



Ohjeita pitkille retkille
sekä matkakertomus
Saimaalta Sallaan

minerva

Matti Rämö

Pyöräillen Suomessa

*Ohjeita pitkille retkille sekä
matkakertomus Saimaalta Sallaan*



© Matti Rämö ja Minerva Kustannus Oy, 2021.
www.minervakustannus.fi

Valokuvat: Matti Rämö
Kartat: Matti Rämö
Piirokset: Jukka Sinda

Ulkoasu: Taittopalvelu Yliveto Oy

ISBN 978-952-375-284-9
Painettu EU:ssa, Print Best, 2021

Sisällys

Pyöräillen Suomessa – Ohjeita pitkille retkille	5
Esipuhe	7
1. Pyöräily – terapian aatelia	8
2. Pyöräretken suunnittelu	12
3. Millä pyörällä matkaan?	20
4. Pyörän huolto, työkalut, varaosat	23
5. Pyörän varusteet	30
6. Yöpyminen	39
7. Vaatteet	48
8. Ruoka ja juoma	52
9. Muut tarvikkeet	56
Lopuksi	61

Matkakertomus Saimaalta Sallaan	63
Prologi	64
1. Hellerykäisy Saimaalle	68
2. Saimaan saaristo innostaa	115
3. Vaara-Karjalan kunnalla	134
4. Päivö-myrsky saattaa pororajalle	158
5. Soraseikkailu Kiutakönkääle	180
6. Perillä Tuntsan erämaisemissa	214
7. Sompion soilta Rovaniemelle yöbussiin	235
Epilogi	271

Kartat

<i>Koko matka: Helsinki–Kuusamo–Salla–Tuntsa–Savukoski–Rovaniemi</i>	67
<i>Helsinki–Puumala–Kitee–Lieksa</i>	80
<i>Saimaan pyöräilyreitit</i>	119
<i>Lieksa–Kuhmo–Kuusamo</i>	160
<i>Kuusamo–Salla–Tuntsa–Savukoski–Rovaniemi</i>	176
<i>Salla–Tuntsa–Savukoski</i>	215
<i>Koko matka: Helsinki–Kuusamo–Salla–Tuntsa–Savukoski–Rovaniemi</i>	264

Jukka Sindan piirrokset sivuilla 111, 171, 235, 249, 260.

Pyöräillen Suomessa – Ohjeita pitkille retkille

Esipuhe

Jokainen tekee pyöräretkensä oikein omalla tavallaan. Tien päällä kuitenkin yleensä oppii, kuinka jotkut asiat kannattaa tehdä toisin seuraavalla kerralla. Itse olen ehtinyt polkea jo muutaman pidemmän reissun ja olen kantapään kautta tehnyt joitakin havaintoja. Tämän kirjan opasosuuden tarkoitus on antaa vinkkejä oman pyöräretken suunnitteluun ja auttaa löytämään itselle parhaiten sopivia tapoja toimia. Ihan kaikkia virheitäni ei kannata toistaa. Välineiden ja tekniikan kehitys on sen verran vauhdikasta, että uusia ratkaisuja pyöräretken haasteisiin löytyy koko ajan. Uusia vaihtoehtoja on hyvä seurata ja tutkiskella, mutta niiden perässä ei kuitenkaan kannata ryntäillä ilman kriittistä pohdintaa.

Kirjan toinen osuus on kuvaus kahden viikon pyörämatkasta Helsingistä Saimaan kautta Sallaan ja Savukoskelle. Matkapäiväkirjan oheen on tarttunut kertomuksia reitinvarren seu-duista, tapahtumista ja ihmisistä. Pyöräretki on moniulotteinen kokemus. Nykyhetken vahvan läsnäolon lisäksi myös menneen ajan heijastukset ovat osa sitä tunnetilojen kirjoa, joka saattelee polkijaa. Toivottavasti matkakuvaus innostaa lähtemään tien päälle. Suomen kesä on hienoa aikaa vaeltaa pyörän kanssa ja nimenomaan pikkuteillä. Pyöräretkeilyssä suurin virhe on se, ettei lähde matkaan.

