

REPORTAASI
HELSINGISTÄ TAMPEREELLE
60-, 80- JA 2000-LUVUILLA



Kolme

Minkälaisia muutoksia valtatie on kokenut viimeisten neljän vuosikymmenen aikana? Tutkimme asian: ajoimme kolmen eri aikakauden reittejä Helsingistä Tampereelle – ajan henkeen sopivilla autoilla.

Jussi Saarinen, kuvat Juha Juntto





Mutkaa mutkan perään

40 vuotta sitten maantie oli mutkainen ja mäkinen, mutta maisemat kauniita.

60-luvun alussa nykyinen maantieverkko oli työn alla. Monet tieosuudet olivat kuitenkin vielä ennen sotia linjattuja, kapeita, mäkisiä ja mutkaisia teitä, jotka pujoittelivat maalaistalojen ja kylien ohitse.

Halusimme kokea 60-luvun liikenteen mahdollisimman aitona – niissä puitteissa, kun se nykyään on mahdollista. Homma alkoi oikean reitin kartoittamisella. Helsingistä kuljettiin Hämeenlinnaan 50- ja 60-lukujen taitteessa ainakin kahta reittiä. Tuusulan, Hyvinkään ja Janakkalan kautta etenevän reitin lisäksi Tamperetta kohti paineltiin lännempää Klaukkalan, Läyliäisten ja Lopen kautta. Valitsimme ensin mainitun reitin siksi, että se oli jälkimmäistä tuntuvasti suorempi.

Niinpä suuntasimme ajopelimme, vuosimallin 1962 Datsun Bluebirdin, keulan kohti Tuusulaa. Aloituspisteenä toimi Tuusulantien ja Kehä III:n risteys.

Heti alkuun seuraa ihmetys: missä se vanha tie oikein on? Vieressä kulkevien pääväylien rampit ja lukuisat teollisuushallit ovat sekoittaneet maiseman täysin. Onneksi tie löytyy – jätämme Helsinki-Vantaan lentoaseman vasemmalle ja kaarimme vanhalle Tuusulantielle. Kiihittäminen jääköön nyt muille.

Vanha tie kumpuilee mukavasti ja liittyy uuteen Tuusulanväylään noin kymmenen kilometrin jälkeen. Kahden liikenneympyrän kautta pääsemme tielle numero 45. Huomattavasti äskeistä parempi kantatie osoittaa heti, että autovanhus ei oikein istu yhteen hektisen nykyrytmin kanssa: vaikka nopeusmittarin neula huutelee 70–80 km/h, krominen takapuskuri kerää taakseen nipun nopeampia nykyautoja.

Toteamme pettyneinä, että tie on aivan liian hyvässä kunnossa! Meidän haimme nostalgiaa emmekä näin leveää baanaa. Joudumme kuitenkin tyytymään osaamme tien-tukkona, sillä vieressä ei kulje vanhempaa tietä.

Saavumme Hyvinkäälle lopulta puolessa tunnissa. Ohitustie oli vielä 60-luvulla liki tuntematon käsite, joten sukellamme suoraan kaupungin ytimeen. Raittia pitkin körötellessämme mietin, miten inhimillistä maantiematkailu aikanaan oli. Kylät ja kaupungit toivat reitin varrelle fiilistä, josta nykypäivän moottoritietäipaleilla voi vain uneksia.

Sitten on vuorossa reitin ensimmäinen nostalgiaosuus. Tie 290 Hyvinkäältä Janakkalaan seuraa jokseenkin samaa linjausta kuin vanha valtatie: mutkaa mutkan perään. Pääsemme heti tunnelmaan, ja Luupääkin tuntuu piristävän. Meno maistuu.

Vaikka tien hitaus haittasi jo tuol-

loin, ei liikenneongelmista sentään voinut puhua. Ajoneuvotiheys oli merkittävästi nykyistä alhaisempi, eikä nopeusrajoituksiakaan ollut. Nyt, keskellä kesäistä arkipäivää, autoja tulee vastaan harvakseltaan – varmaankin samaan tahtiin kuin 40 vuotta sitten.

