

# POLKIJA

HELSINGIN POLKUPYÖRÄILIJÄT RY.

Marraskuu 2009

## Kuntolenkkien suosio vahvistui

25-lenkit ja tammaravit saivat erityiskiitosta

## Kaupunkisuunnittelu uuteen aikakauteen?

Hämeentie myös pyöräilijöille?  
Marek Salermo suunnittelijaksi  
Hollantilaisarviot pyöräilijän Helsingistä

## Hepon retkiä Virossa ja Latviassa

POLKIJA-LEHTI 20 VUOTTA





# Pyöräilijät tarvitsevat omia edunvalvoja

Puheenjohtaja Petri Sipilä

Helsingin Polkupyöräilijät julkaisi ensimmäisen Polkija-lehtensä vuonna 1989. A5-kokoisessa vihkosessa oli 20 sivua. Sitten lehteä on saatu aikaan yleensä yksi tai kaksi numeroa vuodessa, parhaimmillaan jopa viisi numeroa, vaikka lehden tuottaminen vapaaehtoisvoimin onkin aina ollut ponnistuksen takana. Juhlavuosi ei ollut poikkeus, vaikka halusimmekin tehdä näyttävän lehden. Onneksi Esko Lius lupautui toimitussihteeriksi ja sai suuren joukon tekijöitä kantamaan kortensa kekoon. Toivottavasti yhä useampi tuntee uuden numeron myötä kiinnostusta osallistua lehden tekemiseen.

Lehdessä on retkikertomusten ohella yritetty parantaa maailmaa. Hepo perustettiin 1980-luvun alussa, ja yhdistyksen tarkoituksena oli nimenomaan toimia pyöräilijöiden etujärjestönä. Samaa aikaan perustettiin valtakunnallinen Polkupyöräilijäliitto, joka kuitenkin kuihtui olemattomiin muutamassa vuodessa. Paikallinen Hepo jäi yksin toimimaan pyöräilijöiden äänitorvena.

Suomi poikkeaa Euroopan pyöräilymaista sikäli, ettei meillä ole valtakunnallista pyöräilijöiden etujärjestöä. Tämä voi hyvin johtua siitä, että suomalainen liikennepäristö ja pyöräilijän asema ovat muodostuneet muista poikkeavalla tavalla. Runsaasta pyörätierakentamisesta huolimatta – tai osin sen takia – pyöräilijästä on tullut liikennejärjestelmän väliinpuotoaja, jalankulkija vailla jalankulkijan oikeuksia.

Kehityksen suunnan ovat määränneet uskomukset ja asenteet, jotka eivät välttämättä ole yhteneviä pyöräilijöiden todellisten tarpeiden tai toiveiden kanssa. Joku muu tietää paremmin mitä pyöräilijät tarvitsevat kuin pyöräilijät itse: virkamies, poliisi, Liikenneturva... Liikennepäristön suunnittelua ovat ohjanneet oletukset turvallisuudesta, sujuvuuden kustannuksella. Samalla pyöräilijän standardina on ollut aisteiltaan ja kyvyiltään vajavainen liikkua. Ei siis ihme, jos pyöräilijät on yleisemminkin nähty lapsina, jotka eivät itse kykene vaikuttamaan itseään koskeviin päätöksiin.

Viranomaiset eivät ole tehneet päätöksiään pelkästään omassa koneistossaan, vaan on perustettu erilaisia pyöräilynedistämisen organisaatioita. Suomi pyöräilee -toimikunta perustettiin valtionhallinnon aloitteesta ja tänä vuonna Helsingissä startannutta Fillari Helsinki -kampanjaa rahoittaa suurelta osin kaupunki. Pyöräilykuntien verkosto tekee hyvää työtä pyöräilyolojen kehittämiseksi, mutta sekään ei ole pyöräilijöiden vaan ensisijaisesti infran rakentajien yhteenliittymä.

Vaikka kaikki mainitut tekevät pyöräilyä näkyväksi omilla tavoillaan, niiden ulkopuolelle jää tärkeitä kysymyksiä. Yksi niistä on pyöräilijöiden oikeusturva. Millään mainituista organisaatiosta ei ole mandaattia pyöräilijöiltä eikä mikään voi puhua pyöräilijöiden puolesta. Kaikkien

*”Hajallaan olleet yksilöt, ryhmät ja ajatukset alkavat muodostaa pyöräilijöille yhteistä ääntä. Sillä on potentiaalia olla vahva ja kuuluva.”*

johdossa on toki innokkaita ja osaavia pyöräilijöitä, mutta julkishallinnon tai yritysten hallinnoima organisaatio ei voi kovin kärkevästi kritisoida omistajiensa ja rahoittajiensa toimintaa.

Tilanne on samanlainen kuin vaikkapa ammattiyhdistysliikkeen alkuaikoina. Ensimmäiset ammattiyhdistysliikkeet olivat työnantajien perustamia kerhoja, jotka pyrkivät – usein myös aidosti ja tuloksellisesti – parantamaan työntekijöiden etuja. Selvää kuitenkin oli, ettei kaikista ongelmista saanut puhua. Kuinka moni pitäisi tänä päivänä uskottavana naisjärjestöä, jonka hallinnossa ei olisi yhtä ainoaa naista?

Pyöräilijöiden järjestäytymisen ongelma voi olla se, että harva on vain ja ainoastaan pyöräilijä. Jos kuitenkin 70 % suomalaisista ajaa pyörällä ainakin joskus, niin jokaisen lähipiirissä on pyöräilijä. Niinpä kaikkien etu on, että pyörällä tehdyt matkat ovat sujuvia ja turvallisia.





Internetin ja muunlaisen yhteenliittymisen myötä yksittäisten pyöräilijöiden valittelu surkeista pyöräilyoloista on jalostunut rakentavaksi pohdinnaksi ja keskusteluksi. Pyöräilijät alkavat löytää tietoisuuden, mikä toimii alustana aidon kansalaistoiminnan syntymiselle. Hajallaan olleet yksilöt, ryhmät ja ajatukset alkavat muodostaa pyöräilijöille yhteistä ääntä. Sillä on potentiaalia olla vahva ja kuuluva. Yhdessä voimme muutamassa vuodessa olla merkittävä aloitteentekijä, lausunnonantaja ja keskustelukumppani niin valtion kuin kunnallishallinnon päätöksentekijöille. Kun äänemme vahvistuu, sitä ei voi enää sivuuttaa.

Vain vahvan etujärjestön avulla voidaan huolehtia siitä, että pyöräilijöiden tarpeet todella otetaan huomioon liikennejärjestelmän suunnittelussa ja rakentamisessa, lainsäädännön valmistelussa ja että oikeuskäytäntö kohtelee pyöräilijää yhtä tasapuolisesti kuin muitakin kulkijoita.

HePon jäsenmäärän kasvu on osoitus siitä, kuinka pyöräilijät ovat alkaneet tiedostaa oikeutensa ja identiteettinsä. HePon jäsenmaksun maksaminen on osoitus tuesta yhteiselle asialle. Pienin resursein ja vapaaehtoisvoimin HePo on lähes 30 vuotta pyrkinyt nostamaan esiin pyöräilijöille tärkeitä asioita ja tekemään pyöräilyä tasavertaista liikukumismuotoa. Tuloksia voi olla vaikea nähdä, varsinkin kun HePon roolia kehityksessä voi olla vaikea eritellä.

Ehkäpä lähitulevaisuudessa voimme paremmin listata niin saavutuksiamme kuin tavoitteitamme. HePo on juuri saanut viestintäkoordinaattorin, ja tarkoituksena on, että voisimme jatkossa siirtää osan tehtävistä palkatulle henkilökunnalle. Näin HePo voisi tarjota enemmän konkreettisia jäsenetuja, mutta myös tiukempaa edunvalvontaa. Yritämme saada niin pyöräilijät kuin mahdolliset rahoittajat näkemään, että pyöräilijöiden edunvalvontaa tarvitaan nyt enemmän kuin koskaan.

*Viereinen sivu: Esittelimme Helsingin pyöräilyoloja WABAn eli Washingtonin seudun pyöräilijöiden toiminnanjohtaja Eric Gillilandille huhtikuussa 2009. Kuva Esko Lius*

## Sisällys

- Pääkirjoitus: Pyöräilijät tarvitsevat omia edunvalvoja **2**  
 Vuosi 2010 on pyöräilyn edistämisen virstanpylväs **4**  
 Marek Salermo – Kilpapyöräilijästä Helsingin virkamieheksi **5**  
 Antero Naskila lähti eläkkeelle rixsan kyydissä **5**  
 Rotterdamilaisten vertaisarvio Helsingistä: Enemmän kunnianhimoa, pyöräilijät! **6**  
 WABA:n toiminnanjohtaja Eric Gilliland: "Pyöräilyn edistämisessä ei pidä olla liian ujo!" **7**  
 Hämeentie on pyöräilijälle pelottava ja vaarallinen **8**  
 Autoton päivä -kampanja ja muut lupaukset **9**  
 Velo-city 2009 – Re-cycling cities **10**  
 Liikenneturvaan kevyen liikenteen neuvottelukunta **11**  
 Fillarikanava: Kansalaisten ja virkamiesten yhteistyötä verkossa **11**  
 Hakamäentie: Autoilu helpottui, pyöräilijälle mutkia matkaan **12**  
 Pyörän kuljetus paikallisjunassa helpommaksi **13**  
 Kuntolenkkien uutuuksina 25-ryhmä ja tammaravit **14**  
 Uutisia **16**  
 SPU:n Harrastepyöräilyoliokunta järjestäytyi • Naisten pyöränhuoltokurssit • Kuntopyöräilijän harjoittelu -kurssi • Kevään pyöränkorjauskurssi
- Linkkivinkkejä **17**  
 Työmatkapyöräilystä intohimoksi **17**  
 HePon melonta- ja pyöräilyretki kesällä 2009 **18**  
 Tour de Helsinki – HePo osallistui pyöräilyn suurtaapahtumaan **20**  
 Nojapyörällä Saksassa **22**  
 Fleche **26**  
 Mallorca **28**  
 Polkija-lehti 20 vuotta **30**  
 HePon retkivuosi 2009 **31**  
 Uolevin matkassa 2001–2007 **32**  
 Muutama hajamuistelu HePon vuosikymmeniltä **36**  
 Syyskokouskutsu **37**  
 Mitä HePo tekee ja tarjoaa 2010 **37**  
 Kuka kukin on – eli HePo-aktiivien esittely **38**



**Julkaisija:** Helsingin Polkupyöräilijät ry  
**Vastaava päätoimittaja:** Petri Sipilä, pj@hepo.fi  
**Toimitussihteeri:** Esko Lius, esko@lius.fi  
**Ulkoasu:** Esko Lius (Helmilaakeri tmi)  
**Osoite:** Polkija, PL 81, 00531 HELSINKI  
**Aineisto:** polkija@hepo.fi  
**Paino:** N-paino, Lahti, 2009  
 Tilaushinta 20 euroa.  
 Jaetaan jäsenetuna HePon jäsenille.  
 ISSN 1459-4900

Kansikuvassa Matias Kamrat kriittisellä pyöräretkellä syyskuussa 2009. Kuva Petri Sipilä





Muutos Helsingin kaupungin pyöräilystrategiassa

# Vuosi 2010 on pyöräilyn edistämisen virstanpylväs

*Pyöräilyn edistämässä saavutettiin Helsingissä merkittävää läpimurto vuoden 2010 budjettineuvotteluissa. Budjettisopimukseen kirjattiin, että ”pyöräilyn suunnitteluohjeisto uusitaan vuoden 2010 aikana.”*

Lauseen painoarvo on huomattavasti suurempi kuin asiaan vihkiytymätön arvaisi: pieneltä kuulostava detalji on tosiasiaa tärkeimpiä voittoja, joita pääkaupungissa on saavutettu pyöräilyn saralla vuosikymmeniin.

Pyöräilyn ongelmat ovat rakenteissa. Siksi rakenteita on muutettava, jotta pyöräilyn edellytykset saadaan Helsingissä kuntoon. Pyöräilyn keskeisin kompastuskivi on tähän asti ollut vanhentunut liikennesuunnittelufilosofia. Siihen perustuneiden suunnitteluohjeiden vuoksi pyöräilijät ja jalankulkijat on vuosikymmeniä ohjattu yhteisille väylille.

Pyöräily ja jalankulku ovat täysin eri nopeuksisia liikennemuotoja. Siksi niiden pakottamisesta samoille väylille on seurannut vain päättymätön konflikti. Samalla pyöräilijät on opetettu ajamaan



jalkakäytävillä siellä, missä yhdistettyjä ”kevyen liikenteen” väyliä ei ole. Ongelma on ymmärretty ympäri Eurooppaa jo pitkään. Suomi onkin viimeisiä maita, joissa vanhaa suunnitteluperinnettä yhä noudatetaan. Nyt tilanne saadaan onneksi viimein korjattua.

Kun ohjeisto ensi vuonna uusitaan, pyöräily ja jalankulku erotetaan Helsingissä käsitteellisesti toisistaan. Tämän ansiosta pyöräväylät suunnitellaan jatkossa kantakaupunkimaisilla alueilla siten, ettei pyöräilijöitä ja jalankulkijoita enää ohjata yhteisille väylille, vaan

pyöräilijöille suunnitellaan liikennemuodon omat lähtökohdat huomioivat väylät. Tästä hyötyvät pyöräilijöiden lisäksi niin jalankulkijat, autoilijat kuin joukkoliikenteen matkustajatkin.

Myös pyöräilyn status nousee Helsingissä. Budjettineuvotteluissa pyöräilyn määrärahoja korotettiin kaupunginjohtajan talousarvioesitykseen verrattuna kahdella miljoonalla eurolla. Tämä tarkoittaa miljoonan euron lisäystä vuosien 2008 ja 2009 määrärahoista.

*Martti Tulenheimo, kuvat Petri Sipilä*



# Marek Salermo

– kilpapyöräilijästä Helsingin virkamieheksi

Marek Salermo on aloittanut Helsingin virallisena pyöräilyn edistäjänä. Toisin sanoen hän on Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston pyöräilyä vastaava liikennesuunnittelija. Marekin pitkäaikainen edeltäjä Antero Naskila jäi eläkkeelle keväällä. Hän aloitti työnsä Helsingin kaupungilla vuonna 1973 silloisen viraston palveluksessa.

Marek Salermo jos kuka tuntee pyöräilyoloja meillä ja muualla. Pyöräily vei miehen mennessään jo nuorena, ja hänestä tuli kilpapyöräilijä.

Ammattilaisena Belgiassa meni muutama vuosi, ajokilometrejä kertyi kiitettävästi – satojatuhansia.

Alun pitäen Marek Salermosta ei pitänyt tulla liikennesuunnittelijaa, vaan maanmittausinsinööri. Diplomityö on valmistumassa työn ohella. Aiheena tulee olemaan kaupungin infrastruktuuri ja pyöräily.

Helsingissä riittää työtä sujuvamman ja turvallisemman kaupunkimiljöön aikaansaamiseksi pyöräilijöille ja jalan-kulkijoille.

Haasteita Marek Salermolla tarjoaa erityisesti Helsingin kantakaupunki, jossa mm. pyöräilyväyliä tullaan muuttamaan yksisuuntaisiksi.

Helsinki myös kasvaa ja kehittyä vauhdilla. Lähivuosina rakennetaan useita uusia kaupunginosia – suunnittelutyö on hyvä aloittaa tyhjältä pöydältä.

Yksi suunnittelun kulmakivistä on, mitä enemmän pyöräilijöitä, sitä turvallisempaa liikkuminen fillarilla on. Muu liikenne sopeutuu ja oppii ottamaan huomioon pyöräilijät paremmin.

Toivotamme onnea ja menestystä Marekille työssään kaupungin pyöräilyolojen parantajana ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattajana!

Jari Kirjalainen, kuvat Petri Sipilä



## Antero Naskila lähti eläkkeelle riksan kyydissä

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelija Antero Naskila jäi eläkkeelle pitkän työuran jälkeen touko-kesäkuun vaihteessa.

Naskila aloitti työnsä Helsingin kaupungilla vuonna 1973 silloisen viraston palveluksessa.

Kiitämme pitkästä ja Suomen oloissa uraauurtavasta työstä pyöräilyn hyväksi ja toivotamme mukavia eläkepäiviä!





*Alankomaissa pyöräily on turvallisempaa kuin Helsingissä, jopa ilman kypärää.  
Kuva Esko Lius*



## Hei HePo!

*Muutin helmikuussa 2008 Alankomaista Helsinkiin ja aloin pyöräillä. Vuoden aikana olen ollut joutua viiteen onnettomuuteen ilman omaa syytäni. Tämä on mielestäni erittäin omituista, koska Suomi on muilta osin niin järjestäytyneitä ja turvallisuustietoinen yhteiskunta.*

*Olen törmännyt muun muassa seuraaviin ongelmiin:*

- *Autoilijat käyttävät kännykkää ilman hands-free-laitetta. Onko tämä laillista Suomessa?*
- *Pyöräilijä on hukassa. Monesti täytyy arvata, missä kuuluisi pyöräillä – ajoradalla, jalkakäytävällä vai jossakin muualla. Muutakaan tiellä liikkujat eivät tiedä, mitä pyöriltä odottaa.*
- *Pyöräilijä ja bussipysäkit. Lauttasaarentiellä Helsingin keskustaan ajavat pyörät ohjataan ajamaan tiellä. Bussipysäkkien kohdalla pyörät ohjataan jalkakäytävälle, sitten 50 metrin kuluttua taas tielle. Poukkoileva pyöräilijä on vaaraksi kaikille, erityisesti matkustajien purkautuessa bussista jalkakäytävälle.*
- *Oikealle kääntyvät autot eivät väistä suoraan kulkevaa pyörää. Monet suomalaiset autoilijat tuntevat ajattelevan, että valon muuttuessa vihreäksi saa heti kääntyä oikealle. Ei tajuta, että myös pyörien liikennevalo autotien vieressä on vihreä ja että suoraan ajavilla pyörillä on etuajo-oikeus.*
- *Infrastruktuuri lisää pyöräilijän turvattomuutta. Esimerkiksi Espoosta tulevat autot joutuvat ennen Länsiväylän päättymistä väistämään Salmisaarenkadulta tulevaa liikennettä, myös pyöräilijöitä. Hidastettuaankin autot tulevat kuitenkin risteykseen kovaa vauhtia ja haluavat yleensä pitää vauhtinsa yllä liukuakseen mukavasti Salmisaarenkadulle. Tämä on tehty mahdolliseksi, sillä tiet ovat leveitä ja asfaltoituja, eikä kääntymiskulma ole kovin jyrkkä. Miten auto pystyy väistämään pyörää, joka tulee näkyviin vasta risteyksessä? Hyvin harvoin auto pystyy hidastamaan vauhtia ajoissa, ja yleensä etuajo-oikeutettu pyörä joutuu pysähtymään.*

*Parhain terveisin  
Michiel Terlouw*

Lyhentäen kääntänyt Saara Korpela

## Rotterdamilaisten vertaisarvio Helsingistä

# Enemmän kunnianhimoa, pyöräilijät!

Pyöräily nousi vahvasti esille Helsingin toimintaa tarkastelevassa Rotterdamin kaupungin vertaisarviossa (Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisu 5/2009).

Helsinkiä kiiteltiin raportissa huomionarvoisista hankkeista uusien pyöräväylien toteuttamiseksi: vanhan satamaradan ottamista uuteen käyttöön pyörätienä kehitettiin, samoin kuin entisten satama-alueiden uusille asuinalueille suunniteltuja yhteyksiä.

Helsingin suurimmiksi esteiksi pyöräilyn edistämisen tiellä raportissa nähtiin resurssipula ja voimavarojen tehoton kohdentaminen. Arvion kehittämissuosituksissa kaupunkia neuvottiinkin panostamaan pyöräilyyn merkittävästi nykyistä enemmän.

Erityisen ongelmallista on, ettei Helsingissä kyetä nykyisillä voimavaroilla arvioimaan ja kommentoimaan kattavasti liikenne-, katu- ja kaava-suunnitelmia luonnosvaiheessa pyöräilyn näkökulmasta.

Suosituksissaan arviointiryhmä kehotti Helsinkiä huomioimaan useita seikkoja.

- Arviointiryhmä ei löytänyt merkkejä siitä, että Helsingissä pidettäisiin tärkeysjärjestyksen kärjessä sellaisen kattavan pyöräreittien verkoston luomista, joka soisi ihmisille mahdollisuuden kulkea niin työ-, kauppa- kuin vapaa-ajan matkansa polkupyörällä.
- Helsingissä olisi mahdollista parantaa pyöräväyliä merkittävästi mm. materiaalilaadun, suunnittelun ja kunnossapidon keinoin.
- Vaikka Helsingissä onkin painettu suuria määriä pyöräilykarttoja – pyöräilyyn liittyvien karttojen, esitteiden, julisteiden, mainoskampanjoiden ja mediahuomion tehokkuutta, laatua, määrää ja kattavuutta voitaisiin olennaisesti parantaa nostamalla se monien muiden suurten eurooppalaisten kaupunkien kanssa samalle tasolle.
- Helsingin pyöräteiden uusi tavoite-



verkkosuunnitelma on laajuudeltaan hyvin vaatimaton. Se tuskin saa ihmisiä muuttamaan henkilökohtaisia kulkutapavalintojaan, mikä olisi pyöräilyn suosion kasvun edellytys.

- Kaupungissa ei ole pääpyöräväyliä, joiden kunnossapito olisi priorisoitu työmatkaliikennettä palvelevaan tärkeimpään hoitoluokkaan nopean aurauksen ja muiden työmatkapyöräilyn edellyttämien toimenpiteiden suorittamiseksi.
- Kalasataman ja Jätkäsaaren uusien asuinalueiden suunnittelussa pyöräyhteyksille ei ole annettu samaa asemaa kuin julkisen liikenteen reiteille ja autoteille.
- Vaikka Helsingin kaupungilla on käytössään taloudellisia porkkanoita, joilla kannustetaan työntekijöitä käyttämään polkupyörää työmatkoilla, nämä ovat terveysvirastoa lukuun ottamatta vähäisessä käytössä.

Raportissa annetut selkeät suositukset helpottavat pyöräilyn toimintamallien uudelleentarkastelua Helsingissä. Kaupungin on sekä syytä kasvattaa pyöräilyn edistämiseen tarkoitettuja voimavaroja että kohdentaa ne entistä tarkoituksenmukaisemmin. Samalla pyöräilijöiden on itse kyettävä vakuuttamaan portinvartijaryhmät nykyistä paremmin pyöräilyn merkityksestä.

Jotta pyöräilystä tulisi todellinen vaihtoehto autolla ajamiselle, tarvitaan jatkossa paljon aiempaa laajempaa työkaluvalikoimaa: kokonaisvaltaista otetta, johon kuuluvat niin koko kaupungin ja erityisesti kantakaupungin kattava pyöräväyläverkosto, tasavertainen asema suhteessa autoihin ja joukkoliikenteeseen, uusi suunnitteluohjeisto, enemmän henkilöresursseja suunnittelua varten, tehokkaampaa markkinointia, työpolkupyöriä, veroporkkanoita, sähköavusteisia pyöriä, erityishoitoluokkaan kuuluvia nopeita pääreittejä, HKL:n uuden polven kaupunkipyöriä – sekä ennen kaikkea tuotetta asennoitumista, jotta pyöräily vihdoin ymmärretään vakavaksi hyötyliikenne muodoksi.