Matti Rämö

1. Pyöräily – terapian aatelia

Pyöräilen, siis olen kotona, on mottoni. Pyörän päällä on hyvä olla. Pyöräily on tarpeeksi hidasta matkaamista, jotta polki- ja ehtii sulautua osaksi ympäristöä. Mielen ja kehon tasapaino ympäristön kanssa on helpompi saavuttaa kuin muutoin arjessa, satulassa on helpompi päästä läsnäolemisen tilaan. Fyysisen ponnistelun nostattamat hyvän olon hormonit rentouttavat, ja kehon liike johdattelee mielen paikan päälle. Kun nousen satulaan, olemukseni irtautuu tavallisen taivalluksen kahleista uuteen ulottuvuuteen. Pyöräily avaa aisteja ja mielen sopukoita, ja pyörän päällä on alttiimpi vastaanottamaan viestejä niin ympäristöstä kuin oman itsensä labyrintistä. Pyöräily on vahvaa terapiaa.

Kaikkein tärkeintä on arkipyöräily. Polkiessa voi jäsentää arjessa kertyvää pikkustressiä, jota tulee joka päivä, kun on tekemisissä ympäröivän todellisuuden kanssa. Ihmissuhteet ovat herkkiä väärinymmärryksille ja ylitulkinnoille: miksi hän sanoi niin, mitä hän tarkoitti, miksen osannut vastata paremmin. Eri-laisten järjestelmien kanssa tulee kitkaa, kun asiat eivät toimi ja vikatilat rassaavat. Oman osaamisen rajat tulevat vastaan. Organisaatioiden kanssa tulee kaikenlaista hankausta, kun työnantaja, koulu, kunta, valtio, Kela tai vaikka ”oma” yhdistys kehittävät ja tehostavat toimintaansa, parantavat asiakaskokemusta,

yrittävät luovia muuttuvien tilanteiden aallokoissa. Totutut asiat eivät toimi, ja itse kukin joutuu penäämään oikeuksiaan ja korjauttamaan omituisia vääristymiä. Vastauksia ei saa vaikka kysyy ja usein päätyy vielä jonottamaan niitä vastauksia, joita ei saa. Kännnykän akkukin simahtaa aivan väärällä hetkellä.

Arki on täynnä pikkukitkaa, jota on hyvä jäsentää saman tien satulassa työmatkalla, koulumatkalla, muuten vain ajellessa. Kehon liike auttaa saamaan asioihin etäisyyttä. Ne on helppompi asettaa oikeisiin mittasuhteisiin, etteivät arjen pikkuasiat paisu kohtuuttoman suuriksi omia aikojaan eikä kuona ala kertyä isommaksi pahan olon massaksi, josta on jo vaikea saada otetta. Arkipyöräily on puhdistautumista, mielen saunomista, kuonakerrosten kuorimista heti tuoreeltaan. Pyöräily on terapiaa parhaimmillaan, arkiterapian aatelia. Silloinkin kun ei yhtään tee mieli lähteä polkemaan, ei vain jaksaisi, kannattaa pakottaa itsensä satulaan. Jo vartin polkemisen jälkeen havahtuu siihen, kuinka hyvä ajatus olikaan lähteä liikkeelle.

Pitkät pyöräretket soveltuvat myös mainiosti isompien asioiden ja elämäntilanteen muutosten käsittelyyn. Ihmissuhteet muuttuvat, ystävyys muuttuu, rakkaus muuttuu. Muutosten syiden ja seurausten ja opetusten mieltäminen vaatii aikaa. Työpaikka vaihtuu, koulu vaihtuu. Koti vaihtuu, läheiset kuolevat. Vaikeiden muutosten jäsentäminen vie aikansa. Niiden käsittelyä voi helpottaa, kun antaa itselleen mahdollisuuden irtautua arjesta toisenlaiseen todellisuuteen, josta voi tarkastella tilannetta etäisyyden päästä kuin ulkopuolisen silmin. Pyöräretki on hyvä tilaisuus antaa itselleen tällaista aikaa.