Ajo alkaa rasittaa jo muutaman kymmenen kilometrin jälkeen. Vanhan auton olemattoman ergonomian lisäksi tie vaatii jatkuvaa ”ajamista” – suorihan ei juuri ole. Aikanaan matkamiehen luonnetta koetteli sekin, että tiet olivat monin paikoin sorapäällysteisiä – talven vaikeuksista puhumattakaan. Eikä nykyisen kaltaisista virkistyskeiteista kannattanut edes haaveilla: huoltoasemat olivat nimensä veroisia.

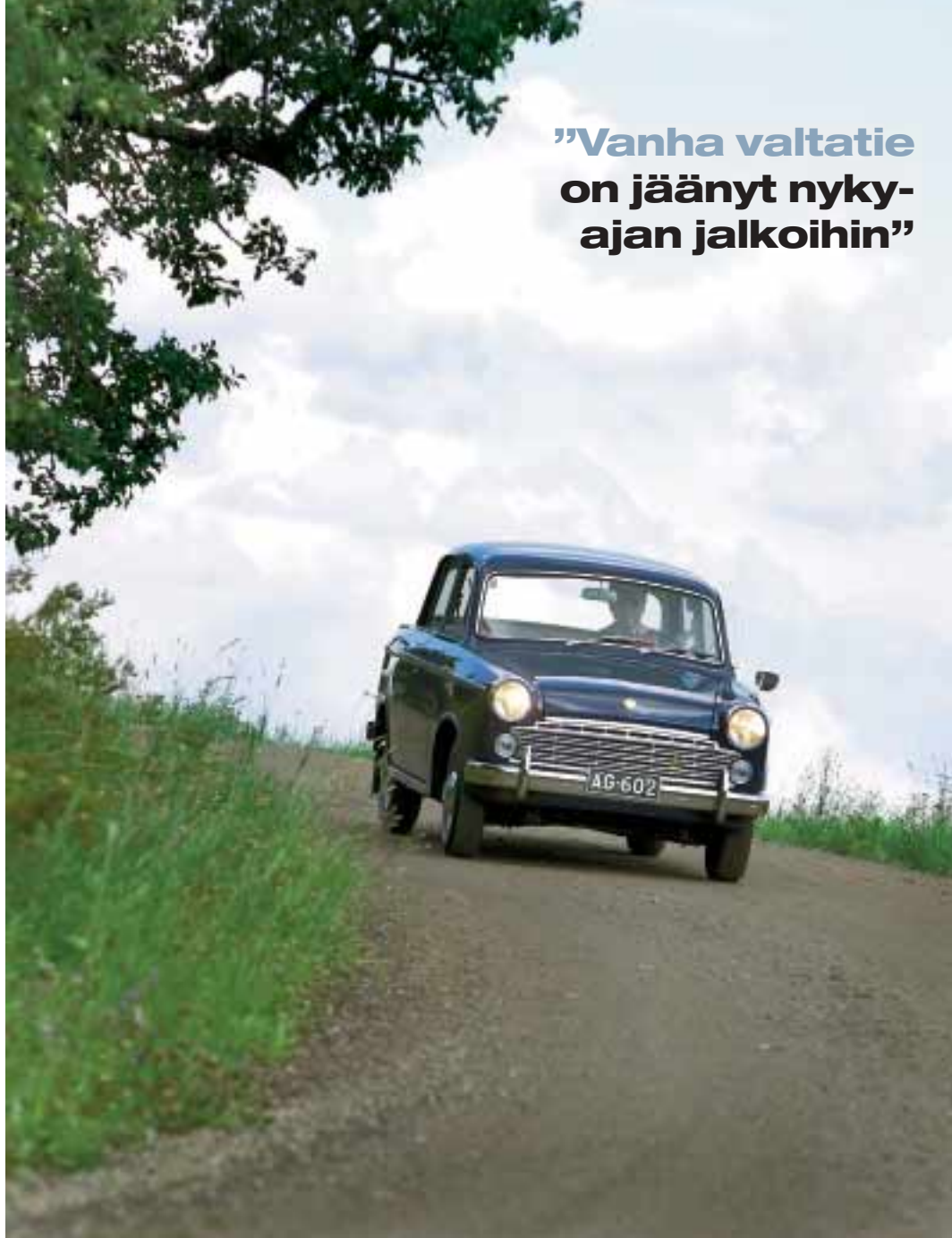
Janakkalan jälkeen käännyimme kohti Hämeenlinnaa ja kiipeämme moottoritien alituksen jälkeen Hattemalanharjulle. Nousu on mahtanut olla etenkin tuon ajan kuorma- ja linja-autoille kova paikka. Harjun päällä yhä sinnittelevä vanha valtatie on nykymittapuun mukaan kaikkea muuta kuin leveä, mutta kapea Datsun mahtuu puukaiteiden väliin mukavasti.

