vaan sen otti tehtäväkseen kaupallisempi taho.

Syyskokouksessa keskusteltiin pyöräilijöiden jakamista kahteen ryhmään muutamissa seuraavan vuoden sunnuntaipyöräilyissä, koska mukana on ollut erikuntoisia pyöräilijöitä, ja monille pyöräilyvauhti on ollut liian hidaskin.

Petri Sipilä

Lähteet

Polkija-lehdet, Hepon vuosikokouspöytäkirjat. Pirkko-Liisa Karhumaan, Antero Naskilan ja Markku Tahkokorven puheenvuorot Hepon kevätkokouksessa 8.4.2006.

Lisää Hepon historiaa on lähitulevaisuudessa luettavissa Hepon kotisivulla ja Polkija-lehdessä.



Kutsu

Hepon 25-vuotisjuhliin
21.10.2006 klo 16.00 – 22.30



Kotiin jätä Hepo-paita
Juhlavaate päälles laita
Kohta koittaa huippuretki
Hepokansan juhlahetki
Herttoniemenrannassa
on homma hanskassa

Muonitus on kello viis
Ajoissa kai olet siis ?
Ovi kiinni seitsemältä
(juhlat säästyy häirinnältä)

Tässä teille juhlaruokaa
Toiveet muut ne Merjalle tuokaa

- kalamuijan alkuruokaa
- rehujen kera lihavuoka
- Kakkuu, kahvii – tai sit muuta
- Ruokajuomat; ei kuivaa suuta

Enempi jos tahtoo juoda
Oma puteli siis pitää tuoda
Kympillä tän kaiken saa
Ohjelmaakin luvataan

Tähän päättyy tämä riimi
Juhlan tekee koko tiimi
Alla selkokielellä
Silti juhlamielellä

Asukastalo Ankkuri
Paasivaarankatu 6
Herttoniemenranta
Klo 16.00 - 22.30
(kävelymatka Herttoniemen metrolta)

Ilmoittautuminen 13.10. mennessä Merja Ojalalle puh. 050-376 4856/illalla tai
merja.ojala@welho.com sekä maksu (10 euroa) tilille Nordea 110735-59740/Merja Ojala
Huom. tilaa on 50 henkilölle. Muistakaa ilmoittaa erikoisruokavaliot samalla.

OSTA HEPO-PAITA

Osta nyt oma pyöräilypaita HePon tunnuksilla. Edessä on HePon uusi logo ja selässä teksti Helsingin Polkupyöräilijät.

Paita on lyhythihainen, ja sen värit ovat lime/neon-vihreä ja musta. Paidat on valmistanut tamperelainen Urheiluareena Oy.

Materiaalina on 100 % polyester: muotonsa säilyttävä, hengittävä, erittäin hyvät hien ja auringon kesto-ominaisuudet.

Paitoja on saatavissa kokoja XS, S, M, L, XL ja XXL.



Subventoitu jäsenhinta on 55 euroa.

Tilaukset: Pekka Sirkiä - puh. 041 5196402
-email info@hepo.fi

Paitoja on myynnissä retkikauden päättäjien ja syyskokouksen yhteydessä. Myös sovitut mahdolliset. Varaa mielellään tasaraha.

KUTSU SYYSKOKOUKSEEN

Maanantaina 6.11.2006 klo 18.

Paikka: Töölön kisahallin kokoushuone (2. krs)

Käsitellään sääntömääräiset asiat. Valitaan mm. yhdistykselle puheenjohtaja ja erovuoroisten tilalle muut hallituksen jäsenet seuraavaksi kaksivuotiskaudeksi.

Läsnäolo-oikeus jäsenmaksunsa suorittaneilla jäsenillä.

Tervetuloa!

MUISTA JÄSENALENNUKSET

Hepon jäsenkorttia näyttämällä saat alennusta seuraavissa pääkaupunkiseudun pyöräilyliikkeissä:
Bike Company, Bike-Planet, Kauppa-Veljet, Lauttasaaren Pyörä ja urheilu, Velosport.
Tarkemmat tiedot: www.hepo.fi

Retkikauden päättäjät 15.10. Maunulan majalla. Kauden päätteksi ohjelmassa 30 kilometrin retki klo 10.30 alkaen.

Muistathan, että myös retkikauden ulkopuolella pyöräillään ryhmässä. Tervetuloa Maunulan majalle sunnuntaisin klo 10.30.

HePon sähköpostilistaa ylläpitää Pekka Sirkiä. Jos haluat listalle, lähetä meili Pekalle info@hepo.fi.

Jos haluat Polkijan ja muun jäsenpostin sähköisesti pdf-muotoisena, ilmoita tästä jäsen sihteeri Jukka Heikkiselle jasensihteeri@hepo.fi.

Muistathan ilmoittaa HePolle osoitteesi muutokset, myös sähköpostiosoitteiden osalta!

HePon yleisosoite: info@hepo.fi



Sisällysluettelo

Puheenjohtajalta	2
EU:n liikenneturvallisuuskampanja	3
Uutisia	4
Maantielenkkejä ja muuta yhteistoimintaa	5
Raportoi vaarallisista paikoista	6
Voit vaikuttaa liikenneympäristön epäkohtiin	8
Päälleajo ja sen seuraukset. Pyöräilijän oikeusturva?	9
Liikennetiedotuksia nettiin - myös pyöräilijöille	11
YTV: Lisää pyöräilyä pääkaupunkiseudulle	12
Tikusta asiaa	14
Pyöräretkellä itäisellä Härkätiellä	17
Pyöräilyelämyksiä Australiasta	22
Pyöräilyä ja melontaa Virossa	24
25 vuotta edunvalvontaa - Hepon historiaa	28
Kutsu Hepon 25-vuotisjuhliin	30
Kutsu syyskokoukseen	31