Tien päällä elämä näyttää erilaiselta. Matkalla olo on kuin pelkistettyä todellisuutta, jossa arjen huomio kiinnittyy

konkreettisiin asioihin: mitä syödä, mitä juoda, missä nukkua. Ylimääräinen turha kohkaaminen vähenee, varsinkin jos malttaa pitää puhelimen kiinni suurimman osan päivästä eikä anna ajatusten harhautua niin usein epäoleellisten asioiden loputtomaan virtaan. Pyöräretkellä on helpompi pysytellä oleellisen äärellä. Tien päällä on aikaa käsitellä vaikeita asioita vähän kerrallaan, antaa ajatusten virrata, tehdä käännöksiä ja nostaa uusia näkökulmia esiin. Asioiden voi antaa hautua ja jatkaa niiden työstämistä myöhemmin. Muutoksiin saa etäisyyttä, ja ne alkavat näyttää erilaisilta. Vaikeat asiat eivät käy samalla tavalla hallitsemattomasti päälle kuin hyökyvien muutosten myrskynsilmässä.

Omat pitkät pyöräretkeni ovat usein siirtymäriittejä elämäntilanteesta toiseen. Lähtö ja perillepääsy johdattelevat hyväksymään muutosten jatkuvan vuon. Vain muutos on pysyvää, mutta sen hyväksyminen vaatii ponnistelua. Konkreettinen siirtymäriitti helpottaa mieltä sopeutumaan, näkemään välttämättömän, asiain luonnollisen kulun.

Pyöräretken terapia auttaa myös olemassaolon kysymysten äärellä. Silloin kun olemassaolon mielekkyys ja syy eivät enää ole itsestäänselvyyksiä ja epävarmuus ja turhautuminen alkavat vallata sijaa, kannattaa lähteä pyöräretkelle. Matkan tavoitteen asettaminen luo syyn ponnistella eteenpäin. Kun ajorupeaman tavoite on päästä vaikka iltapäivällä Kiihtelysvaaraan, silloin elämän tavoite on päästä Kiihtelysvaaraan. Perillepääsyn tunne on vapauttava ja palkitseva. Sitten voi asettaa uuden tavoitteen. Tien päällä voi päästä perille monta kertaa päivässä, ja se on hyvin terapeutista. Pienet tavoitteet vahvistavat onnistumista ja tuoppaavat eteenpäin ja antavat mahdollisuuden käsitellä

isompia kysymyksiä ajan kanssa ilman olemassaolon akuuttia ahdistusta. Pyöräretki antaa hyvän tilaisuuden tällaisen myönteisen kierteen luomiselle.

Pyöräily on myös sosiaalista terapiaa. Jos on tien päällä yksin, saa ihmisiä tavatessa ylimääräisen kannusteen kohdata toisia, vaihtaa ajatuksia ja jakaa yhteistä hetkeä. Kun on matkalla kaksin tai isommassa ryhmässä, avautuu tilaisuus käsitellä askarruttavia asioita yhdessä. On helpompi löytää laajempia näkökulmia, ja välitön palaute voi johdattaa uusien ratkaisujen äärelle. Jo pelkkä yhdessäolo, kokemus kuulumisesta ryhmään on palkitsevaa. Yhteinen matka voimistaa retken kokemusta ja vahvistaa ihmissuhteita. Yhteisen pyöräretken kokemus voi kantaa vuosikymmenien päähän. Lapsiperheille ryhmäajotuo aivan oman ulottuvuutensa yhteisessä kokemisessa. Myös pienten lasten kanssa voi ja kannattaa lähteä pyöräretkelle.