Entisen tielinjauksen mutkaisuus korostuu Hämeenlinnan keskustaa lähestyessä: ajamme moottoritien poikki jo toisen kerran muuttaman kilometrin sisällä. Sitten torin



Hämeenlinnassa mukulakivillä päällystetty valtatie kulki kaupungin läpi.

"Vanha valtatie on jäänyt nykyajan jalkoihin"



Tampere



sivuitse ja alas mäkeä kohti Linnaa. Katu on aitojen mukulakivien peittävä – helinän ja kolinan säestämä nostalgia täyttää ohjaamon.

Hämeen Linnan jälkeen jatkamme kohti Pälkänettä. Alla on – mikäs muukaan kuin Tampereentie. Vanha valtatie on nykyisin osa katuverkkoa, mutta nimi kielii menneisyydestä.

Vanhan sillan ylityksen jälkeen pääsemme kantatie 57:lle, jonka ra-

joitus 100 km/h on Bluebirdille liikaa: auto värisee ja mouruaa kuin vanha DC-3. Onneksi vanha tie poikkeaa monin paikoin kantatiestä, ylittää sen ja kulkee taas kohti Tamperetta toisella puolella.

Pälkäneellä pääsemme joksikin aikaa eroon isosta tiestä ja jatkamme mukavan mutkaista vanhaa tietä kohti Vehoniemeä. Automuseolle kiivetessä löydämme jälleen helmen: harjun päällä kulkeva vanha, kapea tienpätkä on maisemallisesti

omaa luokkaansa. Ilo on lyhytaikainen, sillä ennen Kangasalaa reittimme kulkee samaa latua valtatie 12:n kanssa.

Mielen valtaa sama pettymys kuin alkumatkasta: idyllisestä vanhasta valtatiestä ei sittenkään ole jäljellä kuin rippeet. Nykyaika on vaatinut veronsa.

Kangasalla tie on valjastettu taajamakäyttöön, eikä asiaan vihkiytymätön tiedä, että neljän liikenneympyrän läpi kulkeva katu on aikanaan

toiminut kahden suuren kaupungin välisenä valtavyölynä. Sitten olemmekin jo perillä Tampereen ohittavalla kehätiellä.

Vanha tie on kaiken kaikkiaan elämys: matka kestää niin kauan, että peltojen keskellä ehtii jo unohtaa, minne on menossa. Kun perille pääsee, tietää takuulla ajaneensa – vaikka aikansa "menevä mies" olisi varmasti puristanut ajastamme aimo siivun pois...



Muun liikenteen ehdoilla

Pari vuosikymmentä sitten kolmostie oli liikenteen tukkima. Toista on nykyään.

80-luvun maantieseikkailun reitti oli helppo löytää. Vanhalle kolmos- eli nykyiselle 130-tielle on tehty moottoritien valmistumisen jälkeen vain vähäisiä muutoksia. Ajopelinä toimi vuosimallin 1986 Nissan Sunny. Lähtöpiste sijaitsi niin ikään Kehä III:n kohdalla, mutta 60-luvun vastaavaa tuntuvasti lähemmäs.

Moottoritien alku on rakennettu vanhan kolmostien paikalle. Niinpä pääsemme vasta hetken ajettuaamme alkuperäiselle tielinjalle, joka kulkee Klaukkalan risteyskysen jälkeen moottoritien länsipuolella.

Vanha kolmostie tuntuu heti aavemaiselta. Hyväpintaisella tiellä kulkee silloin tällöin jokunen auto, mutta muuten liikennettä on jopa vähemmän kuin 60-luvun reitillä. Toisaalta vaikuttaa käsittämättömältä, miten perjantai- ja sunnuntai-iltojen viikonloppuruuhkat on aikanaan voitu sulloa näinkin pienelle tielle.

Maisemiensa osalta vanha maantie ei juuri häviä 60-luvun kylätielle – kunhan ei vilkaise moottoritien suuntaan. Tiet on nimittäin Hämeenlinna asti rakennettu osittain samaan maastokäytävään, mikä merkitsee sitä, että ne kulkevat kilometrikaupalla lähes kiinni toisissaan.