Ilma alkaa olla sakeanaan merkkejä pyöräilyn uudesta tulosta. Viriävä muutos on jo aistittavissa. Se pitää saada nyt liikkeelle. Kuten raportissa todetaan, pyöräilyn edistäminen lyhyitä hyötymatkoja varten edellyttää, että pyöräily tulee trendikästä ja seksikästä – siihen tarvitaan vain ripaus nykyistä enemmän kunnianhimoa!

*Martti Tulenheimo*

*Eric Gilliland tutustui Helsinkiin ja sen pyöräilyoloihin yhdessä HePon ja CCH:n aktiivien kanssa myös fillarin selästä viime huhtikuussa.*



Washingtonin alueen pyöräily-yhdistyksen toiminnanjohtaja Eric Gilliland:

## ”Pyöräilyn edistämisessä ei pidä olla liian ujo!”

WABAn eli Washingtonin alueen pyöräily-yhdistyksen toiminnanjohtaja Eric Gilliland vieraili Helsingissä huhtikuussa. Kaupunki pyysi HePoa toimimaan vierailun pääisäntänä, joten järjestimme Ericille viikoksi monipuolista ohjelmaa CCH:n hyvällä avulla.

Eric tutustui Helsinkiin ja sen pyöräilyoloihin fillarin selästä useampaankin otteeseen, ja hän myös osallistui Kriittisen pyöräretken yhteydessä järjestettyyn keskustelutilaisuuteen pyöräilyn edistämisestä.

Pyöräretkien ja illanviettojen aikana vaihdettiin ajatuksia pyöräilyn edistämisestä sekä kaupunkien eroista.

Kriittisen pyöräretken keskustelutilaisuudessa Eric oli sitä mieltä, että pyöräilyn edistämisessä ei saa olla liian ujo. Hän kehotti puhumaan suoraan niille, jotka ovat vallassa eli pomoille ja poliitikoille. WABA oli joskus lähettänyt kaupunginjohtajalle 200 kirjettä yhdestä asiasta osoittaakseen, että asian takana on massoittain ihmisiä.

Tärkeää on, ettei mennä ainoastaan esittämään ongelmaa, vaan esitetään samalla valmis, mahdollisimman pitkälle mietitty ratkaisu.

Jäsenille tarjotaan palveluja ja heidän etujaan ajetaan. Pyöräilyjärjestöillä on siis kaksi rintamaa, joissa tulee olla aktiivinen. Pyöräilyjärjestön jäsenrekrytointiin kannattaa panostaa, koska se lisää taloudellisia voimavaroja ja etenkin poliittista painoarvoa.

WABalla on yli 7000 jäsentä ja useita palkattuja työntekijöitä. Eric kuitenkin huomautti, että vaikka joillekin maksetaan, niin vapaaehtoisuutta on tärkeä. WABAn vuosibudjetti on hiukan alle miljoona dollaria.

Washingtonissa toimii tavallisista kansalaisista koottu Bicycle advisory council. Helsingissä toimii mm. vastaavalla periaatteella koottu Vanhusneuvosto. Perustetaan siis pyöräilyyn oma neuvostonsa lähitulevaisuudessa, vai mitä?

Kaksitoista washingtonilaista eri alojen edustajaa vieraili keväällä Helsingissä osana Helsingin kaupungin ja Suomen Washingtonin-suurlähetystön Helsinki-aiheista hanketta.

Ericin matkapäiväkirja netissä: [www.myhelsinki.fi/journals/eric.html](http://www.myhelsinki.fi/journals/eric.html)

*Esko Lius ja Antti Poikola, kuva Esko Lius*



## HePon kyselyn tuloksia

# Hämeentie on pyöräilijälle pelottava ja vaarallinen

Hämeentie on pyöräilijän kannalta yksi Helsingin ongelmallisimpia paikkoja. Hämeentiellä pyöräilyä pelätään ja sitä vältellään, mutta jos sattuu asumaan Hämeentien kulmilla, vaihtoehtoja ei juuri ole.

HePo kyseli keväällä 2009 pyöräilijöiltä kokemuksia pyöräilystä Hämeentiellä Hakaniemen ja Sörnäisten välillä. Tällä tienosuudella ei ole pyörätietä, vaan pyöräilijöiden tulisi käyttää buskikaistaa. Se on kuitenkin niin kapea, etteivät bussit voi ohittaa pyöräilijää turvallisesti samalla kaistalla.

Kuuma aihe tuotti vastausten tulvan: 616 vastausta. Peräti 95 % vastanneista ilmoitti kokevansa Hämeentiellä pyö-

räilyn turvattomaksi tai uhkaavaksi. 84 % vastanneista kertoikin vältelleensä kyseistä tieosuutta. Joka kolmas vastaaja ilmoitti kokeneensa läheltä piti -tilanteen tai vastaavan vaaran. 26 vastaajaa kertoi joutuneensa Hämeentiellä onnettomuuteen. Lähes päivittäin Hämeentiellä ajavista joka kymmenes kertoi kokeneensa onnettomuuden.

Hyvin monissa vastauksissa Hämeentien todettiin olevan hengenvaarallinen, ja erityisesti aggressiiviset bussinkuljettajat koettiin vaaran aiheuttajiksi. Yli sata vastaajaa mainitsi bussikuskien ohittaneen heidät liian läheltä, soittaneen torvea tai kiilanneen vaarallisesti eteen. Moni kertoi jou-



Tea Vikstedt ja 12 muuta kaupunginvaltuutettua tekivät valtuustoaloitteen Hämeentien liikennejärjestelyjen parantamiseksi.

tuneensa jopa tahallisen pelottelun ja häirinnän kohteeksi.

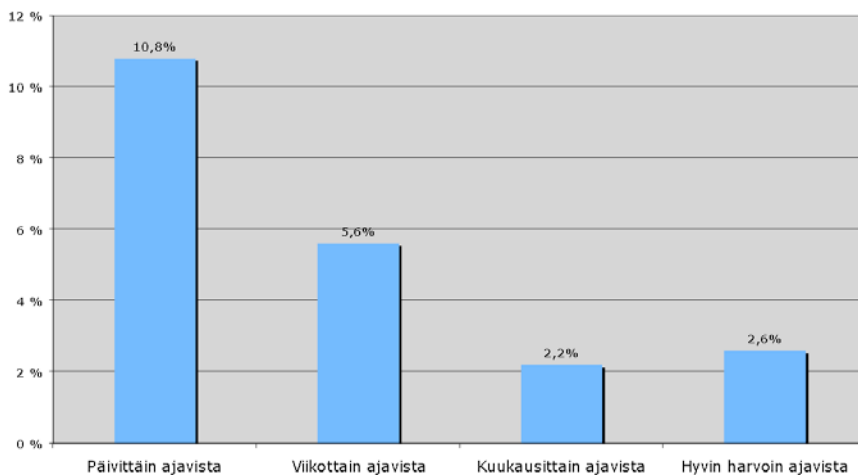
Moni vastaaja oli joutunut pakenemaan bussin alta jalkakäytävälle, mutta suuri osa valitsi jalkakäytävän vapaaehtoisesti. Kun vastaajista vajaa neljännes kertoi pyöräilevänsä yleensä jalkakäytävällä silloin, kun pyörätietä ei ole, Hämeentiellä peräti puolet vastaajista tunnusti pyöräilevänsä jalkakäytävällä. Muutama mainitsikin Hämeentien harvoiksi paikoiksi, joissa harrastaa jalkakäytävällä pyöräilyä.

Vapaasanaaisissa vastauksissa toivottiin yleisesti pyöräkaistaa tai pyörätietä. Joissakin vastauksissa ihmeteltiin, miten jalkakäytäviltä on löytynyt tilaa uusille mainostauluille, mutta ei pyöräkaistalle. Moni vastaaja kertoo asuvansa Hämeentiellä tai asioivansa sen varrella, ja Hämeentie nähdään vastauksissa niin keskeisenä väylänä, että pyöräilyn pitäisi olla siellä turvallista.

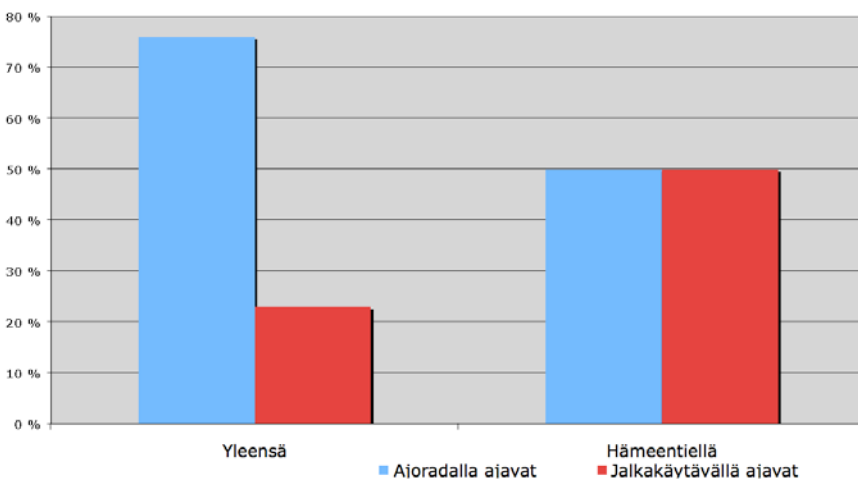
12 % vastanneista ilmoitti pyöräilevänsä Hämeentiellä lähes päivittäin, muutamia kertoja viikossa pyöräili 26 %, muutaman kerran kuussa 37 % ja loppu neljännes vain harvoin jos ollenkaan. Nais- ja miesvastaajia oli sama määrä. Vastaajien ikä vaihteli 15 vuodesta 82 vuoteen, mediaani oli 29 vuotta.

HePon mielestä Hämeentie ei nykyisellään täytä pyöräilijöiden osalta maankäyttö- ja rakennuslaissa esitettyjä vaatimuksia turvallisuudesta, viihtyisyydestä ja toimivuudesta.

Hämeentiellä onnettomuuteen joutuneet



Hämeentie pakottaa ajoradalta jalkakäytävälle







### Hämeentie – pyöräilijän aseman symboli

Hämeentien ongelma on herättänyt myös poliitikot. Tea Vikstedt ja 12 muuta kaupunginvaltuutettua tekivät 15.4.2009 valtuustoaloitteen liikennejärjestelyjen parantamiseksi. Aloitteessa esitettiin, että ”Hämeentien liikennejärjestelyt välillä Siltasaarekatu–Teollisuuskatu korjataan niin, että pyöräily otetaan huomioon liikennemuotona. Hämeentie on tärkeä liikenneväylä myös pyöräilijöille, mutta pyöräliikennettä ei ole rakenteissa lainkaan huomioitu.”

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi kesäkuussa kaupunkisuunnitteluviraston vastauksen, jossa toistettiin jo aiemmin esitetty käsitys, ettei ongelmalle voida tehdä mitään, koska pyörätietä ei saada Hämeentielle sopimaan.

Huomionarvoista asian käsittelyssä on, että vastauksessa toistetaan perusteluita pyörätien rakentamisen esteistä, vaikka valtuutettujen aloitteessa ei edes mainittu pyörätietä. Sanottakoon, että yhtenä esteenä pyörätien rakentamiselle mainittiin runsas luvaton pysäköinti Hämeentien jalkakäytävillä.

Hämeentie kuvastaa pyöräilyn asemaa suomalaisessa yhteiskunnassa. Toisaalta laaditaan ohjelmia, joiden tarkoituksena on lisätä ja helpottaa pyöräilyä, mutta kun eteen tulee ongelma-kohta, pyöräily ei olekaan enää tärkeää. Pyöräilyn tarpeet voidaan kuitata sillä, ettei ole tilaa tai että pyöräilymahdollisuuksien kehittäminen häittäisi muita (tärkeämpiä) liikkumismuotoja.

Helsingin päätös kuvastaa myös Suomessa niin yleistä käsitystä, että pyöräilijöiden asemaa voidaan parantaa ainoastaan pyöräteitä rakentamalla. Ellei pyörätie mahdu, ei voida tehdä mitään.

Tosiasiana pyöräilijöiden ja valtuutettujen toivetta voisi lähteä toteuttamaan monellakin tavalla. Nopeusrajoituksia voitaisiin alentaa tai rakentaa töyssyjä. Tien varteen voitaisiin pystyttää valvontakameroita tai ainakin nopeusnäyttöjä. Poliisin soisi valvovan tehokkaammin niin ajonopeuksia ja ohituksia kuin liikennevalojen ja suojatiesäännön noudattamista.

Seuraava vaihe on miettiä mahtuisiko Hämeentielle pyöräkaista. On pohdittava, miten pyörät ja bussit mahtuvat samalle kaistalle tai voitaisiinko bussit siirtää keskikaistoille. Jos tahtoa on, löytyy varmasti ratkaisu, jonka avulla pyöräilijöiden ei tarvitse kulkea kadulla henkensä uhalla.

Petri Sipilä



Pekka Sirkkiä oli mukana Autottoman päivän krüittisellä pyöräretkellä syyskuussa.

## Autoton päivä -kampanja ja muut lupaukset

Pyöräilijöidenkin tuntoja ilmaistiin Autottomana päivänä 22.9.2009. Suomessa jo kymmenennen kerran vietettävä päivä oli osa kansainvälistä Liikkujan viikkoa, jonka teemoina olivat ilmastonmuutos ja kaupunkien ilmapiiri. Päivän tietoisuuteen järjestettiin Helsingin Narinkkatorilla, jossa eri virastot, kansalaisjärjestöt ja yritykset tarjosivat esimerkkejä turhan autoilun vähentämiseksi. Päivän aikana tutustuttiin yhteiskäyttöautoihin ja puhuttiin niin ruuhkamaksuista, liikenneturvallisuudesta kuin pyöräteistäkin. Lisäksi torilla sai kokeilla parkouria ja korjauttaa polkupyöränsä.

Moni oli koristellut fillarinsa vihreällä nauhalla ja ilmaisi sillä tavoin tukevansa tavoin Helsingin uusinta pyöräilytavoitetta. Kaupunki nimittäin allekirjoitti toukokuussa Euroopan Parlamentissa asiakirjan, jolla sitouduttiin lisäämään pyöräilyn kulkutapaosuutta 15 %:iin vuoteen 2020 mennessä.

Lupauksia Helsinki on tehnyt

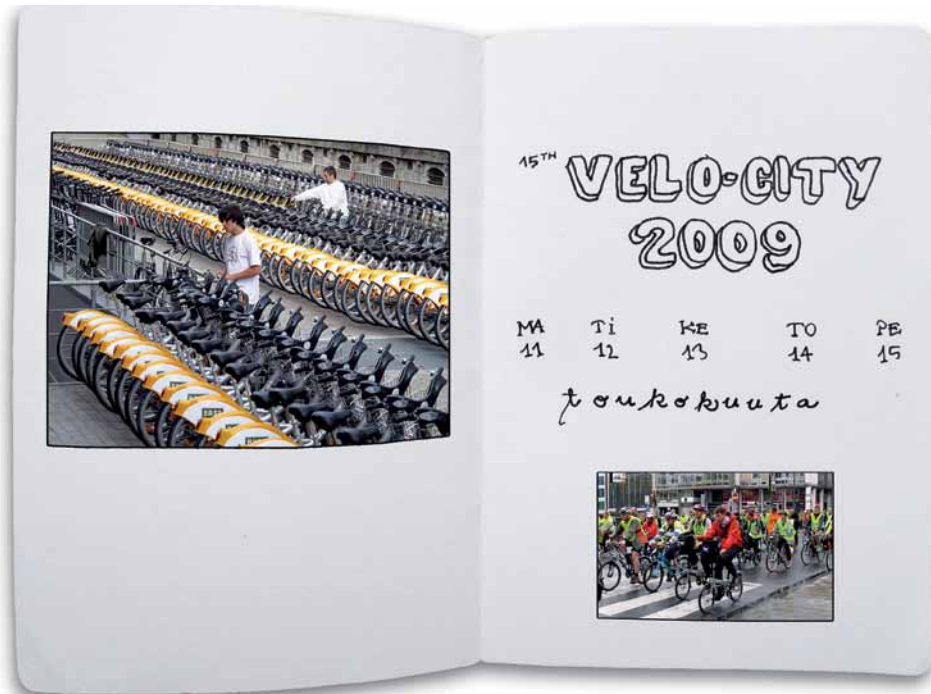
kosolti, kymmenen hyvää ja yhdeksän kaunista. Jo vuonna 1994 tehtiin päätös pyöräilyn kaksinkertaistamiseksi. Olemme hieman jäljessä – viidessätoista vuodessa on saavutettu pyöräilyn 1,1-kertainen lisäys. Vaikka Helsinkiin on rakennettu yli tuhat kilometriä pyörätietä, tarvitaan voimallisempia toimenpiteitä pyöräilyolojen parantamiseksi. Pyöräkaistojen määrää tulee lisätä ja autojen nopeuksia vähentää. Asennekasvatus tulee aloittaa jo kodeissa ja kouluissa.

Toivoa muutoksesta on, sillä Helsingin liikenne- ja kaupunkisuunnittelu on saanut uutta verta: kaupunkisuunnittelusta vastaava apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, kaupunginhallituksen puheenjohtaja Risto Rautava, kaupunkisuunnittelulautakunnan varapuheenjohtaja Osmo Soininvaara ja kaupunkisuunnitteluviraston pyöräliikenteen suunnittelija Marek Salermo pyöräilevät itsekin.

Jari Kirjalainen



# Velo-city 2009 – Re-cycling cities



Lue lisää: [www.velo-city2009.com](http://www.velo-city2009.com) ja [www.velo-city2010.com](http://www.velo-city2010.com)

12.-14.5.2009 pidettiin Brysselissä järjestyksessä 15. Velo-city-konferenssi, joka tunnetaan tärkeimpänä ja suurimpana pyöräilyä liikennemuotona käsittelevänä tapahtumana maailmassa. Konferenssissa esiteltiin korkeatasoisia pyöräilyratkaisuja ja osoitettiin, että pyöräily on välttämätön osa kestäväää liikennepolitiikkaa.

Yli 60 % Euroopan kansalaisista ja jo yli puolet maapallon asukkaista elää kaupungeissa. Liikenneuhkat, kasvihuonepäästöt, ilmansaasteet ja terveyshaitat ovat vain muutamia niistä ongelmista, joita yhä kaupungistuva maailma joutuu kohtaamaan. Vuoden 2009 Velo-city -konferenssin otsikkona olikin "re-cycling cities", tarkoituksena tuoda esille pyöräilyn roolia urbaanissa ympäristössä.

Kestävän liikenteen ja asuttavan kaupunkiympäristön synnyttämisessä pyöräily on keskeisessä asemassa. Juuri kaupunkiliikenteessä pyörän edut ovat kiistattomat: se on hiljainen, nopea, vie vähän tilaa eikä aiheuta melua tai pakokaasupäästöjä. Suomalaistenkin tekemistä matkoista suuri osa soveltuisi taittavaksi pyörällä: 43 % kaikista matkoistamme on alle viiden kilometrin mittaisia.

Velo-city 2009 -konferenssin päätöspäivänä 27 kaupunkia – Helsinki mukaan lukien – allekirjoitti *Brysselin julistuksen*, jonka myötä kaupungit sitoutuivat investoimaan pyöräliikenteeseen vakavasti otettavana osana kestäväää liikennesuunnittelua. Käytännön tavoitteina kaupungit pyrkivät mm. pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen 15 prosenttiin ja kuolemaan johtavien pyöräilyonnettomuuksien vähentämiseen 50 prosentilla vuoteen 2020 mennessä.

Näiden tavoitteiden toteuttamiseksi kaupungit pyytävät Euroopan komissiota perustamaan alaisuutensa erityisen Euroopan pyöräilyvirkaailijan tehtävän. Kaupungit vaativat myös pyöräilyyn keskittyvän ryhmän perustamista Euroopan parlamenttiin. Samalla EU:n tulisi tarjota tarvittavaa taloudellista tukea kaupungeille pyöräilyn

lisäämiseksi. Suomessakin toukokuussa vierailleen europarlamentaarikko Michael Cramerin mukaan vain 0,9 % kaikista EU:n liikennebudjeteista on suunnattu pyöräilyyn – määrää tulisiikin lisätä tuntuvasti.

Konferenssiin osallistui noin tuhat kävijää 52 maasta. Helsingin polkupyöräilijät ry:tä oli paikalla edustamassa Janne Nurminen.

Seuraava konferenssi, *Velo-city Global*, pidetään 22.-25.6.2010 Kööpenhaminassa.

Janne Nurminen



Kuvat Martti Tulenheimo, kuvakollaasi Esko Lius





## Liikenneturvaan Kevyen liikenteen neuvottelukunta

Liikenneturvaan perustettiin tänä vuonna kevyen liikenteen neuvottelukunta. Sen tarkoituksena on tukea Liikenneturvan työtä kevyen liikenteen turvallisuuden edistämiseksi, tehdä kevyen liikenteen turvallisuutta edistäviä aloitteita sekä edistää alan toimijoiden, valmistajien, maahantuojien ja Liikenneturvan yhteistyötä kevyttä liikennettä koskevissa liikenneturvallisuuksasioissa.

Liikenneturvan tiedotteen mukaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta parannetaan parhaiten eri tahojen yhteistyöllä. Neuvottelukunta jakaantuu pyöräilyn ja jalankulun jaostoihin, joista ensin mainittu käsittelee "pyöräily- ja kypäräasioita" ja toinen "heijastin- ja jalankulkuasioita".

Liikenneturvan hallitus valitsi neuvottelukuntaan pyöräilyn osalta seuraavat edustajat: pyöräilykypäräasiantuntijat materiaalihoitaja Raimo Tihveräinen (Epsira, Knock) sekä toimitusjohtaja Jussi Laurikainen (Cycleurope, MET kypärät ja Crescent polkupyörät); Pyöräilykuntien verkoston toiminnanjohtaja Matti Hirvonen; median edustajana toimittaja Timo Turkula; poliisista komisario Kari Onninen; kuntien edustajana liikenneinsinööri Kimmo Kiuru (Hyvinkää); Liikenneturvan hallituksen edustajana DI Juhani Tenhunen (Suomen Liikenneliitto) sekä Liikenneturvasta myös aluepäällikkö Varpu Tavaststjerna ja sihteerinä tiedottaja Kaisa Hara. Puheenjohtajana toimii ylitarkastaja Katariina Myllärniemi Liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Johtosäännön mukaan jäseniä valittaessa on otettava huomioon jalankulun ja pyöräilyn monipuolinen asiantuntemus, mutta tästä huolimatta Liikenneturva ei pyytänyt neuvottelukuntaan yhtään jäsentä maamme pyöräilijöitä edustavista järjestöistä – Suomen Pyöräilyunionista tai Helsingin tai Tampereen Polkupyöräilijöistä. Painopiste näyttäisi olevan teknisellä puolella, kun kypärävalmistajilla on peräti kaksi edustajaa.

Kevyen liikenteen neuvottelukunta on jälleen osoitus siitä, ettei Suomessa vielä kukaan ymmärrä, että pyöräilijöillä voisi olla sanottavaa itseään koskevissa asioissa.

Petri Sipilä

## Fillarikanava – kansalaisten ja virkamiesten yhteistyötä verkossa

Huhun mukaan ennen muinoin Helsingissäkin palkattiin henkilö tekemään pyöriteiden kuntotarkastuksia, siis polkemaan ristiin rastiin kaupungin katuja.