Tien päällä ryhmän ja yhdessäolon kemia on kuitenkin monimutkaisempaa kuin yksin polkiessa. Myönteinen olo voi kertaautua ja viedä huomattavasti nopeammin eteenpäin kuin yksin asioita pohtiessa, mutta myös negatiivinen olo voi kertaautua. Ärsyttävät pienet yksityiskohdat voivat haitata myönteisten asioiden kokemista. Aikaa ja energiaa voi karata käytännön asioiden pätkäilemiseen, sitä enemmän mitä isompi ryhmä. Oman kokemuksen mukaan yhdessä ja ryhmässä ajaminen on parhaimmillaan silloin, kun retkeen voi yhdistää myös yksin polkemisen osuuksia. Yhdessä polkeminen antaa turvaa ja kannustaa eteenpäin tien päällä ja olemisen virrassa. Yksin on sen sijaan helpompi saavuttaa pyöräretken luoma illuusio vapaudesta. Hyvä illuusio on tärkeä, se puhdistaa mielen turhaa synkkyyttä.

2. Pyöräretken suunnittelu

Pyöräretken voi tehdä monella tavalla oikein ja itse kullekin sopivalla tavalla. Lyhyelle retkelle voi ja kannattaa lähteä hetken mielihoiteestakin. Kun aurinkoinen sää innostaa satulaan, sille tunteelle on hyvä antaa tilaa. Jospa polkaisisin lähimetsään, naapuritaaajamaan tai -kaupunkiin. Nopeaakin ideaa varten kannattaa vilkaista karttaa, jos vaikka polkisi eri reittiä kuin yleensä, ehkä pienempää tietä, vaikka matkaa kertyy enemmän. Välttämättömimmät tarvikkeet, lisävaatteet, juomat ja eväät kannattaa haalia mukaan, mutta tärkeintä on reagoida ajatukseen ja lähteä liikkeelle. Jos retkellä on aikomus yöpyä, matka vaatii jo vähän enemmän perehtymistä. Mitä pidempi reissu, sitä huolellisemmin se kannattaa suunnitella.

Pyöräretken suunnittelu on hienoa puuhaa. Ajatuksen saa antaa lennähdellä vapaasti. Ajan kuluessa raakaidea alkaa jalostua ja saada hienosyisempiä piirteitä. Ensin pitää selvittää, kuinka paljon on aikaa käytössä. Sitten voi alkaa sovittaa sopivaa matkan pituutta oman kunnan ja polkuinnon mukaan. Toiselle hyvä päivämätka on 30 kilometriä, toiselle 100 kilometriä, ja joillekin kilometrejä voi kertyä enemmänkin. Tärkeintä on lähteä matkaan realistisin odotuksin. Päivittäiset ajoamatkat kannattaa suunnitella mieluummin ala- kuin yläkanttiin.

Pyöräretkelle voi laatia tiukat päiväkohtaiset kilometri- ja matkatavoitteet, mutta retkestä tulee mukavampi ja terapeuttisempi, kun unohtaa suorittamisen ja sen luomat paineet. Pyöräretki on parhaimmillaan olemisen iloa, ja sen saavuttaa helpommin, kun laatii mahdollisimman väljän aikataulun, jotta jää aikaa ihmetellä, tutkia, aistia, kohdata ihmisiä ja improvisoida matkan aikana sekä reagoida yllättäviin tilanteisiin. Myös olosuhteet voivat olla tien päällä sellaiset, että aikataulu muuttuu pakostakin. Laaja saderintama, vastatuuli tai hirmuinen helle jarruttavat menoa. Sorareiteillä teiden kunto voi vaihdella yllättävän paljon ja ajonopeus pudota reippaastikin. Rengasrikko ja tekniset pulmat voivat hidastaa päivän kulkua. Reitin suhteenkin mieli voi muuttua, ja on hyvä, jos on aikaa poiketa alkuperäisestä ideasta.