Tunnelma on hieman hullunku-

rinen, kun viereistä baanaa kiitävät kuorma-autotkin yltävät samaan matkanopeuteen vanhan Sunnyn kanssa.

Kun maantie nousee kukkulan päälle ja moottoritie sukeltaa sitä varten kaivettuun kaukalo, ryhdyn miettimään tietyyppien turvallisuuseroja.

Maantie on huomattavasti moottoritietä mäkisempi ja mutkaisempi. Näkyvyys on monin paikoin rajoitettu, ja vain suurimpien risteysten kohdille on rakennettu eritasoliittymät. Pienten teiden ja bus-sipysäkkien kanssa saa olla tarkkaavainen – hirvistä puhumattakaan.

Riista-aita nimittäin kulkee moottoritien ja maantien välissä. Ensin mainittu on siis suojattu eläimiltä, jälkimmäinen ei.

Liikenteen vähäisyydestä kertoo sekin, että ensimmäinen ohitettava auto tulee eteen vasta 20 kilometrin ajon jälkeen. Samalla havaitsemme, että vanha tie on täynnä katveja: vaikka sulkuviivaa ei ole, tien painaumat piilottavat vastaantulevan auton näkymättömiin. Nykyään tuo ongelma tosin on lähinnä marginaalinen, sillä vastaantulijoita ei liiemmin ole.

Tie sivuuttaa Hyvinkään ja Riihimäen sujuvasti. Liikenne on taaja-

mien kohdalla selvästi vilkkaampaa. Tässä korostuu vanhan valtatieen nykyrooli: koota ajoneuvovirta asutuskeskuksista moottoritielle. Vihreät viitat koettavat jatkuvasti ohjata meidät nopeammalle väylälle, mutta jatkamme urhoollisesti vanhaa tietä.

Riihimäen pohjoispuolella liikenne hiljenee jälleen. Vanhan kolmostien leppoisuus alkaa pikku hiljaa viehättää: meno on ajoittain jopa rentouttavampaa kuin moottoritiellä.

Liikenteen valtavirran siirtyminen pois maantieltä merkitsi myös monen elinkeinonharjoittajan leivän loppumista. Bongasimme Helsingin ja Tampereen väliltä yhden toimintansa lopettaneen motellin ja seitsemän kuollutta huoltoasemaa. Ensimmäinen tällainen sattuu silmiimme ennen Tervakoskea. Toinen – vain pari kilometriä edellisestä pohjoiseen – on aikanaan ollut Union. ”Unskan” katoksen alla on nykyään vene, eikä pihalla nököttävästä auto-maattipisteestäkään saa bensaa: mit-tarien paikalle on kasvanut pari moottoritien ikäistä mäntyä.

Viimeistään Janakkalassa toteamme, että vanhaa maantietä kulkeva on alennettu toisen luokan kansalaiseksi. Linnatuulen hulppealle palveluasemalle ei nimittäin ole auton kanssa asiaa. Emme tyydy tähän, vaan jatkamme kohti pohjoista.



Vanha kolmostie on moottoritien liittymien kohdalla rakennettu osittain uudelleen.



Hattelmanharjun kupeessa maantie vaihtui vielä 80-luvun lopulla muutaman kilometrin pituiseksi moottoritiepätkäksi, joka halikaisi Hämeenlinnan kaupungin kahtia. Nykyään tuo osuus on yhdistetty uuteen kolmostiehen, joten joudumme tekemään muutaman ylimääräisen silmukan. Voi vain kuvitella, millainen kilpa-ajo nelikaistaisella väylänstumpilla aikanaan oli, kun kymmenien kilometrien ohitus-paineet purkautuivat.

Hämeenlinnan jälkeen vanha tie erkaneu uudesta, ja kulkee suurimman osan loppumatkasta omia polkujaan. Aavemaisuus valtaa taas mie-

len: reitin hiljaisimmalla, Hämeenlinnan ja Iittalan välisellä osuudella ei liiku käytännöllisesti katsoen ketään. Rauhan rikkovat vain ajoittain vastaan tulevat pyöräilijät.

Iittalan jälkeen ylitämme moottoritien ja Sääksmäen sillan. Liikenne vilkastuu huomattavasti, sillä 130-tie on edelleen Valkeakoskelle johtava pääväylä. Maisemat ovat ajoittain upeita – maantie kun rakennettiin maaston muotojen ehdoilla.