Nykyisenlaisten kaupungin jatkuvien tehostuskuurien aikaan vastaava ajatus liennee mahdoton. Kaupungin näkökulmasta olisi siis toivottavaa saada kansalaisilta ruohonjuuritason tietoa, mutta se pitäisi saada helposti käytettävissä muodossa.

Tuhannet pyöräilijät polkevat päivittäin mitä erilaisimpia reittejä Helsingin katuja. Säännölliset polkijat tuntevat omien vakioreitteensä ongelmat ja ovat varmasti havainneet myös toimivia ratkaisuja, joiden soisi leviävän muuallekin.

Kansalaiset eli tässä tapauksessa me pyöräilijät olemme kyllä valmiita ja jopa innostuneita kertomaan havaintojamme, kunhan se tehdään vaivattomaksi ja samalla voimme luottaa siihen, että panostuksemme hyödynnetään ja viestimme otetaan vastaan. Kannamme siis mielellämme kortemme kehoon, jos

korsi ei ole turhan raskas ja se todella hyödynnetään keon rakentamisessa.

Fillarikanavan tavoitteena on yhdistää yllämainitut kansalaisten ja virkamiesten toiveet ja luoda todella toimiva formaatti yhteistyöhön.

Fillarikanava on sosiaalista mediaa hyödyntävä, avoin ja kansalaislähtöinen formaatti pyöräilijöiden ja kaupungin virkamiesten väliseen vuorovaikutukseen.

Karttapohjaiseen verkkopalveluun kansalaiset voivat jättää avoimesti pyöräilyolosuhteisiin liittyviä huomioita, kommentoida toisten käyttäjien viestejä ja lisätä valokuvia.

Kaupungin virkamiehet seuraavat kanavaa ja voivat vastata avoimesti kansalaisia askarruttaviin kysymyksiin.

Palvelua kehitetään yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa ja sen on tarkoitus valmistua keväällä 2010. Kehityksestä vastaava HILA Open Oy toivottaa kaikki kiinnostuneet testamaan beta-versiota osoitteessa [www.fillarikanava.fi](http://www.fillarikanava.fi).

Antti Poikola





## Hakamäentien hattutemppu

# Autoilu helpottui, pyöräilijälle mutkia matkaan



Pääkaupunkiseudun ilmasto- ja liikennestrategioissa esitetään, että yksityisautoilun houkuttelevuutta pitäisi vähentää ja vastaavasti helpottaa pyöräilyä ja joukkoliikenteen käyttöä. Liikenne- ja viestintäministeriön tuoreessa ilmastostrategiassa (2009) mainitaan pitkän aikavälin tavoitteeksi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen siten, että lyhyitä automattoja saadaan suunnattua kestävämpiin kulkumuotoihin.

Hakamäentien perusparannukseksi kutsuttu miljoonahanke on esimerkki siitä, kuinka toimitaan täsmälleen niiden päämäärien vastaisesti. Autoilu helpotetaan ja pyöräily vaikeutetaan.

Pyöräilijä saattoi vielä pari vuotta sitten Hakamäentiellä ruuhkassa matelevia autoja ohittaessaan tuntea itsensä tien kuninkaaksi. Jos tuo sapetti autoilijoita, niin nyt asiat ovat heidän kannaltaan taas oikealla tolalla. Pian Hakamäentietä ajava pyöräilijä tuntee

valinneensa väärän kulkuneuvon, kun autot vieressä huristavat suoraan, lujaa ja tasaisella, kun pyörällä saa kiemurrella sivupolkuja alas ja ylös.

Hakamäentie on keskelle kaupunkia tehty moottoritie: kuin henkiin herätetty dinosaurus, joka toteuttaa lopulta sen, mikä 1960-luvun Smith-Polvisen suunnitelmassa jäi kesken.

Vaikka Hakamäentien lisäkaistat vielä hyväksyttäisiinkin, oliko pyöräilijöitä syrjivä toteutustapa oikeutettu tai ainoa mahdollinen? Miten suunnitelma saattoi mennä läpi?

Sen sijaan, että Tiehallinto olisi kysynyt pyöräilijöiltä millaiset väylät palvelisivat heitä parhaiten, Tiehallinto pisti vuonna 2006 viestintätoimiston asialle. Tämä ei suinkaan kysynyt, millainen Hakamäentie palvelisi parhaiten pyöräilijöitä. Viestintätoimisto kysyi sopivassa vaiheessa pyöräilijäyhdistykseltä, miten rakennusaikaiset opasteet on järjestetty. Tiehallinto halusi satsata

*Kuva yllä: Uudessa Hakamäentien liittymässä pyöräilijä tuntee valinneensa väärän kulkuneuvon, kun autot vieressä huristavat suoraan, lujaa ja tasaisella, ja pyörällä joutuu kiemurtelemaan sivupolkuja alas ja ylös.*

opasteisiin ja viestittää itsestään kuvaa kevyttä liikennettä ymmärtävänä tekijänä. Viestintätoimisto tuottikin medialle tiedotteet, kuinka pyöräilijäyhdistystä on kuultu opasteiden sijoittelussa ja kuinka hyvin tilapäiset opasteet toimivat.

Hieman aiemmin oli hiljaisuudessa hyväksytty suunnitelma, jossa autoilijat saavat entistä leveämmän ja nopeamman väylän, mutta jossa pyöräilijät pistetään kiemurtelemaan tunneleissa ramppien ali niin, niin ettei autoilijoiden tarvitse enää heitä väistellä. Ennen







pyöräilijätkin saattoivat ajaa tasaisella ja suoraan.

Hakamäentie on tärkeä poikittainen työmatkaväylä, jota periaatteessa voisi kulkea myös pyörällä. Jos joku polkee sitä päivittäin töihin, hän joutuu uudistuksen myötä polkemaan vuosittain jopa kymmeniä kilometrejä enemmän kuin ennen. Tästä ilosta hän on myös maksanut, sillä keskimäärin jokainen aikuinen helsinkiläinen on maksanut Hakamäentien uudistamisesta 74 euroa. Helsingin osuus 100 miljoonan euron kuluista oli runsas kolmannes.

Ennen uuden väylän avajaisia viestintätoimistosta soitettiin taas Helsingin Polkupyöräilijöihin. Avajaisissa näytettävässä videossa haastatellaan tien eri käyttäjäryhmiä, ja tarvitaan toki pyöräilijäkin kehumaan uudistusta. Puheenjohtajana kieltäydyin kunniaista. Jos uudistuksesta jotain positiivista olisinkin löytänyt, en toki juhlayvideossa halua antaa sellaista kuvaa, että pyöräilijöillä olisi mitään syytä iloita hankkeesta.

Pyöräilijän kannalta parasta Hakamäentien uudistuksessa on tunneli Hämeenlinnanväylän ali. Muuten hankkeessa on lähinnä oppikirjamaisia esimerkkejä siitä, kuinka olemassa olevat kevyen liikenteen ohjeistukset sivuutetaan eikä pyöräilijöiden näkemyksiä kuunnella.

Ilmalassa kahden pyörätien risteykseen jätettiin jyrkkä kallioleikkaus, joka muodostaa vaarallisen näköesteen. Koskelantiellä meluaita rakennettiin kahdessa risteyksessä kiinni pyörätien niin, ettei kääntyvästä autosta näe pyörätielle eikä päinvastoin.

Nöyryyttävempiä ratkaisuja ovat kuitenkin ramppien kohdalle tehdyt kiertotiet alikulkutunneleineen, jotka suorastaan alleviivaavat pyöräilijän vähäarvoisuutta. Autoilijoiden ei enää tarvitse väistellä kääntyessään pyöräilijöitä, joten tulevaisuuden onnettomuudet tapahtuvat pyöräilijöiden kesken. Pyörätie pistettiin kiemurtelemaan jopa Hämeenlinnan väylän vieressä, missä se ennen kulki suoraan. Ramppeja ei ole, mutta melusteesta haluttiin tehdä maisemallinen elementti, jota uusi kevyen liikenteen väylä nyt serpentiinimäisesti myötäilee.

Pyöräilijätkin olisivat tarvinneet sujuvan poikittaisväylän. Sitä pitänee nyt odottaa seuraavat 50 vuotta. Viis ilmastosta ja viis strategioista, pyöräilijä kärsiköön siitä, että valitsee bruttokansantuotteen kannalta hyödyttömän kulkuneuvon.

Petri Sipilä



*Pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen tulee tänä talvena uusia Flirt-junia. Niiden eteistilat ovat tilavampia kuin vanhoissa "paikkareissa." Kuva Wikimedia*

## Pyörä helpommin paikallisjunaan

Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistäminen on metroa lukuun ottamatta ollut pääkaupunkiseudulla vaikeaa. Yksi askel kohti parempia käytäntöjä otettiin loka-marraskuun taitteessa.

Ensi vuonna polkupyörän saa maksutta mukaan lähijunaan. HSL eli Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä päätti käynnistää vuoden mittaisen kokeilun.

Edellytyksenä on, että pyörälle on tilaa eikä se haittaa muita matkustajia.

Ruuhka-aikojen (kello 7-9 ja 15-18) kuljetuskielto pysyy voimassa. Tämä vähentää melko tavalla kokeilun käyttökelpoisuutta.

Ideaalitilanne olisi, että töissä käyvä voisi aamulla mennä isoimman osan matkasta junalla, ja polkea sitten illansuussa kotiin. Tähän ei siis toistaiseksi ole mahdollisuutta.

Olen ehdottanut YTV:n liikenneosastolle, että ruuhka-aikakielto määriteltäisiin uudestaan. Aamuisin voisi olla kiellettyä keskustaan päin ja iltapäivisin pois päin. Tämä ehdotus ei kuitenkaan ainakaan vielä ole saanut vastakaikua.

Kokeilu alkaa 1.1.2010. Toivottavasti liikennelaskennat ensi vuoden lopussa osoittavat, että kokeilu on syytä vakinaistaa. Parhaassa tapauksessa sen ansiosta syntyy entistä suurempi paine

tilata junia, jotka soveltuvat myös pyöräilijöille.

### *Uudet kaupunkijunat liikenteeseen*

Uusien Flirt-kaupunkijunien on sanottu tuovan helpotusta pyöräkuljetukseen. Eteiset ja oviaukot ovat tilavampia, eikä fillaria tarvitse nostaa portaissa.

Sikäli kuin meille tulee samanlaisia Flirtejä, joilla matkustin Sveitsissä viime vuonna, eteiset tosiaan ovat väljempinä ja helpompia kulkea.

Pyöräilykuntien verkosto ry. on tosin pessimistisempi. Verkosto tutustui juniin, kun niitä esiteltiin valitulle yleisölle viime joulukuussa. Yhdistyksen tiedotteen mukaan juna on pettymys pyöräilijälle. Koko neljän moduulin junassa on vain kaksi varsinaista pyöräpaikkaa ja nekin vaatimattomasti merkittyinä.

"Nyky muodossaan uusi kaupunkijuna ei nimestään huolimatta (Flirt - Fast Light Innovative Regional Train) juuri flirttaile fillareiden kanssa," valitellaan verkoston tiedotteessa.

Pianhan Flirttien toimivuus nähdään, kun ne aloittavat liikenteen. Haaveena on, että fillarin voi ottaa junaan yhtä huoletta kuin metroom.

Esko Lius



# Kuntolenkkien uutuuksina 25-ryhmä ja tammaravit

*HePo tarjoaa monenlaisia ohjattuja pyöräretkiä ja -lenkkejä. Retkiryhmissä ajetaan 18-23 km/h. Kuntoilupuolen perusrhymiä ovat olleet sunnuntain tasavauhtiset 25 km/h ja 28-30 km/h sekä lauantain noin 27 km/h. Arki-iltojen lenkit Vantaankoskelta on ajettu selvästi yli 30 km/h keskivauhdilla.*

*Useimmat polkevat maantiepyörää, mutta kyllä ryhmissä on pärjätty myös cyclocrosseilla, sinkuloilla ja maastopyörilläkin. Kaikilla on luonnollisesti kypärä päässä, sillä aivoja ei tietävästi vielä saa "varaosina"...*

## **Sunnuntailenkkeily**

Muutama vuosi sitten aloitettu HePon kuntopuolen kehittäminen jatkui kuluneella ajokaudella. Jo edellisellä vuonna 2008 kokeiltiin yhdessä muiden pääkaupunkiseudun seurojen kanssa yhteislenkkiä kerran kuussa. Kokeemukset olivat sen verran hyviä, että vuodeksi 2009 kokeilu vakinaistettiin ja muutettiin jokaviikkoiseksi yhteislenkitapahtumaksi. Samalla tämä seurojen "sisäänheittolenki" jaettiin kahteen keskinopeusryhmään: hitaampaan 25 (km/h) ja nopeampaan 28-ryhmään.

Sunnuntaisin ajettiin klo 11 Vantaankosken lähtöpaikalta noin 70-100 kilometrin lenkkejä kokoneiden vetäjien johdolla. Molemmilla ryhmillä oli enimmäkseen sama reitti ja taukopaikka. Taukopaikalla oli mahdollisuus vaihtaa ryhmästä toiseen. Lenkki

saavutti hyvin pian suuren suosion, ja loppukesästä lähtöpaikalla oli varsin säännöllisesti jopa yli 40 harrastelenkkeilijää, joista monikaan ei (vielä) kuulunut mihinkään lenkkiä järjestävistä seuroista.

Erityisen ilahduttavaa on ollut tämän lenkin lenkkeilijöiden ydinjoukon säännöllinen osanotto (kiitokset erityisesti vetäjille!!!) sekä naisten ja nuorten (alle 30 v.) harrastajien runsaslukuisuus.

Sunnuntailähdoissä noin 1/3 lenkkeilijöistä on ajanut 25-ryhmässä ja 2/3 osallistunut 28-ryhmään. Moni on siirtynyt kunnan ja ryhmäajotaitojen kehittymisen myötä nopeampaan ryhmään ajokauden kuluessa. 25-ryhmä on mainostettu sillä, että siinä ei tarvitse juurikaan osata ryhmässäajotaitoja ennakolta, ja ryhmässä on ajettu varsin väljässä muodostelmassa.

28:n kärkijoukko - ryhmäajoon paremmin tottuneet - ajaa puolestaan jonkin verran tiiviimmässä ryhmässä. Tarkoitus on tietysti opetella molemmissa ryhmissä ryhmäajon pelisääntöjä, peesaamistakin. Erityistä hyötyä ryhmässä ajamisesta on vastatuuleen ajettaessa. Nopeammalla vauhdilla ajettaessa tiivis peesaaminen jo selvästi säästää voimia sekä mahdollistaa erikuntoisten ajamisen samassa harjoituksessa/ryhmässä.

## **Lauantaienkit**

Maunulan majalta on kaudella 2009 ajettu säännöllisesti myös ns. 27-lenkkejä. Nämä lenkit ovat olleet eräänlainen vaihtoehto tai täydennys viikonlopun ja arki-iltojen kuntolenkeille. Lauantaihin on majalla ollut selvästi vähemmän osanottajia kuin Vantaankosken läh-







döissä seuraavana päivänä, tyypillisesti 5-10 kuskia. Tämä on yhdessä pitkien "kehätiesiirtymien" ohella mahdollistanut jonkin verran yksilöllisemmän ohjauksen ryhmäpyöräilyn "saloihin" kuin suuremmissa lähdöissä arkinen ja sunnuntaisin on ollut mahdollista.

Lauantailenkeille ei yleensä ole osallistunut "kiireisempiä" kuskeja, sillä näiden kärsivällisyys ei ole riittänyt hitaisiin pyörätieajoihin Kehä III:n sisäpuolella.

#### Arki-iltojen lenkit

HePon vauhdikkain "pyöräilypalvelu" on arki-iltojen lenkkeily Vantaankoskelta klo 18 tiistaisin ja torstaisin. Käytännössä vauhdikkuus tarkoittaa sitä, että osallistujien pääosan kunnon kehitys määrää ajovauhdin. Kun ydinjoukko aloittaa huhtikuussa ajokautensa, ovat keskinopeudet vielä matalia. Tällöin on paras aika uusienkin harrastajien tulla lenkille mukaan.

Ajokauden edetessä arkilenkkien keskinopeudet nousevat, eikä harvinaista ole, että ahkerasti näille lenkeille osallistuneet ajavat elo-syyskuussa noin 34 km/h nopeudella, vaikka heidän lähtötasonsa olisi keväällä ollut 25 km/h.

Lenkkien reitit ja ajosuunnat päätetään yleensä lähtöpaikoilla, tuulen ja mielialan mukaan. 25-lenkkien reittisuunnitelmia on julkaistu myös etukäteen Fillarifoorumilla ja Fillarikalenterissa.

Kaikista HePon kuntolenkeistä on käyty vilkkaita "jälkilöylyjä" Fillarifoorumilla HePon kuntolenkit -keskusteluketjussa.

Kesällä perustettiin foorumille myös "HePon naisten kuntolenkit - tammaravit"-ketju uuden naisten kuntoiluvastaavamme Kati Lavikan johdolla.

*Viereinen kuva: sunnuntain 25- ja 28-ryhmät valmiina starttiin. Äärimmäisenä oikealla on Helen Stanley, joka tuli Melbournesta Suomeen veteraanien yleisurheilun MM-kisoihin heinä-elokuun taitteessa. Hän kuuluu HePoa vastaavaan Bicycle Victoriaan. Palattuaan kotiin hän osallistui paikalliseen Around the Bay in a Day -pyöräilytapahtumaan. Kuva Esko Lius*



*Tammaravit saivat alkunsa HePon jäsenten omasta aktiivisuudesta. Tammat lähdössä lenkille Vantaankoskelta viime heinäkuussa. Kuva Petri Nuutinen*

#### Tammaravit

HePon naisten maantiekuntolenkkien ajaminen aloitettiin 23.7.2009 viiden naisen voimin. Koko homma sai oikeastaan alkunsa Fillari-lehden foorumilla, kun yksissä naisin tuumattiin, että halutaan mukavan leppoisaa tasavauhtista ajoa mukavassa seurassa. Kovavauhtisia maantielenkkejä pääkaupunkiseudulla tuntui olevan tarjolla, jos ei nyt ihan pilvin pimein, niin runsaasti kumminkin useamman seuran järjestämänä, mutta rauhallisemman keskivauhdin lenkit loistivat poissaolollaan.

Siispä härkää sarvista ja omia lenkkejä järjestämään. Toiminnan nimeksi muodostui "Tammaravit", hepolaisia kun ollaan. Lenkkien lähtöpaikkaa vaihdeltiin viikottain, ja ajamaan päästiin niin Vantaankosken kioskilta kuin Bombölen kahvituvaltakin. Tammaravilenkkejä ajeltiin kerran viikossa aina torstaisin syyskuun alkuun saakka.

Osanottajien määrä vaihteli 3-8 ajajaan, ja lenkkien pituudet olivat 50-70 kilometriä keskivauhdin pysyessä maltillisena 21-25 km/h osallistujien mieltymysten mukaan. Jokunen rohkea mieskin osallistui lenkeille kesän aikana.

Kyselyjä toiminnasta on tullut sen verran, että ajot jatkuvat varmasti kaudella 2010:kin. Tervetuloa mukaan uudet ja entiset ajajat, niin naiset kuin rohkeat miehetkin. Näillä lenkeillä jokainen halukas pääsee suunnittelemaan ja halutessaan myös vetämään lenkin. Tiedot lenkeistä löytyvät fillarikalenterista. Kiitos kaikille mukana olleille ajajille! Yhdessä on mukavampaa ajella!

#### Suunnitelmat ajokaudella 2010

Ajokaudella 2010 ajetaan pääosin samalla ohjelmalla kuin kaudella 2009. Arki-iltojen ja viikonlopun lenkit säilyvät, mutta eräänlaisena retkeilyn ja kuntoilun "välimuotona" HePon pyöräilypalveluihin pyritään saamaan 21-22 km/h keskinopeudella etenevä kuntoilullinen retkiryhmä. Se ajaisi vähintään kerran viikossa eli säännöllisesti koko kauden ajan.

Itä-Helsingissä pyörähti käyntiin arki-iltojen maantielenkit, joiden keskinopeus oli menneenä kesänä 27-30 km/h. Tästä vähän HePon arkilenkkejä rauhallisemmasta vaihtoehdosta ollaan myös kehittämässä HePon vakiolenkki. Lisätietoja viimeistään ensi ajokauden alkaessa nettisivuilla [www.hepo.fi](http://www.hepo.fi) > Retket ja lenkit.

#### Lisätietoja

HePon nettisivulta löytyvät lenkkiohjeet sekä ryhmäajon vinkit eli "saarna", jonka Pekka pitää Vantaankoskella sunnuntaisin. Samoin kuntoiluohjeiden joukossa on UKK eli usein kysytyjä kysymyksiä kuntopyöräilystä.

Kysy meiltä lisää:

*Pekka Sirkkiä*

kuntopyöräilyvastaava, miehet  
[pekka.sirkkia@hepo.fi](mailto:pekka.sirkkia@hepo.fi)

*Kati Lavikka*

kuntopyöräilyvastaava, naiset  
[kati.lavikka@hepo.fi](mailto:kati.lavikka@hepo.fi)

Lenkkitietoja:

[www.hepo.fi](http://www.hepo.fi) > Retket ja lenkit

fillarifoorumi.fi

[www.fillarikalenteri.fi](http://www.fillarikalenteri.fi)



## UUTISIA

### TULOSSA: Kuntopyöräilijän harjoittelu -kurssi

HePo järjestää yhteistyössä Suomen Pyöräilyunionin kanssa kuntopyöräilijän harjoittelua käsittelevän kurssi Pirkkolan urheilukeskuksessa. Kouluttajaksi tulee SPU:sta pyöräilyn ammattivalmentaja.

Alustava ajankohta on la 16.1.2010 klo 9-16. Kurssilla käsitellään mm. valmentautumista kuntoajoihin, harjoittelun ohjelmointia, pyöräilyn lajiantalyysejä sekä urheilufysiologian perusteita.

Koulutukseen ehtii ilmoittautua tammikuun alkuun saakka, ja asiasta tiedotetaan vielä lähempänä ajankohtaa HePon sähköisessä jäsentiedotteessa.

### Naisten pyörän- huoltokurssit

HePon naisjaosto järjesti kolme naisille suunnattua pyöränhuoltokurssia syys-lokakuussa 2009. Kurssit pidettiin Tikkurilan Ajomiehessä asiantuntevan mekaanikon, Epun opastuksella. Kurssien teemana oli "Älä jää yksin maantielle pyöräsi kanssa".

Tarkoituksena oli oppia pitämään pyörästä jo ennaltaehkäisevästi niin hyvää huolta, ettei lenkki jää kesken teknisen vian takia. Myös renkaan vaihtoa sekä vaihteiden ja jarrujen säätämistä opeteltiin. Tärkeimmäksi pyöränhuoltotoimenpiteeksi paljastuikin yllättäen pyörän riittävän usein toistuva pesu ja puhdistus, joilla saadaan lisää elinaikaa osille.

Kursseilla oli mukavan kannustava ilmapiiri eikä pyörän osien nimien tietämättömyys haitannut innokasta oppimista. Kiitos vielä kerran Epulle hyvistä kursseista!