Väljän aikataulun laatiminen on itse asiassa pyöräretken suunnittelun tärkein asia. Omilla matkoillani olen onnistunut keskimäärin joka toinen kerta tekemään tarpeeksi ilmavan suunnitelman. Joka toinen kerta on tullut vähän kiire, mikä on sitten loppumatkasta nostattanut lievää stressiä, ehtiikö ajoissa perille, ettei myöhästy lautasta tai lentokoneesta tai loman jälkeisestä ensimmäisestä työaamusta.

Yli viikon reissuilla on hyvä pitää yksi tai kaksi vapaapäivää varsinaisesta matka-ajosta. Jos palautumispäivät jäävät puuttumaan kiireen vuoksi, se heijastuu hyvinvointiin ja polkemisen iloon. Kun kiire kirittää eteenpäin, ei ole aikaa ihmetellä ympäristöä ja sen ihmeitä tai vastaan tulevia ihmisiä. Taannoisen Jäämeri-matkani typerin kiiretilanne sattui Käsivarren Lapissa. Seitsemän viikon ja 4 500 kilometrin reissulla minulla oli aikaa poiketa Kilpisjärvelle mutta ei nousta Saanatunturille. Se olisi

vaatinut vajaan päivän poikkeamaa aikataulusta. Vielä monen vuoden jälkeenkin ihmettelen päätöstäni kiirehtiä eteenpäin. Optimisti sanoisi, että se jätti hyvän syyn palata Kilpisjärvelle.

Pyöräretkelle lähtö ei vaadi kovaa eikä ihmeellistä kuntoa, kulloinenkin kunto pitää vain mitoittaa suunnitelmiin. Vähän ennen matkaa on hyvä testata, onko arvio omasta päivätavoitteesta ylipäänsä realistinen. Kannattaa tehdä oletetun päivämatkan mittainen polkaisu ja mieluummin vielä niin, että mukana on suunnilleen saman painoinen kuorma kuin varsinaisella matkalla. Olen useamman kerran kuljettanut Helsingistä Porvooseen vissypulloja ja puhelinluetteloita, jotta olen saanut testiajolle mukaan tarpeeksi painoa. Kuorman kanssa ajaminen on rytmiltään erilaista kuin sitä ilman. Kymmenen kiloa tuntuu jo selvästi, kaksikymmentä vielä enemmän ja kolmekymmentä kiloa vaatii jo huomattavasti rauhallisempaa ajoa etenkin ylämäissä. Jos testiajo tuntuu raskaalta, siitä ei tarvitse huolestua, sillä pyöräretken aikana tuntuma kuormaan ja kunto paranevat. Pitää vain lähteä tarpeeksi rauhallisesti liikkeelle. Jos taas testiajo tuntuu näännyttävältä, kannattaa tarkistaa tavoitteita. Ja jos matka sitten eteneekin oletettua paremmin, suunnitelmia voi muuttaa tien päällä.

On myös hyvä miettiä etukäteen, kuinka pitkiä aikoja haluaa päivittäin viettää satulassa. Pitkän ajopäivän salaisuus ovat säännölliset tauot ja rauhallinen ja tasainen meneminen. Omilla matkoillani päivä virtaa eteenpäin tunnin kahden jaksoina. Päivän aikana voi tehdä muutakin kuin polkea ja taukoilla, ja ihan hyvä päivämатка voi olla esimerkiksi kolme tuntia tai vähemmänkin. Itse viihdyn hyvin pyörän päällä ja saatan ajaa jopa 10–12 tuntia päivässä. Jokainen tekee retkestään

omannäköisensä ja omien mieltymystensä mukaisen. Asiaa on hyvä pohtia jo suunnitteluvaiheessa, kuinka pitkää reissua suunnittelee ja kuinka paljon silloin pitäisi polkea päivässä. Mieli voi myös muuttua matkan aikana, jos meno maistuu oletettua enemmän – tai vähemmän. Tärkeintä on, että matkantekeo tuntuu mielekkäältä. Jos matka alkaa tuntua työläältä, usein vapaapäivä tai kaksi auttavat. Tämäkin alleviivaa riittävän väljää aikataulua.