*Kati Lavikka*

### SPU:n Harrastepyöräilyvaliokunta järjestäytyi

Suomen Pyöräilyunionin (SPU) Harrastepyöräilyvaliokunta piti järjestäytymiskokouksensa 29.5.2009 Suomen Liikunta ja Urheilun (SLU) toimitalossa Helsingin Pasilassa. Kokouksen kokoonkutsujana oli SPU:n harrastepyöräilyvastaavana jo muutaman vuoden toiminut Pekka Sirkiä. Hänet valittiin järjestäytymiskokouksen ja koko valiokunnan puheenjohtajaksi.

SPU:n hallitus oli viime keväänä valtuuttanut Sirkiän perustamaan ja kokoamaan Harrastepyöräilyvaliokunnan sekä vahvistanut kevätkokouksessaan valiokunnan kokoonpanon. Valiokuntaan kuuluvat puheenjohtajana Pekka Sirkiä (Helsingin Polkupyöräilijät), jäseninä Esko Eloranta (IK-32), Matti

Kiijärvi (Turun Urheiluliitto), Markku Loiskekoski (Hyvinkään Pyöräilijät), Timo Mustikkamaa (Pyöräilyseura Kaupin Kanuunat, Tampere) ja Axu Saha (Tampereen Polkupyöräilijät). Valiokunnan sihteeriksi valittiin Esko Eloranta.

Valiokunnan toiminnan lähiajan tavoitteena on Harrastepyöräily-oppaan viimeisteleminen. Opas on tarkoitettu pyöräilyseuroille esittelemään erilaisia kehittämiskelpoisia ja hyviksi havaittuja käytäntöjä harraste- ja kuntopyöräilyn järjestämiseksi. Pidemmän ajan tavoitteeksi asetettiin, että kuhunkin SPU:n alaiseen pyöräilyseuraan saataisiin nimetyksi harrastevastaava.

*Esko Eloranta*

### Kevään pyöränkorjauskurssi

Roger Sittnikow piti 6.5.2009 pyöränkorjauskurssin. Paikkana oli eduskuntatalon takana oleva autohalli. Kuva Jukka Heikkinen







## Linkkivinkkejä

Helsingin polkupyöräilijöiden omilla sivuilla [www.hepo.fi](http://www.hepo.fi) on sekä yhdistyksen omaa tietoa että laaja linkkilista. Tässä poimintoina muutama keskeinen nettisivu.

### [www.fillarihelsinki.fi](http://www.fillarihelsinki.fi)

Fillari Helsinki kokoaa yhteen Helsingin kaupungin ja sen yhteistyökumppanien pyöräilyä edistäviä tapahtumia, tempauksia ja keksintöjä: Ekologialaskuri selvittää, kuinka paljon hiilidioksidia jäi pyörämatkalla syntymättä. YTV:n kevyen liikenteen reittiopas näyttää tien ja Fillarikalenteri pyöräretket ja -lenkit. Kilometrikisassa osallistujat puolestaan kartuttavat joukkueensa kilometrisaldoa.

### [www.kaupunkifillari.fi](http://www.kaupunkifillari.fi)

Kaupunkifillari on raikas pyöräilypoliittinen blogi, jota ylläpitää Helsingin Vihreiden pyöräilytyöryhmä. Blogissa on pohdittu muun muassa Helsingin seudun liikennejärjestelmää, rotterdamilaisten arviota Helsingin ympäristöpolitiikasta, kevyen liikenteen käsitettä ja pyöräilyn esteitä. Välillä on käyty kriittisellä pyöräretkellä ja esitelty taitettavia pyörämalleja tai pyörän peräkärryjä.

### [www.fillarikalenteri.fi](http://www.fillarikalenteri.fi)

Fillarikalenteri on kaikille pyöräilijöille avoin ja ilmainen tapahtumakalenteri. Fillarikalenterin sisällön tuottavat pyöräilyseurat, tapahtumajärjestäjät, lenkkiporukat ja yksittäiset henkilöt suoraan kalenteriin, joten sisältö on tuoretta ja ajantasaista.

### [fillarikanava.hel.fi](http://fillarikanava.hel.fi)

Kantaaottavan pyöräilijän unelma on toteutunut: Helsingin kaupunki tarjoaa Fillarikanavan sivuilla interaktiivisen kartan, johon kuka tahansa saa käydä merkitsemässä havaitsemansa ongelmakohdat ja parannusehdotukset tai kommentoimassa muiden merkintöjä. Kaupunki vastaa ehtimisensä mukaan näihin netti-ilmoituksiin. Teknisesti kunianhimoisen sivusto on vielä kehitysvaiheessa, joten se vaatii käyttäjältä ajoittain hiukan kärsivällisyyttä.

Lisää Fillarikanavasta sivulla 11.



Työmatkapyöräilijä pyrkii tietysti pyöräilemään myös työmatkoilla. Netin kautta löytyi pyöräilyseuraa myös Romanian Iasin kaupungissa.

## Sohvaperunasta intohimoiseksi työmatkapyöräilijäksi

Kuinka voisikaan paremmin yhdistää huvun ja hyödyn kuin työmatkapyöräilyllä!

Kun suljen kotioven takanani, ei tarvitse lampsia bussipysäkille odottelemaan, vaan istahdan pyörän satulaan ja valitsen menisinkö tänä aamuna metsän halki vai nousisinko Kuusikon tiukan ylämäen.

Kun suljen kotioven takanani, ei tarvitse istua autonrattiin hermoilemaan ja haistelemaan käryjä, vaan voin oikaista metsässä kulkevaa lenkkipolkua pitkin tai vaihtelun vuoksi kiivetä pari napakkaa mäkeä.

Töistä palatessani voin kiertää pidemmänkin lenkin, jos keli on sopiva ja aikaa riittää. Joskus ajelen luontoa kuunnellen ja katsellen, joskus kiidän varsinaista työmatkatempoa.

Kun siirryin nykyiseen työpaikkaani neljä-viisi vuotta sitten, työmatka lyheni kymmeneen kilometriin. Ensimmäisenä vuonna en jaksanut polkea kuin neljänä päivänä viikossa. Talvella jätin pakkaskeleillä pyörän talliin.

Pian matkaan tottui, niin ettei edes tuuli, tuisku tai pakkasen estä pyöräilyä. Tätä auttaa oleellisesti, että työpaikalla pääsen suihkuun ja että esimies keksi portaikon alla olevasta komerosta turvallisen suojan pyörälleni.

Parissa vuodessa pyöräilystä oli tullut suorastaan intohimo. Kesäloman

vierotusoireita lievitin lähtemällä pyöräseura Prologin lenkeille. Seuraavana keväänä löysin HePon lenkit, ja pian myös Tour de Helsingin ja Vätternrundnin kuntopyöräilytapahtumat.

Pyöräily Helsingin ja Vantaan rajamailla on helppoa, kunhan välttää isommat paikalliskeskukset ja niiden edestakaisin sääntäilevät jalankulkijat. Kokoojakatujen kevyen liikenteen väylät ovat leveitä, ja liikenne sujuu. Pian vastaantulijat käyvät tutuiksi, ja voisi vaikka morjesta vakiokulkijoita. Vähitellen oppii myös vakiovaaranpaikat.

Yllätyksiä tarjoilevat sekä väistämismelvollisuutensa unohtavat autoilijat, lemmikkejään ulkoiluttava kännykkäkansa ja pihoista pyörätien poikki pysäkeille rynnistävät koululaiset.

Tänä syksynä olen töiden jälkeen jatkanut usein Kruununhakaan opiskeluiden pariin. Näin parinkymppin päivämatkaan on tullut tuplaus ihan huomaamatta.

Olen näinä vuosina ajanut työmatkoja pyörällä noin 20000 kilometriä. Eipä ole tainnut rahallisia säästöjä tulla, kun kolme uutta fillaria on ilmestynyt talliin tänä aikana. Kunto on kylläkin kasvanut, ja samalla on jäänyt syntymättä neljän tuhannen kilogramman verran hiilidioksidipäästöjä.



*Kaikki yhdessä Siguldan  
uuden linnan portailla.  
Edessä vasemmalta  
Leena Kontunen-Kantola,  
Jenni Merilä ja Tarja Haapanen,  
toisessa rivissä Laura Ahokas,  
Pirjo Savikurki, Riitta  
Lappalainen, Hannu Toppari ja  
Merja Ojala, ylimmässä rivissä  
Matti Merilä, Janne Nurminen,  
Ilpo Tiihonen, Michael Willey,  
Marjatta Lindqvist, Kirill  
Muhin, Uolevi Langinmaa ja  
Heikki Haapanen.*



## HePon melonta- ja pyöräilyretki Latviassa ja Virossa kesällä 2009

Kesän 2009 yhdistetty melonta-pyöräilyretkellä oli mukana 16 Hepolaista, miehiä ja naisia kumpiakin kahdeksan. Näin saatiin kohtuullisen tasavahvat melontaparit.

Juhannusaatto perjantai 19.6. avautui sateisena, mutta onneksi lämpimänä. Laiva lähti kello 7.30 ja perillä Tallinnassa olimme kaksi tuntia myöhemmin. Bussina oli Hansabussi ja perässä pyörävaunu.

Viro-Latvian rajan ruokataun jälkeen saavuimme Siguldan hotelliimme Seguvoldiin. Se on uusi hotelli valtatie Riika-Petserin varrella. Majoittumisen jälkeen lähdimme pienelle Siguldan kierrokselle tutustumaan kaupunkiin. Siguldan vanha linna sijaitsee korkean rinteen huipulla. Näköala alas laaksoon on hieno. Alhaalla virtasi seuraavien päivien melontojen Gaujajoki ja joen toisella puolella sijaitsi Turaidan linna, johon tutustumme melontaretkemme yhteydessä.

### *Kahden päivän melonta Gaujajoella*

Ensimmäisen päivän matka alkoi Rämniekistä, minne meidät ja kanootit kuljetettiin kahdella autolla. Siellä suoritimme kanoottien vesillelaskun ja lähdimme melomaan päivän 30 km.

Päivä oli lähtiessä kaunis, Gaujajoki samoin kaunis ja hyvin virtaava. En-

simmäinen taukopaikkamme oli Cēsis 12 km:n päässä ja sinne saavuimme kahdessa tunnissa. Näillä luvuilla mitattuna kuntomme oli loistava mutta niin oli myös virran nopeus. Janne mittasi sen nopeudeksi 3 km/h, meille jäi siis toiset 3 km/h.

Melontaa jatkettaessa alkoivat myös upeat hiekkakivikallio-osuudet. Ligatnessa tuli päivän urakamme täyteen. Nousimme kanooteista ja menimme viettämään Siguldaan yötä. Olimme tilanneet läheisestä ravintolasta perinteistä latvialaista sianlapaa. Saimme todella herkullista lapaa, joka kokonsa puolesta olisi riittänyt kahdelle kolmelle Hepolaiselle. Vain harva jaksoi syödä sen kokonaan.

Toinen melontapäivä oli kokonaisuudessaan kaunis aurinkoinen kesäpäivä. Aamiaisen jälkeen ajoimme Siguldan kanoottivuokraamoon Gaujajoen rannalle. Meidät kyyditettiin Ligatneen samalle rannalle, missä eilen nousimme maihin. Kanootit irrotettiin köysistään ja sitten vesillelasku.

Pidimme tauon retkemme puolivälissä. Alueella oli pöytiä ja penkkejä ja lisäksi alueen läpi kulki patikointiin ja pyöräilyyn tarkoitettu luontopolku. Mutta lähtiessä tapahtui outo asia, Hannun kanootti ei ollutkaan enää rannassa vaan ilmeisesti virta oli sen vienyt.





Hannu ja Leena pakattiin kahteen kanoottiin ja sitten liikkeelle hakemaan kadonnutta kanoottia. Se löytyikin muutaman sadan metrin päästä rantaan vedettynä. Kanootin löytäjät olivat myös soittaneet kanoottivuokraamoon asiasta. Loppu oli siis tässäkin asiassa hyvin, ainoa Hannun harmittelema asia oli vapaamatkustajan matkan lyhyys.

Toisen tauon pidimme Turaidan linnan alapuolella, minne joukkomme nousi tutustuakseen linnaan. Sen jälkeen vielä runsas kaksi kilometriä ja päivän melonnat päättyivät.

### **Kotimatka pyörillä kuudessa päivässä**

Sitten vaihdettiin mela pyörään. Kun pyöriä trimmattiin aamulla menokuntoon, saatoin aistia ilmassa olevan jännitystä ja samalla myös menemisen makua. Ilpo pyöräilyä vetäjänä antoi viimeiset ohjeet ja varoitukset tämän päivän ensimmäiselle osuudelle. Hannu toimi peräpään valvojana.

Ajoimme valtatie 2, Riiga-Petseri, jossa on erittäin tiheä liikenne ja pienar on kapea. On siis oltava varovainen. Ensimmäinen tauko pidettiin Cēsiksessä, vanhassa historiallisessa kaupungissa ja söimme aikaisemmilta retkiltä tutussa ravintolassa. Sitten kiertelimme kaupungissa ja seurasimme Latvian vapaussodan muistotilaisuutta läheisellä torilla. Hyvissä ajojin saavuimme tämän päivän päätepisteeseen Valmieraan, kaupunkiin Gaujajoen rannalla.

Seuraavana päivänä ajoimme Valmierasta Valgaan. Vähän puolenpäivän jälkeen saavuimme Valkaan, kaksoiskaupungin latvialaiseen osaan, ja siellä menimme tuttuun ravintolaan muuttaman sadan metrin päässä rajasta. Liikkeelle lähdetessä oli Latvian ja Viron rajan ylitys. Kaikki entiset rajakopit on suljettu, ikkunaluukut peitetyt ja näin olimme Viron Valgassa, k on muuttunut

g:ksi.

Hotelli oli Metsis Kuperjanovin varrella. Se on vanha koulurakennus, joka pari vuotta sitten on remontoitu hotellikäyttöön ja siinä onkin onnistuttu hyvin.

Juhannuspäivänä ajoimme Otepään kautta Elvaan. Otepäessä pidettiin runsaan tunnin ruoka- ja levdystauko. Lepo oli tarpeen, koska Otepähän tullessa oli kovat nousut.

Seuraavana päivänä ajoimme Elvasta Tarton kautta Puurmaniin, missä yövyimme, saunoimme Pedjajoen kuohuissa ja söimme illallisena metsäsikaa. Täällä myös neljä hepolaista sai uudet lihaket hieronnan tuloksena.

Viimeistä edellisenä päivänä ajoimme Puurmanista Koeruun. Tällä 50 km:n taipaleella pidettiin kaksi taukoa, ensimmäinen Siimustin hautausmaan kohdalla ja toinen Preilikivellä Ripukan linnamäessä. Tähän mäkeen liittyy tarina Kärden paroonin tyttärestä, joka istui mäellä rakastettunsa maaorjan pojan kanssa katselemassa edessä avautuvaa maisemaa. Parooni ei hyväksynyt tällaisia ajatuksia eri säätyjen avioliitosta ja niin tarinan mukaan tyttö heittäytyi mäeltä alas ja kuoli. Onko tarina totta, on hyvin epävarma mutta se on kohtalaisen tuore tarina. Se tapahtui vuonna 1903.

Joukon saavuttua Koeruun saunottiin, istuttiin terassilla, hörpittiin kaljaa ja käytiin lävitse päivän pyöräilyä. Illallinen päätti päivän.

Viimeisenä päivänä ajoimme Koerusta Tallinnaan. Lähtö tapahtui tänään poikkeuksellisesti vähän aikaisemmin, koska ennustettu matkamme on 115 km. Olimme luvanneet alun perin, että päiväosuudet tulevat olemaan alle 80 kilometrin. Tässä viimeisessä matkaosuudessa tuli kuitenkin las-kuvirhe. Olin etukäteen suunnitellut kuljettavani kaikkia halukkaita autolla runsaat 30 km, jolloin poljettavaa olisi



jäänyt 80 km ja alkuperäinen lupaus olisi tullut täytettyä. Kaikki kuitenkin halusivat polkea koko matkan.

Joukko siis lähti, Haapasen pariskunta ja Leena vähän edellä ja minä jäin juttelemaan vähän Janusen Kägün isännän kanssa. Kiitin häntä kaikesta ja hän vastasi kauniisti: "On hauska palvella teitä suomalaisia, minä rakastan teitä." Sitten tien päälle ja ohitin joukon hitaasti ajaen ennen päätettä.

Janne innostui ajamaan perässäni ja niin pyyhällettiin muutama kilometri nopeudella 40 km/h. Kyllähän autossani on imua ja olihan myötätuuli, mutta on 40 km/h joka tapauksessa hurja nopeus. Miehellä on hyvä kunto. Usein ajattelin matkan aikana joukkomme kuntoa ja vertasin sitä suomalaisten yleiseen kuntoon. Kun asevelvollisuusajan palvelu voi osoittautua kunnan puolesta monelle ylivoimaiseksi, niin tällä joukolla se onnistuisi mainiosti, niin naisilla kuin miehillä, niin nuorilla kuin vanhoilla.

Loppumatkalla Tallinna-Narva-maantiellä Laura kaatui ja loukkaantui aika pahoin. Hän oli ajanut tiellä olevaan kuoppaan ja menettänyt pyörän hallinnan kaatuen suoraan kasvoilleen tiehen. Huoltoautolla Laura saatettiin ensiapuun, missä hänet puhdistettiin ja annettiin ensiapu sekä kuvattiin ranne, joka oli pahasti turvoksissa. Kaikki luut olivat onneksi ehjiä.

Vielä oli jäljellä laivamatka, joka meni hyvin harmaassa säässä ja saavuimme Helsingin Länsisatamaan kahden tunnin laivamatkan jälkeen kello 23.

Tämä oli yhdeksäs HePon matka, jonka järjestelyihin olen osallistunut. Ensi kesänä on tarkoitus jatkaa ja lähemme heinäkuun 3. päivänä tutkimaan Hiidenmaata ja Saarenmaata. Retki kestää kahdeksan päivää. Pankkaa aika kalentereihinne.

*Uolevi Langinmaa*





# HePo osallistui pyöräilyn suur tapahtumaan

*Tour de Helsinki on yksi Suomen suurimmista maantiepyöräilytapahtumista. Tänä vuonna TdH ajettiin neljännen kerran, ja siihen osallistui ennätyselliset 1245 ajajaa. Mukana oli kolmisenkymmentä nelihenkistä joukkuetta, yhtenä näistä HePon joukkue.*

*140 kilometrin mittaisen reitin startti ja maali sijaitsevat Velodromilla, ja reitti kiertää pääkaupunkiseudun liepeillä. Osa pyöräilijöistä tavoittelee mahdollisimman hyvää aikaa, osa ajaa silkasta liikunnan ilosta.*

*Lähtö- ja maalialueen sekä neljän huoltopisteen järjestelyt vaativat mittavia järjestelyitä. HePo osallistui myös järjestelytöihin.*

*Mäkeä ylös HePon johdolla. Iso kuva Tero Pasanen, pikkukuvat Petri Sipilä*







## Tour de Helsinki kuntoilijan silmin

Tour de Helsinkiä saattoi luonnehtia kauden päätapahtumakseni. Tavoitteenani oli alittaa neljän tunnin kokonaisaika. Edellisvuonna olin ajanut TdH:n ensimmäisen kerran, 32 km/h -ryhmässä vajaan neljään ja puoleen tuntiin. Jo maaliin saavuttuani tuli mieleen ajatus neljän tunnin alittamisesta seuraavana vuonna.

Maantielenkkeilyn aloitin huhtikuussa. Näin menetellen ajattelin pysyväni hyvin kyydissä, kun yhteislenkkien vauhdit kesän mittaan kasvavat. Yhteislenkkien ja kuntoajojen myötä alkaa harrastukseen tulla helposti erilaisia tavoitteita.

Aloittelevan kuntoilijan ensimmäinen tavoite voi olla vaikkapa pysyä sunnuntain 25 km/h keskivauhtiin tähtävillä yhteislenkeillä alusta loppuun. Sen jälkeen lähdetään kokeilemaan vauhdikkaampia HePon tiistai- ja torstailenkkejä. Kuntotapahtumissa ryhdytään tavoittelemaan tietyssä keskinopeusryhmässä pysymistä tai tietyn kokonaisajan alittamista.

Näin kävi minunkin tapauksessani. Vähitellen kunto kohenee ja pyörä alkaa

kulkea kovempaa. Niinpä mielessä voi alkaa siintämään maaliin tuleminen pääjoukossa. Ja niin edelleen.

Tämän vuoden Tour de Helsinkiin koottiin ensimmäistä kertaa oma HePo-joukkue, johon kuuluivat minun lisäksi Matti Lamponen, Esko Lius ja Jarkko Pohjola. Joukkueena ajaminen ja osallistuminen joukkuekilpailuun toi ajamiseen oman hienon lisänsä. Joukkueiden lopputuloksissa sijoituimme yhdeksänneksi. Tour de Helsinkiä kierätämässä oli noin kolmisenkymmentä joukkuetta.

Maaliintulon jälkeen istuimme ajokavereiden kanssa Velodromin nurmella lämmintä ateriaa nauttien. Samalla kertasimme ajon tapahtumia, joihin mahtui myös dramatiikkaa. Nikkilässä Jarkon jalka rupesi kramppaamaan ja hänen oli jäätävä jälkeen muusta joukkueesta. Seitsemän kilometriä ennen maalia minä ja Esko jouduimme edessä kolaroineiden pyöräilijöiden aiheuttamaan kasaan, mutta vakavammilta vammoilta onneksi vältyttiin ja maaliinkin päästiin.

Oma aikataavoitteenikin täyttyi



*HePon joukkue starttoviivalla: Matti Lamponen, Jarkko Pohjola, Esko Lius ja Janne Nurminen. Taustalla myös Christian Tinell.*

pitkän loppukirin ansiosta. Neljän tunnin kokonaisaika alittui yhdeksällä sekunnilla.

Kuntoilijalle Tour de Helsinki antaa hienon mahdollisuuden koetella omia rajojaan ja kokea suuren yhteislähdön tunnelmaa. Kokemusta ryhmässä ajamisesta kannattaa kuitenkin hakea jo etukäteen vaikkapa osallistumalla HePon yhteislenkeille.

*Janne Nurminen*

## HePo otti osaa myös tapahtumajärjestelyihin

HePon jäseniä oli Tour de Helsingin järjestelytehtävissä seitsemän henkeä. Laura Ahokas sekä Jenni ja Matti Merilä toimivat ensimmäisellä huoltopisteellä. Mirja Korpela, Lauri Ekholm, Hannele Määttä ja Mikko Heliölä auttoivat liikenteenohjauksessa.

Haimme huoltoon liittyvät tavarat kuten ruoat perjantaina Velodromilta. Pöydät järjesti huoltopisteiden muu talkooväki, jotka olivat joko paikallisia koulujen oppilaiden vanhempia tai muista pyöräseuroista.

Tapahtumapäivänä autoimme huoltopisteellä varsinaisia talkoolaisia laittamaan ruoat ja muut tavarat esille ja kaadoimme juomia kuppeihin. Kun

viimeiset pyöräilijät olivat menneet, toimitimme ykkös- ja kakkospisteen tavarat Velodromille.

Kuljettajana toiminut Matti lähti vielä hakemaan kahden viimeisen pisteen tavarat Velolle sillä aikaa, kun minä ja Laura pystytimme maaliintuloon yhden huoltopisteen lisää. Kannoimme vedet ja mehut ja muonat Velon kentälle, ja raahasimme niitä siellä ees taas saapuvien ajajien ruuhkan ja vesisateen mukaan.