Pyöräretken kohde voi olla tärkein matkalle sysäävä seikka. Paikka tai reitti on kutkuttanut jo pitkään mielessä. Toiset ovat kertoneet siitä innostavia yksityiskohtia ja kokemuksia. Kuvat vesistö- ja harjureiteiltä voivat houkutella matkaan esimerkiksi Ahvenanmaalle, Turun saaristoon, Saimaalle, Päijänteelle, Näsijärven kiertoon, Kolille, Kuusamoon, Tenojoelle. Suomen kesämaisemissa riittää hienoja kohteita vaikka kuinka ja paljon. Ajatus matkasta voi juontua hyvinkin pitkälle menneisyyteen tai mielen kerroksiin, oman elämänkaaren tai suvun vaiheisiin, tärkeisiin kiinnostuksiin, elämän kantavaan ajatukseen.

Pyöräretki voi olla eräänlainen pyhiinvaellus tärkeään paikkaan, jolloin matkan motivaatio itsessään sysää eteenpäin ajatuksissa ja haaveissa. Tällaisen retken suunnittelu on jo matkantekoa, ja siihen kannattaa uhrata aikaa. Se valmistaa kokemaan tien päällä oloa aistit avoinna. Vahva motivaatio auttaa kestäämään myös suunnittelun mutkat ja reissun rasitukset. Pyhiinvaellus pyörän päällä on hieno kokemus. Matka muokkaa mieltä kohtaamaan asioita, joiden vuoksi on liikkeellä. Suuret tunteet kuuluvat pyöräretkeen, ja niitten tulee virrata vapaasti.

Pyöräretken kohde voi olla myös toisarvoinen asia. On

tärkeintä päästä matkaan, ja myös se on erinomainen syy lähteä tien päälle.

Pyöräilyyn ja pyöräretkeilyyn voi muodostua positiivinen riippuvuussuhde. Matkalla on hyvä olla, ja sen vuoksi pitää päästä uudestaan satulaan. Itse koen tällaisen riippuvuussuhteen myönteisenä, eteenpäin vievänä voimana, joka tuottaa hyvää oloa joka kerta uudestaan, silloinkin kun matka on vaikea ja vastoinkäymisiä on tavallista enemmän.

Kun retken kohde ei ole se tärkein asia, voi matkan suunta määräytyä sattuman oikusta. Vastaan tulee uteliaisuuden herättävä paikannimi, jota ryhtyy ihmettelemään: pitäisikö poiketa katsomaan? Tai muuten vain törmää tekstiin tai kuvaan kiinnostavasta paikasta, mikä saa ottamaan selvää ja tutkimaan lisää. Raaka-ajatusta kannattaa jäsentää vähitellen: entäs tämä paikka tässä lähellä matkalla tuonne; entäs tämä toinen samantyyppinen paikka. Ajatuksen kannattaa antaa lentää ja harhaila ja hakea muotoaan ajan kanssa.

Tärkeää on suunnitella reittinsä mahdollisimman pienille teille, jotta pääsee luonnon äärelle, läheisempään kontaktiin ympäristön kanssa. Isojen maanteiden rekkarallissa ei kannata kovin pitkiä siirtymiä polkea.

Kun on saanut käsityksen käytettävissä olevasta ajasta ja oletusta keskimääräisestä päivämatkasta ja matkan kohteestakin, kannattaa viettää runsaasti aikaa kartan äärellä. Itse käyn ennen matkaa läpi reittiaihioita tavallisen Google-kartan eri näkymillä. Tiekartan lisäksi maasto- ja satelliittinäkymät kertovat oleellisia asioita suunnitellusta reitistä. Kun tiekartalta on ensin tutkaillut mahdollisia reittejä, satelliittikartta avaa näkymän maisemaan. Se saa tutkailemaan, haluanko polkea pitkiä

metsäosuuksia, peltolakeuksia, vesistöreittejä. Kun tarkentaa kuvaa oletetun reitin eri kohtiin, löytyy helposti kiinnostavia ja erikoisia maiseman muotoja, ohuita kannaksia järvien poikki, ihmeellisiä rantamuodostumia, isoja metsiä, paljaita kallioita.

Maastokartasta hahmottaa myös reitin mäkisyyden. Google-maastokarttaa paremman ja elävämmän kuvan saa Maanmittauslaitoksen Karttapaikalta, jossa näkymää voi sujuvasti tarkentaa koko Suomen kartasta peruskarttanäkymän yksityiskohtiin. Kotimaan matkoillani Maanmittauslaitoksen nettikartta on suunnitteluvaiheen tärkein kartta. Sieltä nousevat hyvin esiin pikkuteiden mutkaisuus ja mäkisyytys ja maisemien kirjo.

Matkan mittaaminen on kuitenkin helpompaa Google-kartalla. Kun olen saanut matkan raaka-aihion hieman pidemmälle, alan tutkailla eri reittien kilometrimääriä ja miten ne suhtautuvat matkan realistiseen pituuteen. Kartasta mitattuun matkaan kannattaa saman tien lisätä vähintään 10 % enemmän kilometrejä, mieluummin 20 %. Matkalla tulee kaikenlaisia poikkeamia. Kaupungeissa ja taajamissa kertyy ylimääräisiä kilometrejä luonnostaan. Eksyilyä sattuu, ja improvisoidut pistäytymiset pois reitiltä pitävät mielen virkeänä.

Kun suunnitelma on saanut muotonsa, käyn reitin uudestaan läpi sekä satelliittikartalla että Maanmittauslaitoksen kartalla. Tässä vaiheessa kannattaa keskittyä maaston ja rakennetun ympäristön yksityiskohtiin. Varsinkin Maanmittauslaitoksen kartalta nousee esiin tienvarren muistomerkkejä ja muita kiinnostavia kohteita. Kun karttojen rinnalla hakee tietoa reitin varrelle sattuvista paikkakunnista, matkasuunnitelma alkaa pikkuhiljaa hahmottua. Mitä paremmin ehtii käydä ennakkoon läpi reitin erityispiirteitä, sitä enemmän saa matkastaan

irti. Samalla ajankäyttö konkretisoituu. Kaikkiin kiinnostaviin kohteisiin ei tietenkään ole aikaa pysähtyä eikä kannatakaan. Esiselvityksestä nousee kuitenkin hyvin esiin se ajatus, että reitin varrella kannatta pysähdellä ja antaa itselleen aikaa ihmetellä taajamia, rakennuksia, paikkoja, muistomerkkejä, maisemia. Tämä on hyvä ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa.

Suunnittelussa on tärkeä miettiä myös, haluaako pyöräretkeen yhdistää maasto-osuuksia. Jos pyörä antaa myöten, niin pyörällä kannattaa poiketa poluille, mutta etenkin jalkautuminen maastoon avaa lisäulottuvuuden matkan kokemiseen. Pyörämatkailu on jo itsessään tarpeeksi hidasta matkantekoa, jotta kulkija ehtii sulautua osaksi maisemaa ja ympäristöä, ja yöpyminen matkan varrella maastossa tuo tämän kokemuksen sujuvasti mukaan. Mutta jalkautuminen pienelle vaellukselle tai patikkaretkelle vie kokemuksen seuraavalle tasolle. Useilla matkoillani jalkautuminen on jäänyt vähäiseksi, mikä on jälkeinpäin jättänyt tunteen, että reissun olisi voinut toteuttaa toisinkin. Suomessa on lukematon määrä hienoja kansallispuistoja ja patikointireitistöjä, jotka johdattelevat aistimaan luonnon ihmeitä ja erilaisia maailmoja. Tuoksut, äänet, maaston muodot ja elollinen ympäristö vievät mielen matkalle toiseen todellisuuteen. Jos aikatauluun mahtuu, maastovaeltelu kannattaa ottaa mukaan retken ohjelmaan, ja sille on hyvä varata aikaa ennakkoon. Retki kansallispuistoon on erinomainen pyörämatkan kohde.