Liikenteenohjaajilla oli kohtalainen keli neljän-viiden ensimmäisen tunnin ajan. Viimeisten pyöräilijöiden saapues- sa he joutuivat seisomaan vesisateessa.

*Jenni Merilä*



*Jenni Merilä ja Laura Ahokas tarjosivat maaliin tulleille virkistykseksi vettä, mehua ja monenlaista purtavaa energiatasapainon palauttamiseksi.*



*Perisaksalaista ruokaa, kaikki osat paistettu palvoipekonissa.*

*Oikealla: Hipparion lastattuna, pyyhe kuivoumassa päällimmäisenä*



# Nojapyörällä Saksassa

*Viime kesänä toteutin haaveini ja ajoin 1300 kilometriä nojailleen Pohjois-Saksan alavilla alueilla: Lüneburgin nummilla, Weserin varrella ja Schleswig-Holsteinissa.*

Kolmetoista vuotta olen saanut kolmipyöräisillä nojapyörilläni Helsingissä ja sen lähiseuduilla, mutta käynyt vain kerran Ahvenanmaata kauempana, Gotlannissa. Vanha unelma on ollut viettää koko kesä nojapyöräillen Keski-Euroopassa Itämereltä Alpeille.

Sattumalta sain kokoon matkarahat ja neuvottelin vaihtokaupan vaimoni kanssa: Minä voin täyttää toiveeni nojapyörämatkasta Saksassa ja hän voi mennä syksyllä haaveidensa Andaluuciaan. Sopimus oli tosin vain kolmesta viikosta, mutta sekin on heinäkuussa riittävä aika, jos pysyy suppealla alueella Pohjois-Saksassa. Vuosikymmeeni ensimmäinen yksin, omassa tahdissa tehtävä nojapyörämatka oli edessä.

## **Varusteet ja matkaliput**

Varusteiden kuljetus onnistuu kolmipyöräisellä delta-mallisella nojapyörällä helposti, sillä tilaa on istuimen alla ja takana. Silti yritin ottaa mukaan vain keskikesällä tarvittavan kaluston: yhden hengen teltan, itsestään täyttyvän makuualustan, makuupussin, vähän vaatteita, kevyen sadeasun, työkalut ja varasisärenkaan, keitto- ja ruokailu- ja hygieniavälineet, pyyhkeen, kävelykenkät ajokenkien lisäksi sekä kypärän.

Kamerana oli pieni vyökoteloon pistettävä digikamera, jolla tiesin syntyvän kuvia vain kirkkaassa päivänva-







lossa. Karttoja ja leirintäalueuetteloita tuli mukaan pari Minigrip-pussillista. Tinkimisestä huolimatta varusteet painoivat lähtiessä n. 20 kg, mutta mahtuivat selän taakse ja istuimen alle. Hipparionin olin huoltanut vaihtamalla uuden eturenkaan, ketjun ja rattaat.

### *Reitti vain alavilla mailla*

Helsingistä Travemünden ja takaisin matkustin Finnlinesin ro-ro-laivoilla – ainoana polkupyöräilijänä. Hyttinä oli mennessä oma 10 neliön ikkunaton hytti, josta maksoin polkupyörä mukaan luettuna 734 euroa ilman ruokailuja.

Reitiksi valitsin hieman inspiroiden alavia maita ja jokien ja meren rantoja. Saksassa aikaa kului 22 päivää ja kokonaismatkaa poljin 1300 kilometriä, mikä on keskimäärin 60 km/päivä. Se ei ole paljon, mutta minulle varsin sopiva. Lähes koko matkan ajoin pyöräteitä, joita Pohjois-Saksassa on kaikkialla.

### *Sää vaihteli*

Vain kuutena seitsemänä päivänä matkan aikana oli täysin sateetonta, mutta kuuroluontoinen sade ei pahemmin häntannut. Lämpötila oli sopiva koko ajan, ei ainakaan kylmä eikä kuumakaan, parina päivänä sentään 27-29 astetta.

Älä usko kaikkea, älä edes karttaa. Saksan turisti-infot antoivat useamman kerran väärää tietoa leirialueiden sijainnista. Leirialueiden löytämiseksi sain tai ostin aina uusia karttoja, joiden merkinnät poikkesivat jonkin verran toisistaan. Laminoituiden pyöräilykartat (Radwanderkarte) olivat kaikkein epävarmimpia tässä suhteessa, mutta muuten selkeitä ulkoasultaan ja laminoituina käyttökelpoisia sadekuuroisessa säässä. Pyöräilykarttojen mittakaava on 1:100 000 ja ne sisältävät kaupallisen tiedon lisäksi myös tietoja museoista yms. Samantapaisia lähialuekarttoja oli jaossa joissain turisti-infoissa nimellä Erlebnisführer.

Yksi parhaista kartoista oli etukäteen Akateemisesta ostettu Freyta & Bernt -kartta Lünenburger Heide – Hansestadt Hamburg, mutta se käsitti vain pienen osan polkemastani alueesta. Keskimatkan paras kartta oli Zwischen Elbe und Weser. Näitä 1:150 000 paperikarttoja on kuitenkin vaikea käsitellä niiden suuren koon vuoksi, ja kosteus ja sade saattavat tuhota ne nopeasti.

### *Vanhoja ja uusia kaupunkeja ja vihreää jokimaisemaa*

Ivenorfin leirialueella vietetyn ensimmäisen yön jälkeen jatkoin suoraan etelään Lübeckin, Möllnin, Lauenburgin,



*Jokivarren pyörätie parhaimmillaan Bremenin länsipuolella. Lampaat hoitavat Weserin tulvavallin nurmikkoa.*

*Pikkukaupungin Schützenfest maanantaiaamuna. Kaikilla oikea tai lelurihla olalla ja kukka piipussa. Miehiä parisataa.*



Lüneburgin kautta Uelzeniin majoittuen sopiville leirialueille. Alkumatkan punatiilikkaupungit olivat tuttuja aikaisemmilta matkoilta. Nojapyörällä pääsi kaupunkeja kiertämään kätevästi, vain varsinaiset kävelykeskustat hieman rajoittivat polkemistä. Osalla kävelykeskustoja pyöräily on sallittu.

Elben varren pyörätie kuten monien muidenkin jokien ja meren rantojen pyörätiet ovat osaksi tulvavallin takana. Lauenburgin lounaispuolella muutaman kilometrin matkalla oli tien betonipäällysteessä pitkittäiset urat, jotka kiusasivat kolmella pyörällä ajaja. Muualla tulvavallien viereiset tiet olivat asvaltoituja tai sorapintaisia, osaksi hiljaisia asuntokatuja mutta myös lehmälaidunta.

Uelzenissa päätin testata junaa ja hyppäsin Regional Bahn -junaan, jossa oli osasto polkupyörille. Vaunuosasto oli aivan täynnä, kun mukana oli parit lastenvaunutkin. Huonon tai väärän informaation takia junan etupään vaunussa olisi ollut kooltaan kaksinkertainen polkupyöräosasto – aivan tyhjänä.

Hannoverissa iski halu päästä mah-

dollisimman nopeasti ulos keskustasta, joka oli sekava ja täynnä vain sodan jälkeen rakennettuja liikerakennuksia. Hannoverista luoteeseen Steinhuder Meerin rannalla oli runsaasti kolkkoja asuntovaunualueita, mutta ei mitään katseltavaa.

Pikkukylässä Weserin itäpuolella törmäsin maanantaiaamuna suureen Schützenfest-juhlajoukkoon. Miehet olivat pukeutuneet tummaan pukuun ja silinterihattuun ja kaikilla oli oikea tai lelukivääri olalla ja punainen kukka kiväärin piipussa. Juhlallinen kestää kuulemma koko viikonvaihteen ja maanantaiaamuna herrat pitävät palaveria kadun varressa olut- tai siideripullosta naukkaillen ja kulkevat torvisoittokunnan tahdissa kulkueena kylänraitia.

Minden Keski-Weserillä on mielenkiintoinen pikkukaupunki, mutta ainoa, josta en löytänyt leirialuetta. Camping-alueen etsintään meni aikaa ja päivän ajosta tuli matkan pisin päiväreitti, 92 km. Lopulta majoituin Weserin rannan tuntumaan puistonpenkin taakse ja vietin kaikkein rauhallisimman yön koko matkalla. Se oli matkan ainoa



*Pyörätie sananmukaisesti pystyssä.*

yö maksullisen leirialueen ulkopuolella.

Mindenin eteläpuolen vaikuttavin maisema on Porta Westfalica, jossa Weser katkaisee harjumaisen vuorijonon. Kaiser-Wilhelm-muistomerkki seisoo toisen vuorijonon päässä ja näkyy kaikkialle tummana taivasta vasten. Pitkä silta pilaa osan maisemasta.

Keski-Weserin länsipuoli tarjosi pikkukyliä ja -kaupunkeja ja luonnonmaisemaa joen polveilujen keskellä. Maaperä on hiekkaa ja joki on aikojen kuluessa kaivanut uusia mutkia ja hylännyt vanhoja umpilammikoiksi. Suuremmat mutkat on oikaistu kanavalla, sillä joella on jonkin verran proomuliikennettä. Pyöräreitti tai -reitit oli merkitty, mutta pienen lipsauksen jälkeen jouduin umpikujaan keskelle hiekanostoaaluetta.

Bremenin tutustumisen arvoinen kaupunki ja pyöräilyyn sopiva ja tasainen. Uusi leirialue on Stadtwaldseen rannalla keskustan pohjoispuolella ja sen huoltorakennus hulpea. Pienen pieni Schnoorin kaupunginosa on Hansa-kaupungin vanhin osa ja nyt lähinnä kahviloita ja pikkukauppoja sisältävä ulkomuseo. Historiallinen keskusta on komea, paitsi sodan jälkeen rakennettu valtiopäivätalo (Landtag), joka pilaa pahasti torinäkyymää.

Bremenin jälkeen kohtasin kanadalaisen pariskunnan, joka tuli joka kesä Eurooppaan pyöräilemään. Ajoneuvoina heillä oli kokoontaitettavat Xootr Swift -pyörät ja yksipyöräiset peräkärret, kaikissa 20" renkaat ja päällä

asiallisen näköiset pakkaukset.

Weserin levenevää uomaa länsipuolella seuraten pääsin Nordenhamiin ja sieltä lautalla Weserin yli Bremerhaveniin, jonka satama on laajennettu kymmeniä konttinosiureita käsittäväksi supersatamaksi. Keskustan rantaan on rakennettu moderninpullea hotellitorni, ostos- ja ravintolakeskus Mediterano ja lentävän lautasen muotoinen Klimahaus, jossa voi tehdä matkan maapallon ympäri pituuspiiriä 8°IP pitkin. Lähellä on merenkulkumuseo Deutsches Schiffahrtsmuseum, jonka laaja näyttely on parhaita näkemiäni. Museossa vierähti helposti neljä tuntia, vaikka satama-altaissa olevat alukset jäivätkin tutkimatta.

Bremerhavenin jälkeen matka jatkui osaksi laidunmaiden halki Pohjanmeren rantaan Cuxhaveniin, jossa saksalaisten alkanut kesälomakausi näkyi ihmispaljoutena. Yksi päivä lomaruuhkaa riitti, ja Elben etelärantaa seuraillen jatkoin kohti Hampuria välillä majoittuen väljälle leirintäalueelle.

Airbusin tehtaan ja lentokentän ympäri kiertävää pyörätietä pitkin päädyin Elben rantaan, josta Hampurin paikallisliikenteen lautat ajoivat kohti keskustaa pysähtyen usealla 'pysäkillä'. Kyyti on kätevä ja pyörä tuli mukaan paljon. Matka maitse Hampurin keskusta on olisikin länsisuunnalta ollut varsin pitkä, koska maantiesillat ovat kaukana idässä. Ahdas leirialue Buchholz löytyi pohjoisempaan 8 km päässä keskustasta. Sekavan oloista Hampuria kiertelin pari päivää välillä sadetta pidellen.

Pinnoitteeltaan paras koskaan ajamani pyörätie alkoi Hampurin pohjoisosista ja jatkui noin 30 km pohjoiseen Bad Bramstedtiin saakka. Pyörätie maantien varrella on asfaltoitu hyvin sileällä asfaltilla. Oli varsin mukavaa ajella, kun renkaat soivat kauniisti kuten ne tekevät sileällä pinnalla.

Kielin keskusta oli tupaten täynnä kävelijöitä, olihan lauantai. Pettymykseni Kielin satamasta oli purettu kaikki merkit toisen maailmansodan aikaisista, räjäytetyistä sukellusvenekereista, jotka olivat paikoillaan vielä 1990-luvun alussa.

Seuraavina päivinä matka jatkui Itämeren rantatietä ja kumpuilevaa sisämaata pitkin Oldenburgin ja Neustadtiin kautta Travemünden ja Ivendorfin leirialueelle. Kiinteän lähtöpäivän takia oli tultava ajoissa sataman tuntumaan, etteivät ongelmat, esim. rengasrikko tai pyörän muu vioittuminen yllätä ja myöhästytä laivasta.

Edestakainen matka Lübeckiin on

siitä mielenkiintoinen, että Trave-joen ylittävä silta on purettu ja liikenne johdetaan joen ali tunnelissa, jossa on pyöräily kielletty. Pyöräilijöitä varten on ilmainen bussi, joka liikennöi melko tihein vuorovälein. Bussista oli poistettu suurin osa penkeistä tilan saamiseksi polkupyörille.

### **Turha kuljettaa keittiötä**

Tavaroiden paino kasvoi matkan aikana pikkuhiljaa, kun ostin uusia karttoja ja pyöräreittikirjoja ja keräilin turistiinfoista esitteitä. Luulen, että matkan lopussa matkavarusteet painoivat jo 25 kg.

Yksi turha varustus oli keittiö, johon kuului mm. Trangia-keitin ja keitto- ja ruokailuvälineet. Keittovälineitä käytin vain aamukahvin keittämiseen ja yhden kerran ruoanlaittoon, sillä Saksassa ei nälkä pääse yllättämään ja ruoka on selvästi halvempaa kuin Suomessa. Joka kylässä on vähintään yksi konditoria, josta saa täytettyjä sämpylöitä (Brötchen), wienereitä ja kahvia paljon suomalaisista halvemmalla ja ehdottoman tuoreena ilman muovikäkettä eikä saksalaista tukevaa ravintolaruokaa tarvitse syödä kovin usein. Kylmä ateriateltalla on helppo järjestää, kun avaa hernepurkin, kinkkuleikepakkauksen, olutpullon ja sämpyläpussin.

### **Hipparion kesti**

Saksan matkan ainoa tekninen ongelma oli alkumatkasta kitisevä takapyörän urakuulalaakeri, jonka rasvaaminen poisti ongelman. Renkaanpaikkausvälineitä ei tarvittu, Schwalbe Marathon Plus -renkaat toimivat niinkuin pitkin.

### **Pohjoisen pyörätiet**

Pyörätieverkko on Luoteis-Saksassa varsin kattava. Pyöräiden kunto vaihtelee ja pienelläkin osuudella on kaitenkuntoisia tienpätkiä. Laattapäällyste on yleinen, parhamillaan sileä mutta vanhemmiten hieman epätasainen. Puiden juuret aiheuttavat suurimmat pyörätievauriot ja puurivien reunustamia pyöräteitä on paljon.

Merkittyjä turistireittejä on juuri jokivarsilla ja muilla alavilla mailla sekä etelässä Baierissa. Iso osa saksalaisista haluaa ilmeisesti pyöräillä vähillä varusteilla ja nukkua ja syödä aamiaista hotellissa, koska valmismatkoja näkyy olevan paljon tarjolla. Helsingin Messukeskuksen matkailumessuilla jaetaan vuosittain melko hyvää informaatiota Saksan pyöräreiteistä.





### *Havaintoja Saksan pyöräliikennetaivoista*

Suurin ero pyöräilyssä Helsinkiin verrattuna oli saksalaisen pyöräliikenteen vakaa vauhti ja sujuvuus. Nojapyörä kohdattiin ahtaammilla teillä joskus väärältä puolelta kuten täälläkin, mutta useimmiten vastaantulijat ajoivat varmalla tyylillä kieputtelematta ja väistymättä pois pyörätieltä, toisin kuin Helsingissä. Kaikkien kaupunkien keskustoissa on jalankulkualue ja hämmästyttävän vähän saksalaiset uskaltavat pyöräillä niillä, muutama kuitenkin. Autoja ei kävelyalueilla näkynyt lainkaan.

Saksalainen ei pane periaatteesta kypärää päähänsä. Jokivarsien pyörämatkailijoilla näkyi pyöräilykypäriä, mutta matkailijoista osa oli ulkomaalaisia. Kaupungeissa ei kypäriä käytetty. Saksalaiset kuvittelevat, että kypäräpakko vähentäisi pyöräilyä.

Lasinsirujen määrä Saksassa yllätti, niitä oli paikoin melkein yhtä paljon kuin Helsingissä. Erityisesti Weserin pyöräväylillä oli usein lasinsiruja, jotka olivat enimmäkseen valkoista lasia, vaikka Saksa on ruskeiden lasipullojen ja oluen maa.

### *Matkan jälkeen*

Kotiinpaluun jälkeen Helsingin pyöräliikenne vaikutti hieman virkeämmältä ja tehokkaammalta kuin alkukesästä. Pyöräliikenteen arvaamattomuus oli kuitenkin jäljellä.

*Esko Meriluoto*



*Kanadalainen pariskunta käy joka vuosi pyöräilemässä Euroopassa. Pyörät ovat kokoontaitettavia Xootr Swift -pyöriä ja peräkärret yksipyöräisiä.*

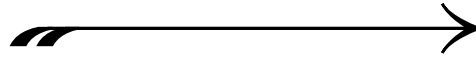
*Alakuvat: Koko varustus levällään Weserin varressa Drakenburgissa ja aamiainen ruohikolla.*







# Fleche



Fleche, brevetti, randonneur.

Ei sano mitään useimmille pyöräilijöillekään, ja muille vielä vähemmän. Jos kysyt 24 tunnin huoltamoiden työntekijöiltä, heillä voi olla havaintoja oudosta sukkahousuporukasta, joka saattaa ilmestyä keskellä yötä pyytämään leimoja keltaisiin pahvilappuihin.

Kyseinen väki on randonneur-ajajia, pitkän matkan pyöräilijöitä, jotka ajavat brevettejä tai Fleche-ajaja. Fleche on Suomessa uudehko asia, mutta Ranskassa niitä on järjestetty jo vuodesta 1947.

Vuoden 2009 Fleche ajettiin 2.–3.5. klo 08–08, maalipaikkana Hotelli Talukka Vääksyssä. Ajoon osallistui neljä joukkuetta: yksi pääkaupunkiseudulta, yksi Keravalta startannut, yksi Kuopios- ta ja vielä yllätysvahvistuksena mukaan lähti joukkue Ruotsista.

Keravalta startanneen joukkueemme reitti oli suunniteltu pitkäksi koukka- ukseksi itään, ääripisteinä Virolahti ja Luumäki, mistä sitten käännymme länteen kohti Vääksyä.

Kauniina keväämmä oli mukava lähteä ajamaan. Pienen vapun jälkeisen lasimurskan väistelyn jälkeen vapaa baana aukesi, ja matka alkoi taittua pieneen myötätuuleen varsin vauhdikkaasti. Alkumatkasta mentiin tuttuja reittejä Pornaisten ja Artjärven kautta, mistä sitten alkoikin minulle oudompi osuus, kun suuntasimme kohti Elimä- keä.

Muutaman pikkupysähdyksen jälkeen ensimmäinen kunnan tauon paikka oli Haminassa. Saavuimme juuri ajoissa paikalliselle huoltoasemal- le saadaksemme vielä lounasta. Siitä jatkoimme Haminan ja Virolahden välistä museotietä. Se osoittautui aivan mainioksi reitiksi, asfaltti ajokelpoista, pientä mäkeä ja mutkaa sen verran, että matkassa oli vaihtelua.

Virolahdella ehdittiin juuri tankata ja ostaa vähän evästä ennen kauppojen sulkeutumista. Tässä vaiheessa matkaa oli takana 204 km, aikaa kulunut 9 ½ tuntia. Matkan kaakkoinen ääripää oli sitten jo saavutettu, ja oli aika suunnata pohjoiseen, Miehikkälän kautta kohti Luumäkeä. Seutu oli mukavan kumpui-

*”Huoltamon turvamielle  
taisi olla ensimmäinen  
kerta, kun keskellä yötä  
tuli viisi sukkahousumiestä  
torkkumaan pöydällä,  
tuoleilla tai lattialla.”*

levaa harjumaastoa, mukavaa ajettavaa.

Luumäelle tullessa alkoi jo olla hämärää. Kylällä ei löydetty huolto- asemaa, mutta pikaisella puhelinhäiri- köinnillä seutua tuntevalta tuttavalta selvitettiin paikallisten huoltamoiden sijainti. Nehän löytyivät parin kilo- metrin päästä kirkonkylän keskustasta kuutostien varrelta.

Koko matkan epämiellyttävän vaihe lähti Luumäeltä. Kuutostietä kohti Valkealaa oli pimeää ja liikenne kohtalaisen vilkasta. Lisämausteena Tiehallinnon valopäät olivat keksineet täyraidat tien sivuun. Sinänsä hyvä idea, mutta jostain syystä ne raidat on vedetty reunaviivan oikealle puolelle, siis pientareelle. Se taas kaventaa pientareen käytännössä ajokelvottomaksi fillarilla. Siinä ei jää lainkaan pelivaraa huojahduksien varalta, joten käytännös- sä suurin osan matkasta ajettiin auto- väylän puolella. Lain mukaan pyörällä pitäisi ajaa pientareella, kiitoksia vaan tiehallinnolle, näin sitä lain kirjaimen noudattamista helpotetaan.

Lisähuomiona todettiin myös, että viiden valot päällä ajavan fillarin takia vastaan tulevien autoilijoiden ei mielestään tarvitse vaihtaa valoja lyhyille. Ei mitään herkkua polkea pimeässä kun ääliö autoilija sokaisee vastaantulijoita pitkillä valoilla.

Kuutostiestä selvittiin kuitenkin, ja pääsimme Valkealaan 24 tunnin huoltamolle. Valitettavasti huoltamo oli remontissa, joten suunniteltu puo- lenyön lepotauko jäi hieman vajaaksi. Huoltamon turvamielle taisi olla en- simmäinen kerta kun keskellä yötä tuli viisi sukkahousumiestä torkkumaan pöydällä, tuoleilla tai lattialla. Sen verran outo tapaus oltiin, että hän vielä

vahti ulkona, että varmasti häivyttään.

Matkan pimein osuus oli sitten Val- kealasta kohti Kuusankoskea. Valaise- maton tie keskellä metsää on oikeasti aika pimeä, ja kun kohdalle osui vielä tietöitä, matka ei ollut varsinaista her- kua, vaikka väsymys ei vielä ollutkaan pahimmillaan. Mutta kun keulille lai- tettiin kaksi hyvillä valoilla varustettua fillaria rinnakkain, tie saatiin valaistua sen verran hyvin, että siinä voitiin ajaa melko turvallisesti, varsinkin kun yöajossa vauhti putoaa kuitenkin paljon päivävauhtiin verrattuna.

Kuusankoskella tapahtui reitin ainoa eksyminen, ja siinä samalla reitinmuu- tos. Alunperin oli ollut suunnitelmassa ajaa pikkuteitä kohti Heinolaa, mutta isohkolle maantiellehän siinä kuitenkin päädyttiin. Silloin aamuyöstä alkoi reissun rankin osuus, kun unenpuute alkoi painaa oikeasti päälle. Jalat kyllä kävivät, mutta päässä alkoi sumeta. Kuusankosken ja Vierumäen välillä jouduttiin pitämään lepotaukoja aika tiheään, ettei uni päässyt yllättämään.

Yön yli ajettaessa väsymys tulee aaltoina, joiden kanssa ajaessa joutuu tappelamaan. Väsymysaallon iskiessä päätät joutuu ravistelemaan, kiroile- maan mielessään, puremaan hammasta ja tekemään kaikkea muuta mitä nyt mieleen juolahtaakaan hereillä pysymi- seksi. Välillä kyllä silti saattaa säpsäh- tää, kun huomaa alkavansa nukahtaa, ja fillari lähtee alta. Tai jos ei herää ajoissa, niin viimeistään sitten maassa rähmäl- lään.

Yö alkoi kuitenkin valjeta, ja lähes- tyimme Vierumäkeä. Paikallista urhei- luopistoa oltiin harkittu taukopaikaksi, mutta opiston respa ei ollut auki kun sinne päädyimme joskus neljän aikoi- hin aamusta. Siispä jatkoimme kohti viimeistä taukopistettämme Heinolaa. Siellä tiedettiin olevan 24 tunnin huol- tamo, mutta emme tienneet tarkemmin missä.

Paikallisilta aamuyön kulkijoilta kyselemällä selvisi, että Tähtiportti tai joku sellainen oli tulo- ja poistumis- suunnastamme katsoen melko tarkkaan mahdollisimman kaukana ja vieläpä oi- kein hankalasti fillarilla saavutettavissa





*Antti, Esa, Jukka ja Martti. Alkumatkasta vielä hymyilyttää.*

nelostien varrella. Hidasvauhtinen yöajo ja pari turhaa mutkaa yön aikana oli vienyt aikaa sen verran, että kovin kummoista taukoa ei ehditty pitämään. Vähän ruokaa ja kahvia kupuun, ja klo 06.00 fillarin päälle ja viimeinen 40 km kohti Asikkalaa.

Tauko ja auringon nousu oli kuitenkin piristänyt sen verran, että matka taittui mukavasti, eikä väsymys painanut enää pahemmin. Asikkalaaan saavuttiin hyvin aikataulun mukaisesti n. 433 km mittarissa. Paikalla olikin jo kolme muutakin joukkuetta, kaikki olivat selvinneet reissusta hyvin.

Kokemuksena Fleche oli oikein mukava. Sää suosi, ja reitti oli paria isoilla teillä ajettua osuutta lukuun ottamatta hyvä ajaa.

Vuoden 2010 Fleche ajetaan näillä näkymin 22.-23.5. Sitä ennen randonneur-ajoon voi tulla tutustumaan vaikka 200 ja 300 km breveteillä, jotka ajetaan alustavan aikataulun mukaisesti 200 km 24./25.4., 300 km 13.5. tai 15./16.5.

Kaksisatanen on sen verran lyhyt vetäisy, että sen suorittaminen onnistuu 13,5 tunnissa kevätterässäkin olevalta kuskilta helposti. 300 km on jo hieman vaativampi juttu, mutta ajallisesti se on kuitenkin niin lyhyt, että sen jaksaa

valvoa hyvin. Aikaahan siihen on 20 tuntia, joten kovaa ei tarvitse polkea, mutta nukkumaan pääsee kuitenkin melko ajoissa.

400 km ja Fleche alkavat sitten jo syödä kuskia. Ei se ajo mitään, mutta kun alkaa nukkuttamaan.

Ensi vuonna Suomessa ajetaan ainakin keväällä 200, 300, 400 ja 600 km brevetit. Heinäkuun alkuun on suunnitella 1000 km ajo. Syksyllä ajetaan vielä

toinen 200, 300, 400 ja 600 km sarja.

Tarkempaa tietoa Flechestä ja brevetisarjoista saa netistä liittymällä Googlen Audax Finland -keskusteluryhmään. Jäseneksi pääsee netissä osoitteessa: <http://groups.google.fi/group/audax-finland/>. Ajoista ilmoitetaan myös Fillarikalenterissa, [www.fillarikalenteri.fi](http://www.fillarikalenteri.fi), mutta Googleryhmässä pääsee myös osallistumaan keskusteluun aiheesta.

*Jukka Heikkinen*



*Fleche Finland 2009 osallistujat Asikkalassa. Kuva Mervi Vähälummukka*



# Mallorca

*Espanjalle kuuluva Mallorcan saari on houkutteleva matkakohde myös pyöräilijälle. Maaseutu sopii pyöräilyyn hyvin ja mäkiä kaipaavat voivat suunnata vuoristoon.*

Lokakuussa 2009 osallistuin Kari Mattilan järjestämälle 30. Mallorcan pyöräilyleirille. Tämänkertaisen syysleirin pitopaikkana oli Palman ranta, tarkemmin sanoen Ca'n Pastilla.

Monet matkalaisista olivat varanneet pyöränsä etukäteen Max Hürtzelerin vuokraamosta, jonne oli kuitenkin useamman kilometrin kävelymatka. Hürtzelerilta vuokranneet saivat alleen Cuben alumiinirunkoiset pyörät.

Oman pyöräni vuokrasin hotellimme alakerrassa työskentelevältä Norjan pyöräilymaajoukkueen hieroja Runelta, joka oli juuri aloittanut pyörienvuokraustoiminnan – olin hänen ensimmäinen asiakkaansa. Sain tulerän, hiilikuiturunkoisien Orbea Onix -kilpapyörän Ultegran osilla varsin kohtuulliseen 90 euron viikkohintaan. Varustukseen kuuluivat nopeusmittari, pumppu ja satulalaukku.

## Aloitustenkenki

Parin kokeneen pyöräilyleiriläisen kanssa lähdimme Deltan loivan nousun kautta kahville Llumajoriin. 50 kilometrin lenkki toimi mukavana aloituksena pyöräilyviikolle.

Pyöräilyleirin päiväohjelma oli varsin yksinkertainen. Klo 7:30 oli aamujumppa halukkaalle. Aamupalan tarjoilu alkoi klo 8:00. Lenkille lähdettiin hotellin edestä pääsääntöisesti klo 10. Illallinen tarjottiin klo 18:30, joten siihen mennessä pyrittiin tulemaan

takaisin. Erilaisia ryhmiä muodostui menohalujen mukaan.

## 1. ajopäivä: Cura

Ensimmäisenä varsinaisena ajopäivänä suunnistimme kolmen hengen ajoporukalla ns. Curan nousulle. Itse asiassa kyseessä on Randa-niminen vuori, jonka huipulla, 550 metrin korkeudessa, sijaitsee Santuario de Cura eli Curan luostari.

Tämä ensimmäinen mäkihaaste oli sykkeitä nostattava kokemus: pitkä tahkoaminen noin 165 lyönnin keskisykkeellä aiheutti välillä suoranaista ahdistusta. Myöhemmin ajatellen kaikista Mallorcalla ajetuista ylämäistä oikeastaan tämä ensimmäinen nousu tuntui vaikeimmalta. Curan myötä kroppa ikään kuin aukesi mäkirasiin. Toisaalta kokemuksen myötä mäkiä myös oppii ajamaan.

Curalta lähdimme kohti Felatnixia ja San Salvadorin n. 500 metrin nousua. Sateet kuitenkin yllättivät ja jouduimme jättämään nousun väliin, sillä serpentiinilaskut ja sadekehi sopivat yhteen huonosti.

Felatnixissa vietetyn lounastauon jälkeen päädyimme ajamaan Camposin ja Llumajorin kautta Palmaa. Osan matkaa ajoimme tasaista nousua vuorovedoin noin 37 km/h vauhdilla. Tehoja joutui laittamaan polkemiseen siinä määrin, että jossakin vaiheessa minun oli jätettävä leikki sikseen.

## 2. ajopäivä: Calvià

Sunnuntai käytettiin rentohenkiseen ajeluun ja palautteluun. Ajelimme Palman ohi rantoja pitkin Calviään lounaalle. Hieman nousuakin saatiin, kun lähdimme "Kälviältä" Ma-1016 -tietä Serra de Cans'in kautta Establimentsiin. Sieltä Palmaan olikin lähinnä alamäkeen tiputtelua.

## 3. ajopäivä: Lluçin, Sa Calobran ja Pikku-Sollerin nousut

Suunnitelmana oli ajaa suorinta tietä Incaan, josta edelleen Serra de Tramuntanan vuoristoteille. Erityisen odotuksen aiheena oli Sa Calobran nousu: syrjäiselle Sa Calobran rannalle johtaa yksi saaren tunnetuimmista serpentiiniteistä. Serpentiiniä kurvailivat myös lukuisat turistibussit ja autot, joten varovaisuuteen oli syytä.

Alas päästyämme emme jääneet turhia odottelemaan, vaan riisuimme tuuliliivit, söimme patukat ja lähdimme takaisin mäkeen. Reilun 10 kilometrin nousu vaati lähes 40 minuuttia hikistä polkemista.

Juomatäydennyksen jälkeen jatkoimme edelleen kiemurtelevaa tietä ylös vuoristoon. Lopulta työn palkitsi pitkä lasku Port de Solleriin. Edessämme häämötti vielä Coll de Soller eli "Pikku-Sollerin" nousu.

Ylämäkeen polkeminen sujui hyvin, mutta serpentiiniä alas laskiessa minulle sattui valitettava kaatuminen. Hetkeä ennen mutkaa tiessä oli pieni kostea kohta, joka ilmeisesti kasteli eturengasta sen verran, että se lähti seuraavassa mutkassa alta. Selvisin tilanteesta onneksi ruhjeilla. Mukana olleilla ensiapuvälineilläni sain haavat puhdistettua ja paikattua.

Pyöräkään ei kolhuilta säästynyt. Vuokra-Orbeasta vääntyivät oikea jarru- ja vaihdekahva sekä takavaihtajan korvake. Loppumatkasta takavaihtajan korvake katkesi kokonaan, ja neuvokkaan ajokaverin toimesta pyörästä tehtiin "instant-sinkula". Operaatio vaati takavaihtajan irrottamisen ja ketjun lyhentämisen sopivalle vaihteelle. Näin matka kohti hotellia pääsi jatkumaan. Ketjunkatkaisin ja pikaliitin on siis syytä löytyä satulalaukusta.

## 4. ajopäivä: Sant Jordi

Aamulla arvioin edellispäivänä sattuneen kaatumisen aiheuttamia vammoja ja totesin, että kunto on varsin hyvä ja lenkille on lähdettävä. Pitäisi vain saada ehjä pyörä alle. Soitin Runelle ja kerroin kaatumisestani ja pyörän kohtalosta. Selitin, että tarvitsin uuden





pyörän käyttöön, jotta ehdin klo 10 starttaavalle lenkille.

Toimistolle päästyäni Rune sanoi toimittavansa pyörän huoltoon. Onneksen näytti siltä, että joutuisin korvaamaan ainoastaan uuden takavaihtajan korvakkeen ja ketjun. Sain uuden vastaavan pyörän alle ja ehdin juuri ja juuri päivän lenkille.

Vuorossa oli palauttelupäivä, mikä toteutuikin hyvin, kun keskisyke jäi alle sadan. Ajoimme neljän hengen ajoporukalla Sant Jordiin. Mennessä kävimme katsomassa suola-altaita. Päivän kohokohta oli kuitenkin Ses Salinesista löytynyt velodromi, jossa oli suorastaan pakko käydä kellottamassa muutamia maksimivetoja.

### 5. ajopäivä: Viinitie ja pyöräilykaupat

Aamulla lähdin Mattilan johtamalle rauhalliselle päiväretkelle. Ajelimme kaunista Viinitietä ja tutustuimme muutamisiin paikallisiin pyöräily- ja urheiluliikkeisiin. Halvimpana ja suurimpana liikkeenä jäi mieleen Palman lähetyvillä Es Figueralissa sijainnut Decathlon. Sieltä sai mm. henkselein varustettuja pyöräilyhousuja 27 euroon ja sisärenkaita 3 euroon.

Paluumatkalla kävimme Binialissa kahvilla. Pienessä kahvillassa oli urheilutunnelmaa, kun paikalliset seurasivat tiiviisti Rafael Nadalin ja James Blaken tennisottelua Shanghai Mastersissa.

### 6. ajopäivä: Mäkipäivä Port d'Andratxista Esporlesiin

Viimeiselle ajopäivälle oli suunniteltu kunnan vuoristopäivää, mutta sitä ennen oli poljettava Andratxiin. Eri näisten suunnistusongelmien vuoksi siirtymään kului kuitenkin odotettua enemmän aikaa, ja päivä piti jättää nousujen osalta odotettua lyhyemmäksi.

Port d'Andratxiin päästyämme söimme lounaan. Sopivaa reittiä etsiessämme löysimme 15 % mäen, joka vedettiin ylös ja havaittiin sitten umpikujaksi. Lopulta saavuimme kuitenkin Andratxiin, jossa pysähdyimme vesitäydennykselle ennen nousuja. Vaikka Valldemossa oli tällä kertaa jätettävä väliin, kaunis vuoristoreitti tarjosi kuitenkin aivan riittävästi haasteellisia mäkiä. Esporlesin kautta lähdimme laskuun kohti Palmaa.

Harkitsemisen arvoinen vaihtoehto olisi ollut siirtyä Andratxiin taksilla. Näin vuoristojen koluamiseen olisi jäänyt huomattavasti enemmän aikaa.

Päästyäni hotellille pesin pyörän ja palautin sen Runelle. Rikkoontuneesta pyörän korjauksesta maksoin 40 euroa,

mitä pidin kohtuullisena. Takavaihtajan korvakkeen ja ketjun lisäksi pyörään vaihdettiin vaihdevaijeri.

### Yhteenveto

Viikon leirillä tuli vietettyä pyörän päällä noin 37 tuntia, 750 kilometriä ja yli 7000 nousumetriä. Kaloreita lenkeillä paloi sykemittarin mukaan yhteensä n. 17 000 kcal.

Viikon matkan hinta oli 690 euroa sisältäen lennot, yhden hengen huoneen ja puolihoidon. Pyörän vuokraus, lentokentän taksimatkat (n. 10 €), lounastaminen (n. 10 € päivässä) sekä erilaiset varusteet (kartat yms.) tekivät matkan kokonaishinnaksi noin 900 euroa.

Hotelli Brasilia on kohtuullisen hyvätasoinen ja sijainniltaan onnistunut, sillä lentoasemalle on alle 10 minuutin taksimatka. Hotellin huoneista avautuu näkymä merelle, ja hiekkaranta alkaa käytännössä ovelta. Hotellissa on kuntosali sekä runsas ja monipuolinen ruoka. Alakerrassa tarjoo palvelujaan Norjan pyöräilymaajoukkueen hieroja Rune, joten pyöräilijän kannalta palvelut ovat kohdallaan. Hotelli Brasilia onkin kasvattanut viime vuosina suosiotaan etenkin suomalaisten ja norjalaisten pyöräilijöiden keskuudessa.

Syksyllä Mallorca tarjoaa oivan tavan jatkaa pyöräilykautta. Kilpailuintoinen saattaisi harkita myös osallistumista Baleaarien pyöräilyviikon kilpailuihin, johon kuuluu mm. kortteliajaja ja Mallorcan ympäriajo.

Seuraavan kauden kisoihin tähtäävän harjoittelun kannalta paras aika leiritykselle on kuitenkin keväällä. Tavalliselle kuntoilijalle ja retkeilijälle pyöräilyn ajankohdalla ei ole samalla tavalla merkitystä.

Ensimmäinen pyöräilyleiri Mallorcalla jätti halun palata saarelle. Mielestä siintää 135 kilometrin mittainen ja 2300 nousumetriä keräävä reitti Port d'Andratxista Can Picafortiin, joka tarjoaisi takuuvarmasti jaloille töitä. Reitille mahtuu myös lukuisia nähtävyyksiä, kuten Sollerin satamakaupunki ja Llucin 1200-luvulla perustettu luostari, joka sijaitsee vuorien ympäröimässä laaksossa yli 500 metrin korkeudessa.

Janne Nurminen

Max Hürzelerin pyörävuokraamo:

[www.huerzeler.com](http://www.huerzeler.com)

Baleaarien pyöräilyviikko:

[www.vueltamallorca.com](http://www.vueltamallorca.com)

Pyöräilyliikkeitä Mallorcalla

[tinyurl.com/mallorca-pyoraily](http://tinyurl.com/mallorca-pyoraily)

Mainittujen lenkkien reittitiedot:

[www.gpsalbum.com/fi/jn](http://www.gpsalbum.com/fi/jn)

## Vinkkejä Mallorcan pyöräilijälle

### Muistilista

- oma pyöräilykypärä mukaan
- aurinkovoide
- ripulilääkettä (Imodium, hiilitabletit)
- säämiskävoidetta, hiertymien ehkäisyyn
- kortisonia, mahdollisten hiertymien hoitoon
- taskuun mahtuva tuuliliivi vuoristolaskuja varten
- irtohihat
- omat syke- ja muut -mittarit, magneetit ja varaparistot
- 2 pitkää juomapulloa
- juomajauheet tai tiivisteet
- vararenkaita, rengasraudat, pumppu, monitoimiavain, ketjunkatkaisin, pikaliitin
- jos vuokraat pyörän, ota mukaan omat polkimet, ajokengät ja tarvittaessa myös satula
- soittokello, hyödyllinen siirtymissä ja kaupunkiajossa
- käteistä rahaa kaupoissa asioimista varten

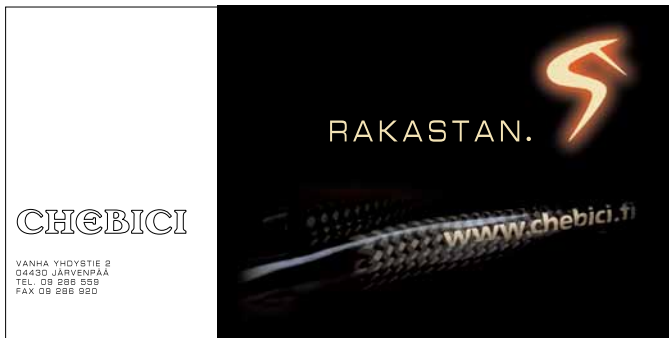
### Turvallisuus

- Kypärän käyttö Mallorcalla on lakisääteistä
- Henkilökortti ja hotellitieto on syytä pitää aina mukana
- Vuoristoon ei kannata lähteä yksin. Jos ajat mutkasta ulos, ei ulosajoa huomaa välttämättä kukaan.
- Vuoristolaskuissa vauhti kasvaa helposti suureksi. Laskiessa on syytä aina pitää ajolaseja päässä, koska hyönteisparvet voivat yllättää. Jarruttaessa tulee käyttää molempia jarruja.
- Vuoristoteiden kurveissa on usein sadeveden mukana tullutta hiekkaa ja kiviä. Kannattaa ajaa keskellä kaistaa.
- Vuoristotiellä voi olla parempi kaatua kuin ajaa ulos, sillä alas voi olla pitkä matka
- Teillä voi tulla vastaan turisteja väärällä kaistalla tai tielle voi hypätä kilipukki tai muu kotieläin
- Pyörää kannattaa säilyttää varjossa, koska aurinko voi poksauttaa renkaan
- Mäissä voi rasittaa kroppaansa rajusti. Huomioi kumuloituva väsymys ja riittävä palautuminen. Ylämäkiä voi ajaa myös PK-alueella!
- Maaseudun pikkuteitä ajaessa on syytä pysyä hereillä, sillä risteysksiä tulee yllättäen ja usein sinä olet pysähtymis- tai väistämisvelvollinen
- Huolehdi riittävästä neste- ja energia-tankkauksesta



**Polkija**  
20 vuotta

Helsingin Polkupyöräilijät  
kiittää ystäviä ja yhteistyökumppaneita,  
jotka tukevat tämän juhlalehden painatusta:



**Cycle Center**  
09 7275578



WWW.HUH.FI

**Helsingin Urheiluvälinehuolto**  
Latokartanontie 7 (Malmi) • www.huh.fi

HePoa tukevat jäsenalennuksia myöntämällä myös:

**Kauppa-Veljet**  
www.kauppaveljet.fi

**Lauttasaaren Pyörä ja Urheilu**  
www.larunpyora.com

**Velosport**  
www.velosport.fi





## Polkija 20 vuotta

# 28 vuotta retkitoimintaa: HePon retkivuosi 2009

### Huhtikuussa liikkeelle

Retkikauden avaus 18.4. innosti mukaan 26 pyöräilijää. Tämän Timo Tuutin vetämän retken päätteeksi yhdistys tarjosi aloituskahvit Maunulan majalla.

Seuraavana sunnuntaina Tapio Kontula veti hyvin mielenkiintoisen Arabian taideajo -retken, missä retken taideosuudesta vastasi kävelevä op-paamme, Taideteollisen korkeakoulun taidekoordinaattori Tuula Isohanni.

Vetämäni Furuvikin saunaretki kokosi 12 henkeä. Keväisen kuulas ilma suosi meitä, joten pystyimme kahvittelemaan mukavasti ulkoilmassa.

Helatorstain retki kiersi Kuusisaaren, Katajajarjun, Otaniemen rantaraitin ja Talin huipun kautta. Kahvitauko pidettiin Villa Elfvikissä. Liekö synnä tihruinen aamu vaiko sateen uhka iltpäivällä, retkelle osallistui vain viisi polkijaa.

Reijo veti Ostarikierroksen seuraavana sunnuntaina saaden letkaan 19 pyöräilijää. 70 kilometrin retki vei Keski-Espoon ja Länsi-Vantaan ostoskeskuksien äärelle.

### Vilkasta kesäretkelyä

Kesäkuun ensimmäisenä sunnuntaina vetämäni Luonnollinen retki suunnautui Vantaan- ja Mätäjoen varsille. Tutustuimme Pitkälän rinnelehtoon ja Tammistonmäen luonnonsuojelualueeseen sekä lyhyesti myös Niskalan arboretumiin. Etenkin Tammistonmäki tuntui olleen mieluisa retkikohte.

Retkikauden ilmiönä oli Markus Lohikosken vetämä lähes kymmenen retken putki. Etupäässä Markuksen retket olivat 30 kilometrin mittaisia – mukaan mahtui kaksi 70 kilometrin taivallustakin – ja niille osallistui keskimäärin 13 retkeläistä.

Santahaminan retkemme kanssa kävi vanhanaikaisesti. Kapteeni Puska oli estynyt ottamasta meitä vastaan, ja tehtävään pestattu kollega teki oharit eli ei lainkaan muistanut tapaamistamme. Näin me 22 retkeläistä jäimme Santahaminan ”rannalle ruikuttamaan”, jonka jälkeen retken vetäjänä turvauduin B-suunnitelmaan. Lähdimme Mustikka-maalle, Korkeasaaren sillan kupeeseen kahvittelemaan.

Retki uusitaan mahdollisuuksien mukaan kesäkaudella 2010, ja ensisijaisesti mukaan pääsevät ne, jotka olivat mukana Santahaminan portilla tai yrittivät ilmoittautua, mutta eivät päässeet.

Elokuun kahdeksantena päivänä, tosi lämpimänä, teimme Nuuksion makkarasafari -retken Mustalammen grillikatokselle.