Kun reittisuunnitelma on hahmottunut, on hyvä miettiä valmiiksi myös erilaisia varasuunnitelmia, jos aikataulu alkaa murentua. Mistä on esimerkiksi sujuvaa nousta pyörän kanssa linja-autoon tai junaan? Osa matkasta linja-autolla tai junalla

voi tietysti kuulua jo alkuperäiseen suunnitelmaan. Jos matkan kiinnostavin kohde sijaitsee satojen kilometrien päässä, pyöräilyosuuden voi aloittaa suoraan sieltä, missä haluaa pyöräillä. Tai vaihtoehtoisesti reissun voi polkea vain yhteen suuntaan.

Ensimmäisillä reissuillani vierastin julkisilla liikkumista, sillä esimerkiksi junamatkailu pyörän kanssa vaatii usein säätämistä: mihin junaan pyörän voi ottaa; onko tilaa pyörälle; kuorman purku ja siirtely asemilla voi olla hankalaa. Linja-automatkailuun liittyy puolestaan pieni riski siitä, että kuljettaja tai kuormantekijä lastaa pyörän takavaihtajan päälle jotain liian raskasta, mikä voi aiheuttaa säätämisen ja myös ammattiavun tarvetta. Takavaihtajan lisäksi myös pinnat on syytä suojata linja-automatoilla. Siihen soveltuvat esimerkiksi makuualustat. Matkani linja-autossa ovat pääsääntöisesti sujuneet ongelmitta.

Polkemiseen verrattuna linja-automatkailu pyörän kanssa on kuitenkin epämiellyttävää ja istuminen raskasta, minkä vuoksi mieluummin rakennan pyöräretken varasuunnitelman sen ajatuksen varaan, että leikkaan aiotusta reitistä pois jonkin siivun. Jo suunnitteluvaiheessa voi miettiä, mitkä kohteet tai pätkät voi jättää väliin, jos aika ei riitä. Kun laatii jo valmiiksi rönsyilevän reitin, sitä on helppo yksinkertaistaa. Loppumatkan kiemuraisen pikkutien voi korvata isommalla tiellä. Valoisina kesäöinä myös isoja maanteitä on mukava polkea.

3. Millä pyörällä matkaan?

Pyöräreissuun voi lähteä oikeastaan millaisella pyörällä tahansa. Viisainta on valita tuttu pyörä, jonka ominaisuuksista ja erikoisuuksista on jo jonkinlainen käsitys ja jonka kanssa tulee toimeen. Mitä pidemmälle reissulle lähtee, sitä tärkeämpää on, että pyörän päällä myös viihtyy. Kun pyörä on oikean kokoinen, siihen saa viritettyä mukavan ajoasennon, eikä tarvitse esimerkiksi kurotella ohjaustankoon. Pyörän on hyvä olla mieluummin vähän pienempi kuin isompi, sillä pienen pyörän hallitsee paremmin. Isorunkoisessa pyörässä ajoasentoa voi säätää esimerkiksi ohjaustankoa korottamalla, siirtämällä satulaa mahdollisimman etuasentoon tai asentamalla nousukahvat suoran ohjaustangon päähän. Nousukahvoilla saa hienosäädettyä asentoa. Ratkaisut riippuvat pyörästä, ja usein kannattaa kysyä neuvoa asiantuntijoilta.

Satulan sopiva korkeus on tärkein perusasia. Polvet liian koukussa ajaessa polvet rasittuvat ja ajaminen on muutenkin raskasta. Jalkojen tulee olla lähes suorat ala-asennossa. Satulan kulmaa muuttamalla voi myös etsiä itselleen mukavampaa ajoasentoa. ”Oikeaoppisten” mukaan satulan pitäisi olla oletetun vaakaputken suuntainen, mutta itse ajan hieman eteen alas kallistetulla satulalla. Sen hyöty on, että voi sujuvammin vaihdella asentoa, ja kun painoa siirtää hieman enemmän käsivarsille,