Seuraavana lauantaina vedin kuuden hengen letkaa Pohjois-Kirkkonummelle, Tampajalle uimaan. Kummallakin retkellä Reijo veti porukat majalta kakkoslähtöpaikalle.

Irislahden rannalla oleva Espoon rantaraittiin kuuluva kiistely silta avattiin juhllallisin menoin 29.8. Koskapa tämä oli lauantai, päätin vetää sellaisen retken, jonka alku- ja päätepiste ovat Espoossa. Ajoimme Karhusaaren kautta Haukilahteen, ja olimme kuuteen pekaan sopivasti paikalla, kun tämä kausi kaarisilta sai nimekseen Iiriskaari.

Avajaistilaisuuden jälkeen Espoon kaupunki tarjosi pullakahvit avajaisvieraille Café Merenneidossa Matinalhdessa. Kahvitelun jälkeen ajoimme rantaraittia vielä Espoonlahteen asti, josta palasimme takaisin Tapiolaan Espoon keskuspuiston kautta.

Seuraavana päivänä Risto veti Kurttila Classic -retken. Seitsemästätoista osallistujasta vain yksi kastui perusteellisesti kun me muut olimme sopivasti kahvituolla Saunalahden Bastuvikin kartanossa roiman ukkossateen aikana.

### Ramsinniemiessä hyvä osanotto ja mukava tunnelma

Tällä kaudella on ollut tavanomaista vähemmän osallistujia. Todennäköisesti syitä on useita ja ne muodostavat näin

sattumien summan. Itse olen aprikoinut yhdeksi syyksi sitä, että tänä kesänä on ollut normaalia enemmän lyhyitä, 30 kilometrin retkiä.

Niin tai näin, mutta löytyipä niitä hepolaaisia, kun riittävän pitkälle kautta kuljettiin – nimittäin Vuosaaren Ramsinniemiessä, jossa meitä kokoontui liki 50 HePo-päivästä kiinnostunutta. Yhdistys tarjosi perinteiset pulla- ja kakkukahvit – joista kiitokset ahkeralle kahvitusryhmällemme – sekä rantasaunan uintimahdollisuuksin ja makkarapaistoin, ilman ollessa kesäisen lämmin ja aurinkoinen syyskuun puolivälistä huolimatta.

Reijo veti kauden päättöretken 11.10. Seutulaa, jonka jälkeen Pirjo Nurmisto muonitti retkeläisiä kotonaan Ylästössä yhdistyksen piikkiin maukkaalla keitolla ja vastapaistetuilla sämpylöillä sekä omenapiirakalla. – Yleisenä mielipiteenä päättöretkeläiset ihmettelivät, miksi hallituksen edustajaa ei ollut paikalla.

### Maunulan majan kahvilan loppu

Toukokuun viimeisenä päivänä päättyi Marja-Leena (’Malla’) Sipilän työsuhde Helsingin Ladun leivissä Maunulan majalla. Majan jatko on vielä auki. Talvikaudella olemme sunnuntaisin kokoontuneet majalle turinoimaan, ja nyt tätä lystiä ollaan sovittelemassa Pirkkolan uimahallin kahvioon tulevaksi talveksi. Tuoreinta tietoa Maunulan majan ilmoitustaulultamme.

Matti Takala



Sää suosi retkeläisiä HePo-päivänä Vuosaaren Ramsinniemiessä.



## Polkija 20 vuotta

# Uolevin matkassa 2001–2007

Uolevi Langinmaa on erikoistunut vetämään hepolaisille retkiä Viroon, ja myöhemmin myös Latviaan. Ensimmäinen näistä retkistä, jolla olen saanut olla mukana, vei pääsiäisenä 2001 Loksaan, noin 80 kilometriä Tallinnasta itään, Lahemaan kansallispuiston reunamille.

Seuraavina vuosina olemme kolonneet Viroa kesäisin, varsinkin juhannuksen korvilla, ja näillä retkillä mielenkiintoa on lisännyt melontaosuu- det intiaanikanootein.

### **Vuosi 2001**

Ensimmäinen Uolevin vetämistä retkistä oli Loksan pääsiäisretki, joka aikaisesta ajankohdastaan ja vallinneesta ilmanalastaan johtuen ristittiin myöhemmin Loksan jäätikköretkeksi.

Suomessa oli ollut poikkeuksellisen lämmin parin viikon ajanjakso ennen pääsiäistä, ja osa meistä oli lähtenyt liikkeelle tosi kepein varustein. Pitkänperjantain navakan itäviiman tuloksena olin lauantaina Loksassa kuumeessa muiden lähtiessä kartanokierrokselle.

Perjantaina ei ollut maassa lunta, ilmassa kylläkin, ainakin mitä myöhäisemmäksi päivä kävi. Lauantain vastaisena yönä oli sitten tullutkin kymmenkunta senttiä lunta. Siinäpä olikin tekemistä kun porukka lähti fillareilla kierrokselle. Kun tiet olivat peilijäissä, arvata saattaa kuinka moni lankesi matkallaan renkaiden osoittaessa yllättäen yläviistoon. Uolevin kartanokierros sai lyhennetyt lopun, sillä retken pituutta karsittiin, ja osa porukasta tuli jopa taksilla tai muulla pelillä takaisin majapaikkaamme takatulen lämpimään huomaan. – Päivän päätteeksi sauna ja vatsat täyttävä

ruoka lämmittivät mieltä ja kehoa.

Paluupäivänä, pääsiäissunnuntaina, olin jälleen pystyssä, ja pääsin toteamaan, että fillaroinnista kylätiellä umpihangessa ei oikein tule juuta eikä jaata. Isommalle maaseututielle päästyämme pystyimme sentään ajamaan autojen renkaiden jälkiä pitkin. Etenemismme oli kuitenkin niin hidasta, että alkuperäisen suunnitelman mukaista Pietarintien välttämistä emme voineet toteuttaa vaan sinne oli mentävä, niin yksitoikkoinen ja vilkasliikenteinen kuin se olikin. Se oli kuitenkin aurattu, ja piennarkin oli kohtuullisen leveä. Ehkä yhtä autoa lukuun ottamatta muut väistivät meidät ohituskaistaa pitkin.

### **Vuosi 2002**

Heinäkuun puolivälin paikkeilla lähdimme Viroon, Pedjajoen maisemiin melomaan, alavirtaan Emajoen suuntaan. Sain Onervan etumelojakseni, ja melontamme lähti onnettomasti liikkeelle, kun ensimmäisessä mutkassa – ruuhkassa – täräytin kunnolla keskellä ruovikkoväylää olevalle isolle kivelle, ja Onerva joutui hyppäämään veteen saadakseen meidät irti. Myöhemmin Onerva toimi erinomaisen hyvänä kivi- ja kavahtina haukansilmineen.

Ennen Puurmanin pappilaa meillä oli yksi pato vastassa. Kiersimme sen kävellen ja kanootteja vetäen kohdasta, jonka osa meistä oli Uolevin johdolla saapumispäivänämme käynyt tsekkaamassa fillareilla liiukkellessamme. Pappilakatselmuksen ja mehukestityksen jälkeen olimme pian toisella padolla, jolta kylän lapset hyppivät uimasilleen. Ehkä viitisen kilometriä Puurmanin jälkeen pysähdyimme yöpymään nelikerroksiseen lintutorniin, jossa yöllä olimme hyttysten ja yölintujen laulannan armoilla.

Ennen kuin lähdimme jatkamaan seuraavana aamuna, Tammemäen isäntä Risto Viht toi Ene-emäntänsä laittamat eväät, aamiaisen ja lounaan läheiselle maantiesillalle, josta parivaljakko Uolevi ja Merja kävivät ne noutamassa muiden vielä nukkuessa. Kokopäiväistä melontaa olivat pitkittämässä erinäiset majavapadot, joiden yli piti kanootit hilata tai jopa nostaa, tai ainakin melojat piti nostaa. Mutkittileva jokiuoma Alam-Pedjan luonnonsuojelualueella teki melonnan erittäin mielenkiintoiseksi.

Risto Viht tuli hakemaan meidät Palupöyhjasta, ja vei Tammemäen tilalleen, josta myöhemmin lähdimme ajelemaan kohti Tallinnaa, Koerun ja Jänedan kautta.

### **Vuosi 2003**

Olimme päättäneet lähteä Viroon jo juhannuksen tienoolla, sillä edellisen vuoden heinäkuussa tuntui siltä, että melontavedet alkavat tuohon aikaan käydä jo vähiin Viron joissa. Tällä kertaa melontajokenamme oli Pölsamaajoki. Poljimme Tallinnasta Koeruun, jossa Uolevi tarjosi saunan jälkeen ylläkkeksi kuohujuomat jättimäisestä Törleypullosta edellisen syksyn 70-vuotissyntäreidensä kunniaksi, ja kaiken tämän jälkeen vielä jokainen raapusti nimensä pullon lahjapakkaukseen, ja pullo asetettiin komistamaan baarin ylähyllä muistona meistä.

Pölsamaajoki oli mielenkiintoinen, vähän samantapainen kuin edellisen kesän Pedjajokikin – täynnä yllätyksiä. Heisipuut kukkivat valkoisenaan ja tilitit lauloivat ehtimiseensä meloessamme joen kiemuroissa.

Yksi yö vietettiin tekojärven saarella, Ohdakesaareksi nimeämässäni paikassa, joka nimensä mukaisesti oli täynnänsä niitä, ja jossa yksi niistä puhkasi hauraan kumipatjani sillä seurauksella, että jatkossa nukuinkin niin tiiviisti maata vasten puolijoukkue-teltassamme kuin olla ja voi, Uolevin maata vieressä herroiksi omassa telttasängyssään, jonka hän oli aiemmin tuona vuonna käynyt viemässä Ristolle Tammemäkeen.

Oma lukunsa oli Pölsamaan kaupungin ohittaminen, ja tätä noin neljänsadan metrin kanoottialutusosuutta varten olimme varanneet matkaan kaksi kanoottikärryä. Alkuperäisen ajatuksen mukaan meidän piti saada varusteemme kulkemaan kanooteissa kärrymatkan ajan, mutta toisin kävi, ja niin roudasimme kanootit ja varusteet erikseen kärryjen heiveröisyyden johdosta. Kärryt olivat kokoontaitettavia eli kulkivat muiden matkatavaroiden mukana kanooteissa melontaosuuksilla.

Aikanaan, ja vielä yhden yön nukkutuamme, löysimme itsemme jälleen Palupöyhjasta, josta Risto kävi noukimassa meidät jälleen Tammemäen tilalleen. Sieltä pari päivää myöhemmin poljimme Türiin, josta jatkoimme rautateitse Tallinnaan.

### **Vuosi 2004**

Kolmas melontajokemme oli Emajoki, se mihin kahtena edellisenä vuonna olimme päätyneet ennen kuin Risto Viht oli käynyt meidät pois noukkimasta. Tällä kerralla ajoimme Tallinnasta ensin Paideen, jonne saavuumme likomärkinä liki koko matkan kestäneiden sateiden kastelemina. Tällä retkellä olimme





varustautunut hyvin, ja kumisaappaatkin olivat matkassa, mutta miksi ne eivät olleet jalassa kun niitä olisi heti ensimmäisenä päivänä tarvittu?! Sen sijaan haalittiin majapaikasta kaikki mahdolliset lehdet ja tungettiin niitä kengät ja sukat täyteen...

Paidesta poljimme jo paremmassa ilmanalassa Pölsamaalle, ja sieltä ukkosen säestyksellä Puurmaniin, Tammemäen tilalle. Tuona päivänä emme kastuneet. - Yön nukuttuamme lähdimme lukumääräisesti parittomana letkana polkemaan kohti läheistä Ammejokea. Siitä muodostuikin amme - aivan sananmukaisesti. Aika anteeksiantamatonta oli tunkea kolme herraa, Michael, Jaakko ja minä, yhteen kanoottiin, joka liki hörppi vettä. Lopulta eräässä sillanalusessa, joen tulviessa, se kallistui niin, että olimme jorpakossa alta aikayksikön. Pitkistäkään kumisaappaista ei ollut paljon hyötyä kun itse olin kaulaani myöten vedessä.

Emajoki virtaa Tarton läpi, ja Tartossa pidimme sitten ensimmäisen ja toisen yön välisenä melontapäivänä kunnollisen tauon, kävimme kaupungilla pienissä ryhmissä, ja söimme herroiksi - kanoottien ollessa parkissa ravintolan laiturin kupeessa. Toiseksi yöksi meloimme Luunjan sillan liepeille, ja kolmanneksi Emajoen suulle, liki Peipsijärveä olevaan Praagan kalastajakylään, jossa leiriydimme pienelle kuivalle pläntille miehittämättömän kalastajamökin viereen.

Viimeisenä, neljäntenä melontapäivänä lähdimme aikaisin liikkeelle, jotta voisimme narrata Peipsijärven tuulten herraa, ja hyvinhän me siinä onnistuimmekin. Aallot olivat pitkiä ja matalia, ja joitakin lahtien suualueiden ylityksiä lukuun ottamatta meloimme aika lailla rantaviivan tuntumassa. Pari kertaa poikkesimme rantaan, ensin Varnjaan, jossa teimme katselmuksen vanhoillisvenäläisten elämäntapoihin, käyden myös heidän museossaan, ja jäätelöaltaita tyhjentelemässä ja toisen keran Kasepään ja Kolkjan välimaastossa soppaa tekemään nuotiolle rantaviivan tuntumaan. - Risto Vihti haki meidät tällä kertaa Laheperajärven rantamilta Kolkjan ja Alatskivin välimaastosta, ja vei Tammemäen tilalleen.

Tammemäessä olimme oikein juhlamielellä. Uolevi oli pyytänyt meitä varaamaan parempaa yllemme, mutta ei ollut kertonut syytä siihen. Syy selvisi kun olimme syöneet maarumme täyteen hyvää Ene-rouvan apetta - Uolevi oli tilannut meille trion soittamaan tanssimusiikkia, ja niin salin lattia



2001 oli varsinainen jäätikköreissu. Kuvassa poljetaan Loksan retken välipäivänä. Kuva Uolevi Langinmaa



Uolevi on pyytänyt meitä ryhmittymään kuvaan Pedjajoella seisten itse joessa lantiota myöten vedessä - harmi ettei kuvaaja näy kuvasta.



notkui jammaavia hepolaisia yllin kyllin.

Viimeisenä matkapäivänä ajoimme Tammemäestä Vöhmaan, Viljandista Tallinnaan vievään junaan noustaksemme.

Lokakuussa oli ensimmäisen herraretkemme vuoro, kun kävimme tutkimassa seuraavan kesän melonta- ja pyöräilymahdollisuuksia Pärnujoen suunnassa.

#### Vuosi 2005

Taas olimme liikkeellä juhannuksen tienoolla. Muutamat porukasta ajoivat Tallinnasta Turiin koko matkan pääporukan ajaessa ensin junalla Raplaan, josta loppumatka taivallettiin ensimmäiseen majapaikkaamme. Ensimmäinen ilta vietettiin Pärnujoen saarella, joka on siltayhteydessä majatalomme pihaan. Täällä polkemisintoisimmat pääsivät polkuveneillä pyörähtelemään tämän pienen saaren ympäri.

Toisena päivänä ajoimme Raen kylään, jonne Risto Viht toi kanootit, ja otti fillarit säilyttääkseen ne näiden kolmen melontapäivän ajan.

Kurgjan mallitila oli ensimmäinen retkikohteemme, ja täällä pääsimme myös kahvittelemaan vanhassa riihesä, sään helliessä meitä.

Ennen toista melontapäivää yövyimme Lüüstessa, jossa viime syksynä käydessämme oli herttainen vanharouva miehineen, ja he ottivat meidät silloin aurinkoisin mielin vastaan tutustuesamme. Pettymys oli suuri tullessamme meloen paikalle. Rouva oli myrtyä, eikä

palvelukaan tuntunut pelaavan. Seuraavana aamuna Uolevi katseli kuinka rouva kävi hakemassa varastosta puuroryynejä, mutta mepä emme puuroa saaneetkaan vaan saimme syödä sitä eilistä papusoppaa – aamiaiseksikin! Uolevi on vetänyt ristin tämän majoituspaikan kohdalle.

Pärnujoki osoittautui tavattoman kiviseksi ja koskiseksi. Kun vesi oli alhaalla, kosket olivatkin melko haasteellisia melottavia. Lentäväksi lausahdukseksi täällä tuli kysymys, pidetäänkö tauko ennen vai jälkeen kosken – ei vaan keskellä – siihen kun jäähdettiin!!

No, talviturkki tuli kastettua vähän ennen Torin seuraavaa majapaikkaamme. Kun Michael oli vähällä pudota kanootista ja pääsi nousemaan takaisin, hän oli ihmetelty, että minne minä olin häipynyt – kesken melomisten! No, minä istuin Pärnujoen pohjassa, kivellä, veden ulottuessa suurin piirtein rintaan asti. Ihmisiä oli hetkeä ennen alitettu siltä täynnänsä, ja kun siinä sitten hieman tokenin, mela edelleen tiukasti kädessäni, nousin melaa apunani käyttäen kosken seisomaan, kumarsin yleisölleni, ja lähdin kävellen räpiköimään kohti rantaa...

Saunan ja päivällisen jälkeen oli mahdollisuus käydä Torin Helvetissä, hiekkakiviluolassa, ja tutustua Piruun, joka seiso Torin kirkon kupeessa, mutta vain muutamalla oli enää voimia lähteä sinne, vaikka kirkolle ei montaa kilometriä ollutkaan.

Kolmas melontapäiväkin oli

yllätyksellinen. Vähän ennen Sindin kaupunkia Uolevin navigointilaitte ilmoitti meidän olevan jo meren pinnan tasolla, mutta sitten yllätykseemme vastassamme oli kymmenkunta metriä pudotusta, ja taas pääsimme kiertämään pataa.

Kävimme haukkaamassa aterian, minkä jälkeen meille tulikin kiire. Näytti siltä, että tuuli oli yltyvässä. Lähdimme melomaan voimistuvaan vastatuuleen kohti Pärnuja, ja joen suun lähestyessä aallot kävivät aikamoisiksi. Saimme tehdä hartiavoimin töitä, jotta kippo ei keikahtanut, sivuaaltoon ei ollut varaa.

Kolmpäiväinen melontaosuus oli takana, ja lähdimme polkemaan Pärnun länsipuolelle, Saarenmaan satamaan suuntaan, jossa majoituimme onnettomaan Pivarrootsiin, koirankoppeihin, kuten Uolevi majoitusmestamme nimitti. Mökeissä oli neljä sänkyä vieriveressä, ja yksi vielä kerrossänkynä, ja pieni pöytä – muuta mökkiin ei sitten mahtunutkaan. Vähän kuin siskonpeiteissä olisimme maanneet. Edellisenä syksynä olimme käyneet lähietäällä tutkimassa majoitusmahdollisuuksia, ja totesimme ne hyväiksi, mutta juuri ennen lähtöämme sieltä tuli viesti, että kaivinkone oli katkaissut alueelta sähköt, ja niitä ei saada takaisin ennen meidän visiittiämme. Näin he olivat järjestäneet meille tällaisen kehnonpuoleisen yllätyspaikan.

Seuraava majoituspaikka oli Lihulassa, jonne ei ollut pariakymmentä kilometriä enempää poljettavaa. Majoitautuimme paikalliseen hotelliin lähdimme tutkimaan Matsalun luonnonsuojelualuetta, ja nousimme yhteen lintutorniinkin. Illalla saunottiin herroiksi hienosti restauroidussa tallirakennuksessa. Ja illallistettiin läheisessä ravintolassa.

Lihulan jälkeen oli vuorossa Haapsalu, jossa tutustuimme museorautatiehen. Rata Haapsaluun rakennettiin Venäjän tsaaria varten, mutta hänpä ei sitten tullutkaan ajamaan tällä radalla. Ennen piispanlinnan raunioilta lähtöä alkoi sataa, mutta jäljellä oli kymmenkunta kilometriä majapaikkaamme. – Viimeinen yö vietettiin Paldiskissa, jolloin tutustuttiin myös jyrkkäreunaiseen pankarantaan.

Syksyn herraretki suuntautui aluksi Matsalunlahteen laskevalle Kasarijolle, jota ei sitten vielä tässä vaiheessa päätetty ottaa seuraavan kesän melontajokeksi, mutta onpahan tutkittu. Seuraavana päivänä tutustuimme Viron pisimpään jokeen, Etelä-Virossa virtaavaan Vöhandujokeen, joka tuntui aika



Matti ja Michael melovat tyylipuhtaasti kivisestä kynnyksestä. Kuva Uolevi Langinmaa





*Tauko Mäeküllassa, kymmenkunta kilometriä Paidesta Tarton suuntaan. Kuva Matti Takala*

vuolaalta meidän suunnitelmiimme. Kolmantena päivänä kävimme tutkimaassa Viljandia ja sen linnanraunioita.

#### **Vuosi 2006**

Kevättalven herraretki suuntautui Suomenlahden etelärantamille, Palmsen ja Sagadin kartanoille, joita oli tarkoitus koluta sitten kesälläkin. Uolevilla oli mukanaan avustuskuorma Torman kirkolle, ja sitä kautta sitten pyöräytettiin matkamme pääkohteeseen, Voorenmaan külallistenmajaan, jossa saunoimme illalla savusaunassa ja kylvimme hankien keskellä haloilla lämmitetyssä paljussa. – Kolmipäiväisen tutkimusretkemme keskimmäisenä päivänä tutustuimme Tartoon.

Kesäretkemme kulun suuntasimme pitkin Suomenlahden etelärantamia: ensimmäinen yö Vihulan kartanossa, toinen Toilan sanatoriumissa, kolmas Peipsijärven pohjoisrannalla Alajöella, neljäs Marjan Majalla, johon tutustuimme edellisenä syksynä. Viides yö vietettiin vielä Peipsin rannalla, vanhoillisvenäläisessä Peipsiäären kunnassa, Kolkjan-Varnjan alueella pienissä leirintämökeissä.

Kun aiemmilla hakemisilla emme oikein löytäneet uutta mieluisaa melontajokea, päädyimme palaamaan takaisin Pedjajoelle. Meloimme koko päivän,

ohitimme pari majavapatoa, lounastimme Londonissa ennen Emajokea, ja Emajoella lähdimmekin melomaan ylävirtaan kohti Võrts-järveä, jonka rantamilla Risto odotti meitä Enen laittamien eväiden kera, ja syötyämme Risto heitti meidät Viljandiin, jossa olimme kaksi seuraavaa yötä ennen Tallinnaan palaamistamme.

Syysherraretkellä käytiin tutustumassa Latvian puolelle Gaujajokeen, ja sen lisäksi Valmierassa ja Cēsiksessä vietimme pitkän tovin – niin pitkän, että Siguldaan asti emme ehtineet. Oli lokakuun alku ja Cēsiksessä oli silti niin lämmintä, että saatoimme lounastaa katuterassilla vähissä vaattessa. Se tuntui jotenkin ihmeelliseltä – se, että kesä jatkui vielä täällä.

#### **Vuosi 2007**

Kesäretki suuntautui Latvian Līgatneen, jonne saavuimme Tallinnasta bussilla kera 24-paikkaisen katetun fillaritrailerin. Täällä olimme kolme yötä, jona aikana muut kymmenen retkeläistä meloivat Gaujajokea. Itse myöhäisenä ilmoittautuneena tyydyin ensimmäisenä päivänä makoilemaan hotellissa, ja toisena päivänä tein fillarilenkin läheiseen eläinpuistoon, jossa mäkiä oli vaikka muille jakaa.

Neljänneksi yöksi fillaroimme kui-

via, pölyviä ja täristäviä hiekkateitä Cēsikseen, josta ruokailun ja pienen kaupunkikierroksen jälkeen jatkoimme Smilteneen.

Viides yö vietettiin Viron rajalla Valgassa ja kuudes Tõrvassa. Ennen Tõrvaa olimme kokeneet taas jos jonkinlaisia nähtävyyksiä, kuten Pajun pyramidi ja Barclay de Tollyn mausoleumi. Majoittautumisen jälkeen jatkoimme Tõrvan ja läheisen Helmen katsastamista, kävimme muun muassa hiekkakiviluolassa.

Viimeiset eli seitsemäs ja kahdeksas yö vietettiin taas Viljandissa. Viimeisenä päivänä aamujunalla ajettuamme Tallinnaan ehdimme sitäkin kaupunkia katselemaan, ja muun muassa KUMUssa käymään.

Syysretkeä vietettiin Latvian pääkaupungissa Riiassa, jossa majoituimme neljän huoneen ja keittiön vuokrasviittiin aivan vanhan kaupungin tuntumassa. Jälkimmäisenä Riika-päivänä kävimme myös läheisessä Jūrmalan kylpyläkaupungissakin. Viimeisen päivän aamuna tutustuimme Tarton yliopiston laajaan ja mielenkiintoiseen kasvitieteelliseen puutarhaan, ennen kuin kävimme taas silmäilemässä Risto Vihtin majanrakennuspuuhia Puurmannissa.

*Matti Takala*



## Polkija 20 vuotta



## Muutama hajamuistelus HePon vuosikymmeniltä

HePo-päivää vietettiin sunnuntaina 13.9.2009 melko kelpo säässä Ramsinniemessä. Kahvinjuonnin lomassa Polkija-lehden juhlanumeron toimittussihteeri, kaimani Esko Lius, esitti paikallaolijoille toivomuksen laittaa paperille omakohtaisia muisteluksia ja kokemuksia HePon toiminnasta. Epäilin, mahtaako minulla olla kerrottavaa, koska olen osallistunut HePon tapahtumiin varsin epäsäännöllisesti.

Jotakin kuitenkin tarttui haaviin käydessäni läpi vanhoja muistiinpanojani. Tavakseni on tullut, kuten varmaan monelle muullekin retki- ja kuntopyöräilyä harrastavalle, pitää jonkinlaista lenkki- tai retkipäiväkirjaa. Tällaisia merkintöjä on kertynyt 1980-luvulta alkaen. Kirjaan lenkkitietoja ja havaintojani mustaan vahakantiseen vihkoon. Nykyään tosin tiedot tallentuvat syketietojen ohella tietokoneenkin muistiin.

Vanhat lenkkipäiväkirjamerkintäni kertovat kiinnostavasta tapahtumasta

1.6.1983. Kysymyksessä on nimittäin ensikosketukseni HePoon. Helsingin Sanomien "Minne mennä tänään"-osastolla oli ilmoitus, että *Helsingin polkupyöräilijäyhdistys* järjestää retkijonon klo 18. Lähtöpaikkana on Laakson ratsastusstadion.

Olin ostanut paria viikkoa aiemmin uuden Helkama Kulkuri VI -polkupyörän. Sen myötä pääkaupunkiseudun lähitieneot alkoivat tulla koko ajan tutummiksi retkien suuntautuessa yhä kauemmas kotoa. Yhteisretki samanhenkisten kanssa tuntui mielenkiintoiselta ajatukselta. Laakso ei sitä paitsi ollut kovin kaukana silloiselta asuinpaikaltani Etelä-Haagasta, joten polkaisu sinne ei kauan kestänyt.

Laakson ratsastusstadionilta lähti parisenkymmentä polkijaa liikkeelle. Vetäjät (joita muistaakseni oli kaksi) johdattivat porukan Puistolaan. Sen uusi asema oli ainakin yksi pysähtymiskohteemme. Merkintöjeni mukaan matkaa kertyi 45 km, mikä arki-illan retkeksi oli varsin sopiva.

Huolimatta myönteisestä kokemuksesta en osallistunut HePon retkille pitkään aikaan, vaikka päivittäistä hyöty- ja retkipyöräilyä harrastinkin. Seuraava kerta HePon lenkillä on nimittäin vasta sunnuntaina 27.5.2001. Pyöräkin oli vaihtunut Scott Santa Fe -retkipyöräksi.

Maunulan majalta alkaneen retken aiheena oli "malmia etsimässä". Varsinaista malminetsintää tämä ei kuitenkaan tarkoittanut, vaan reitti kulki malmi-nimisten paikkojen kautta, kuten Malminkatu, Friisnalmi, Malmimäki, Karamalmi jne. Retkellä taisi olla parikymmentä pyöräilijää. Matkaa näyttää kertyneen siirtymäajoinen noin 77 km.

### Valkosipulia ja kahvia

Kun pyöräilyharrastukseni alkoi 1990- ja 2000-luvulla voimistua, HePokin on tullut minulle yhä tutummaksi. Päiväkirjastani löytyy merkintä HePon retkestä lauantaina 17.8.2002. Allani oli uusi pyörä: hybridipyörä Crescent





HEPON RETKIJOHDELMÄ VUODELLE 1992

Pvm	Päivä	Kohde	Miehiä	Naisia	Muuta	Yhteensä
04.10.92	SU	Kuusinkylä	30	31		61
05.10.92	SU	MYRÄMÄKI	30	31		61
06.10.92	SU	Puolli	30	31		61
07.10.92	SU	Heikkilä	30	31		61
08.10.92	LA	Bodomjärvi	40	31	11	82
09.10.92	SU	MARTIN PYÖRÄILY	30	31	11	72
10.10.92	TO	Puu-Väisälä-Käräjä	30	31	11	72
11.10.92	SU	HEI AHOJÄRVEN AJO	40	31	11	82
12.10.92	PE	Metaharju	40	31	11	82
13.10.92	LA	Tramontin FAVILLE	40	31	11	82
14.10.92	LA	SUNDIN kartanotus	150	150		300
15.10.92	LA	Kaustinen	40	31	11	82
16.10.92	SU	PORVOO	40	31	11	82
17.10.92	SU	Kempele	120	120		240
18.10.92	SU	Kempele	40	31	11	82
19.10.92	PE	Kavä	40	31	11	82
20.10.92	SU	YOPPOLA	40	31	11	82
21.10.92	SU	Melkijärvi	40	31	11	82
22.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
23.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
24.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
25.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
26.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
27.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
28.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
29.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
30.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82
31.10.92	SU	Suomala	40	31	11	82

Yhteensä: 1000 miehiä, 1000 naisia, 1000 muuta = 3000 henkilöä.



## Syyskokouskutsu

*Helsingin Polkupyöräilijät ry:n  
sääntömääräinen syyskokous pidetään  
keskiviikkona 9.12. klo 18 alkaen  
Nuorten Luontotalossa (Pauligin huvila),  
osoitteessa Mechelininkatu 36.*

Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat ja sääntömuutosasia. Muutettavat kohdat ovat luettavissa Hepon kotisivulla viimeistään 10 päivää ennen kokousta.

Paikalle pääsee parhaiten polkupyörällä Merikannontieltä Kesäkadun kautta. Julkisista kulkuneuvoista lähimmäs tuovat: Topeliuksenkatua ajavat bussit 14 ja 18, Töölöntorille tuovat raitiovaunut 8, 3B ja 3T sekä Erottajalta bussi 24, jonka pysäkki on Mechelininkadulla luontotalon edessä. Autoileville tiedoksi: Pihalla ei ole parkkipaikkaa.

Glögitarjoilu. Tervetuloa!

*HePon hallitus*

Ehwaz. Silloinen retki suuntautui Keravalle valkosipulimarkkinoille. Kokonaismatkaa tuli 76 km. Yksi merkintä on myös sunnuntaina 23.4.2006. Aurinkoisen kevätpäivän innoittamana käytiin Pähkinänrinteessä kahvittelemassa HePo-aktiivien kanssa.

Yhtenä mukavana tapahtumana mainittakoon vielä HePon 25-vuotisjuhlat Herttoniemenrannan asukastalo Ankkurissa 21.10.2006. Noin 50 hepolaista oli kokoontunut muistelemaan ja juhlistamaan HePon taivalta iloisen yhdessäolon merkeissä. Tilaisuudessa pidettiin asiaankuuluvia puheita ja nautittiin maittavasta tarjoilusta.

Harrastukseni laajennuttua myös maantiepuolelle tarjosivat HePon maantielenkit uuden lisän pyöräilyyn. Niinpä varsin monia HePon maantielenkkejä on tullut ajetuksi. Erityisesti ovat jääneet mieleeni pääkaupunkiseudun pyöräilyseurojen yhteiset ajokauden avajaisajot huhti-toukokuussa 2006, 2007 ja 2008.

HePon maantielenkkitarjonta yhdessä muiden pääkaupunkiseudun pyöräilyseurojen kanssa muodostaa erittäin arvokkaan portin pyöräilyharrastuksen pariin tuleville uusillekin polkijoille. Tällöin on tärkeää tarjota niitä niin sanottuja positiivisia pyöräilyelämyksiä. Ilman niitä eivät harrastusasiat "ota tulta alleen".

HePolla on tärkeä rooli saattaa samanhenkisiä yhteisen harrastuksen pariin sekä retki- että kuntopuolella. HePolla on rooli myös erilaisissa liikennepoliittisissa kysymyksissä. Toivotaan HePolle ja sen Polkija-lehdelle antoisia aikoja jatkossa. Perinteitä on jo ainakin olemassa.

*Esko Eloranta, kuoa Pekka Sirkkiä*



# Kuka kukin on – eli HePo-aktiivien esittely

## **Petri Sipilä, puheenjohtaja**

Olen syntyperäinen helsinkiläinen, mutta HePoon liityin vasta vuonna 1998. Palasin tuolloin Lontoosta, missä olin ollut jäsenenä sikäläisessä pyöräilyjärjestössä. HePon hallituksessa aloitin vuonna 2003. Vastuualueeni oli ensin Polkija-lehti, ja nyt on menossa viides vuosi puheenjohtajana. Lisäksi istun HePon edustajana mm. Pyöräilykuntien verkoston ja Helsingin liikenneturvallisuuksiyhdistyksen hallituksissa.

Pyörä on minulle ennen kaikkea liikkumisväline. Vuodet HePossa ovat lisänneet tietämystäni pyöräilystä yhteiskunnallisena, poliittisena ja moraalisenä kysymyksenä. Järjestötyön myötä olen valveutunut näkemään ongelmat entistä selvemmin. Tutkijakoulutukseni ansiosta katson liikennenympäristöä ammatillisesti, ja pyöräillessä liikennejärjestelmän tarkkailu tuo minulle vähintään yhtä paljon iloa kuin liikkuminen.

## **Janne Nurminen, varapuheenjohtaja**

Liityin HePoon vuonna 2007 liikennepoliittista syistä havaittuani, että pyöräily Helsingissä ei ole turvallista eikä pyöräilijöitä huomioida riittävästi liikennesuunnittelussa. Hallitustehävien ohella toimin myös HePon edustajana Opetusministeriön vuonna 1980 perustamassa Suomi Pyöräilee -työryhmässä.

Pyöräilen ympäri vuoden, enkä omista autoa tai ajokorttia. Minun silmissäni auto on menneen maailman kapistus: se kuluttaa uusiutumattomia luonnonvaroja, on tehoton, saastuttaa ilmaa, synnyttää melua, kylvää liikennekuolemia ja tuhlaa kuljettajansa aikaa.

Harrastuksiini kuuluvat maantiepyöräily, pyöräretkeily sekä ultimate, kuntosalit, uinti, klassinen kitara ja ohjelmointi. Ammatikseni työskentelen IT-alalla ohjelmistosuunnittelijana ja yrittäjänä.

## **Laura Ahokas, sihteeri**

HePon toiminnassa olen ollut mukana vasta muutaman vuoden. Näihin pariin vuoteen on mahtunut paljon mukavia tapahtumia, retkiä ja uusia hepolaisia kavereita.

Pyöräilystä innostuin opiskeluvuosiinani erilaisten ympäristöjärjestöjen ja Kriittisten pyöräretkien kautta. Nykyisin käytän fillariani päivittäin työmatkoihin ja kaupungissa liikkumiseen. Unelmoin Helsingistä, jossa pyöräilyolosuhteiden kehittäminen otettaisiin tosissaan huomioon muutenkin kuin strategiapapereissa.

Pyöräilyn lisäksi harrastuksiini kuuluvat ympäristöasiat, kuvataiteet ja urheilu – rakkaimpana lajina ultimate. Asun Vallilassa yhdessä avopuolisoni, HePon varapuheenjohtajan kanssa.

## **Jari Kirjalainen, hallituksen jäsen**

Olen ollut HePon jäsen tämän vuosikymmen puolestavälisestä asti edustaen ”keskivertopyöräilijää” aktiivipyöräilijöiden joukossa. Ajokilometrejä kertyy vuodessa nykyään fillarilla liki 10 000, ennen autolla saman verran. Pyöräilen ympäri vuoden säällä kuin säällä. Matkan pituus vaihtelee, säädyllisen sään vallitessa teen pidempiä lenkkejä – ankarissa oloissa lyhyempiä. Helsinki on hyvä kaupunki pyöräilemiseen, vaikkakin vielä hiomaton timantti.

Edustan tämän vuoden alusta HePoa Helsingin kaupungin Sykkeli-toimikunnassa. Olen myös FillariFestari-tiimin tuore jäsen HePosta. Oma tietämykseni ja näkemykseni on avartunut merkittävästi viimeisen vuoden aikana pyöräilyyn liittyvien asioiden osalta – kiitos HePon hallituksen jäsenyyden.

## **Esko Lius, hallituksen jäsen**

Aloitin HePon hallituksessa tämän vuoden alusta. Oma vastuualueeni European Cyclists' Federation -yhteistyö. Olin aiemmin tyypillinen työmatkapyöräilijä, mutta harrastus vei minut mukanaan muutama vuosi sitten. Vantaankosken lenkeillä olen toisinaan auttanut vetohommissa. Lähiseutujen maanteitä tulee mittailtua Bianchilla ja Cervéllolla, ja metsiä Marinilla. Mitailun tulos on tänä vuonna aika tasan kymppitonni.

## **Pekka Sirkä, hallituksen jäsen, miesten kuntoiluvastaava**

Tulin mukaan HePon retkille ajokaudella 2001. Vuosina 1978–1982 ”käänsin kampea” pienessä kilpailuseurassa Kymenlaaksossa. Pääasiallinen toimenkuvani HePossa on innostaa muita pyöräilemään. Aloitteijoille olen järjestänyt mm. valmennus- ja ryhmäajokursseja. Pidän myös esitelmää pyöräily- ja kuntoiluaiheista pyydettäessä – joskus pyytämättäkin.

Ajan vuodessa noin 4000 km maantiekilpapyörällä, lähinnä vauhdikkaampia kuntolenkkejä HePon arki-iltojen ja viikonlopun lähdoissä 3-4 kertaa per viikko. En juurikaan vaivaudu enää ajamaan yksin lenkkejä, sillä kuntoileminen yksin on minusta äärettömän tylsää. Yksin ajaminen kun on niin tehotontakin. – Voinee siis hyvällä syyllä sanoa, että olen 100-prosenttisesti seurapyöräilijä.

Seurapyöräilyä edistääkseni olen myös Suomen Pyöräilyunionin harrasteliikuntavaliokunnan puheenjohtaja.







### Jaana Castren, hallituksen jäsen

Olen hyötypyöräillyt aina. Isä osti minulle nastarenkaat valkoiseen jopooni jo 1970-luvulla, ja sillä menin keski-kouluun Haukilahdesta Matinkylään. Nyt työmatkat taittavat pyörällä kesät talvet. Talviajo vaatii pienen annoksen rämäpäisyyttä ja kelien mukaiset varusteet. Talvella luonto on vähintään yhtä kaunista kuin kesällä, lumi kimaltaa kuin timantit katuvalojen loisteessa. Suosittelen.

Ystävät, luonto ja kahvilat ovat minun motiivina vuosia jatkuneeseen HePoiluun. Hepolaisten kanssa vietetyt kesäomat ovat elämän suola, jolla jak-saa arkena. Hallituksessa on pyrkinyt järjestämään retkipyöräilytilaisuuksia: ajoja sunnuntaisin, viikonloppuisin ja tapaamisia Ramsinniemessä. On ollut hienoa olla mukana tekemässä HePon 25-vuotisjuhlia ja kiitostilaisuuksia aktiiveille eri vuosina.

### Saara Korpela, viestintäkoordinaattori

HePon osapäiväisenä työrukkasena saan palkkaa vuoden loppuun muun muassa jäsenmaksujen karhuamisesta, kirjanpidon ulkoistamisesta, tiedotteiden julkaisemisesta ja muusta "tylsästä, mutta tarpeellisesta". HePon jäseneksi liityin 2005 järjestäessäni HePon ja muutaman muun suomalaisen ja venäläisen järjestön kanssa pyöräretkeä Suomenlahden ympäri.

Pyöräily merkitsee minulle tapaa vähentää ilmastokuormitusta. Koska olen laiska, hyötypyöräily on minun lajini. Kun pyöräily on helpoin ja nopein tapa päästä paikasta A paikkaan B ja samaan hintaan saa vielä terveyshyödyt ja pystyy vähentämään hiilidioksidipäästöjään, voiko enempää enää toivoa?

Olen itse toiminut pitkään vapaaehtoisjärjestöissä ja uskon HePon kaltai-siin ruohonjuuritason aktivistiyhteisöihin. Pienessä järjestössä se vaikuttaa, joka tekee. Se motivoi toimimaan.

### Jukka Heikkinen, taloudenhoitaja, jäsensihteeri ja kirjanpitäjä

#### Matti Takala, retkivastaava

1980-luvulla olin Tampereen Retkipyöräseuran sihteeri. Sitä kautta tapasin hepolaisia, ja Helsinkiin muutettuani liityin järjestöön. Fillarin roudasin pk-seudulle vasta vuonna 1995, jolloin minut pyydettiin retkitiimiin ja hallitukseen.

Jo vuonna 1996 vedin ensimmäisen pitkän kesäretken Pirkanmaalle, lapsuus- ja nuoruusvuosien maisemiin. Vuonna 1997 ajoimme Helsingistä Hankoon, sieltä saaristolaivalla Uuteenkaupunkiin, josta Satakunnan ja Pirkanmaan kautta Helsinkiin.

Mittavin suunnittelemani retki toteutettiin 1999 Etelä-Norjaan. Aluksi "tappelimme" fillarit tullihäkistä Oslosa, sitten mutkittelimme ylös tunturiin, alas Setesdalin laaksoon ja jokilaaksoa seuraten Kristiansandiin. Osa jatkoi vuonoja pitkin Bergeniin ja Flämiin – itse lähdin paluumatkalle ehtiäkseni isäni hautajaisiin.

Vuodesta 2001 pyöräretkeni ovat suuntautuneet etupäässä Viroon.

HePon puheenjohtajana olin vuosina 2001–2002, ja aikaisempien verkkosivujen kehittäjänä ja ylläpitäjänä 1999–2007.

### Kati Lavikka, naisten kuntopyöräilyvastaava

Olen maantiepöräilyssä vielä noviisi, alla ensimmäinen oikea maantiepörä ja ajokilometrejä viittisen tuhatta. Pyöräily on aina ollut mieluisa laji. Länsi-Vantaan Ladun maanantairetkipyöräilyt ja HePon yhteislenkit tekivät siitä harrastuksen.

Pääasiassa omat kilometrini karttavat työmatkoja ajamalla (reilut 13 km/suunta), ja tarkoituksena on viime talven kokemuksista rohkaistuneena ajaa työmatkat vuoden ympäri aina, kun muuhun aikataulutukseen ja elämänmenoon sopii. Tämä on aivan valtaisa henkireikä "siistiä sisätyötä" tekevä kolmen lapsen äidille, kun puolisosokin on työmatkoja tekevää sorttia. Aina ei vapaa-ajalla ole mahdollisuutta hoitaa kuntoa salilla tai ulkoilemalla, joten työmatka-ajelu on hyötyliikuntaa parhaimmillaan.

Aina tilaisuuden tullen jaan tätä fil-lariuskontoa muillekin ja jokusen olen saanut jopa innostumaan ajamisesta omaksi ilokseen ja hyödykseen. Se on parasta kiitosta, mitä voi saada. Lajihan on mitä parhain ja monipuolisin: jokaiselle löytyy oma lajinsa maantien laidan tahkoamisesta metsärymistelyyn tai temppupyöräilyyn arkihyötypyöräilystä puhumattakaan eikä ikäkään ole este. Koskaan ei ole liian myöhäistä aloittaa.





\* . KR53\*

## LIITY JÄSENEKSI!

HePon jäsenmaksu on 15 euroa vuodessa. Jäseneksi liityt helpoimmin täyttämällä liittymislomakkeen HePon nettisivuilla:  
[www.hepo.fi](http://www.hepo.fi) > Info > Liity jäseneksi

### ILMOITA MUUTOKSET

Muuttuiko nimi, asunto tai sähköpostiosoite? Muistathan ilmoittaa uudet yhteystietosi jäsenihteerille ([jasensihiteeri@hepo.fi](mailto:jasensihiteeri@hepo.fi)).

### SIIRRY PAPERITTOMAAN HEPOILUUN

HePon sähköinen jäsenkirje ilmestyy muutaman kerran kuukaudessa ja sen voi tilata lähettämällä sähköpostia jäsenihteerille ([jasensihiteeri@hepo.fi](mailto:jasensihiteeri@hepo.fi)). Samalla voit tilata myös Polkija-lehden sähköisenä versiona.

### HYÖDYNNÄ JÄSENETUSI

HePon jäsenenä saat

- pyöräilyyn liittyvää edunvalvontaa
- mahdollisuuden osallistua pyöräretkille, -lenkeille sekä kunto- ja huoltokursseille
- oikeuden osallistua jäsentapahtumiin ja yön kestäville retkille
- Polkija-lehden
- käyttäjätunnuksen HePon kotisivun jäsenosioon
- jäsenalennusta pyöräliikkeistä voimassa olevalla jäsenkortilla

Olet tervetullut myös

- seuraamaan liikennesuunnittelua ja ottamaan kantaa suunnitelmiin
- kirjoittamaan Polkija-lehteen tai taittamaan, kuvittamaan, postittamaan lehteä
- vetämään retkiä ja lenkkejä, ohjaamaan kursseja
- järjestämään tapahtumien ruokahuoltoa, tilavarouksia tai ohjelmaa

HePon jäsenalennukset:

- Bike Company: 10 % alennus normaalihintaisista asusteista, tarvikkeista ja varaosista
- Cycle Center: 20 % alennus tuotteista ja huollosta
- Kauppa-Veljet: 10-20 % alennus varaosista ja tarvikkeista
- Lauttasaaren Pyörä ja Urheilu: 15 % pyöristä ja tarvikkeista, 20 % Shimano pro -osista
- Velosport: 10-20 % alennus polkupyörän osista ja varusteista

Kysymykset ja palaute: [koordinaattori@hepo.fi](mailto:koordinaattori@hepo.fi)