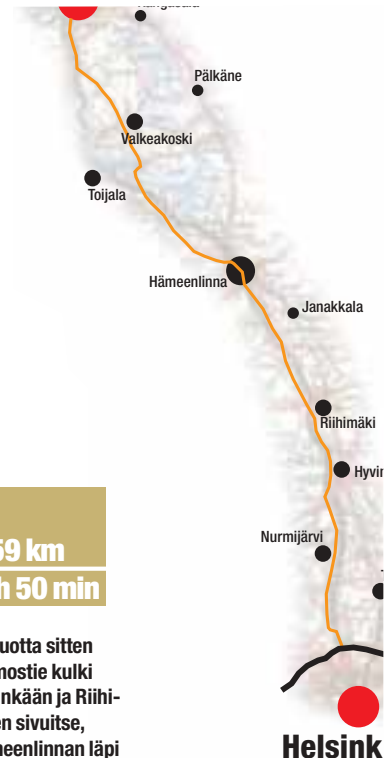
Valkeakosken pohjoispuolella kohtaamme varsinaisen kummajaisen: muovirakenteisen, lähinnä taa-vaalta laskeutunutta ufoa muistut-

tavan huoltoasemarakennuksen, joka on ihme kyllä yhä alkuperäisessä käytössään.

Pian maantietäival on ohitse. Saavumme Kuljuun, josta kolmostie jatkuu aikanaan moottoritienä kohti Tamperetta. Nelikaistaisen, sujuvan pätkän jälkeen saavumme Tampereen eteläiselle kehätielle.

80-luvun taival sujui siis varsin mukavasti. Tosin pääsimme etenemään ilman tuon aikakauden liikennettä. 20 vuotta sitten matka-aikaan olisi pitänyt lisätä ainakin varttitunti – viikonloppuruuhkassa tuntuvasti enemmänkin.

”Aavetiellä on seitsemän kuollutta huolto-asemaa”



159 km

1 h 50 min

20 vuotta sitten kolmostie kulki Hyvinkään ja Riihimäen sivuitse, Hämeenlinnan läpi ja edelleen Valkeakosken kautta Tampereelle.

Helsinki



Tekniikka määrää tahdin

Nykyisin välin hurauttaa vaivattomasti ja nopeasti. Elämyksille ei tosin jää tilaa.

Helsingin ja Tampereen välillä kulkee nykyään maamme pisin yhtäjaksoinen moottoritie. Ensimmäiseksi baana valmistui Hämeenlinnaan asti reilut kymmenen vuotta sitten. Kyseessä oli ensimmäinen maaseudun erottamien kaupunkien välinen moottoritieyhteys Suomessa. Samalla kolmostien eteläpuolisen osuuden ruuhkat vähenivät merkittävästi.

Otimme alle uudehkon Nissan Almeran, ja suuntasimme jälleen Kehä III:n kohdalle – nyt moottoritien puolelle.

Matka alkaa hektisesti: liikenne on Kehä III:n ja Klaukkalan liittymien välillä erittäin vilkasta. Kymmenen kilometrin jälkeen härdelli tasoittuu, ja ohituskaistalla pääsee jo posottamaan sallittua 120 km/h nopeutta. Samalla tie muuttuu hyvin mukuraiseksi. Itse asiassa vanha kolmostie oli jopa mukavampi ajettava – osoitus siitä, ettei kehitys suinkaan aina etene myönteiseen suuntaan.

Onneksi pomppuinen taival loppuu Nurmijärven tienoilla. Nyt matka sujuu eleettömästi. Moottoritie on niin tasainen ja avara, että auto ei oikeastaan tunnu edes liikuvan. Silti matkanopeus on koko

ajan huomattavasti korkeampi kuin vanhalla tiellä – ja mikä merkittävintä, vauhtia ei tarvitse vaihdella koko ajan. Moottoritie onkin kaventanut autojen tehoeroja melkoisesti. Millä tahansa karvalakkimallilla pääsee sataakahtakymppiä, jos kuski niin haluaa.

Ennen Riihimäkeä vanha kolmostie näkyi silloin tällöin vierellä. Moottoritietä varten mäet lanattiin maan tasalle, joten entisen muotoisen maantien muistuttaa nyt lähinnä vuoristorataa.

Yksi moottoritien kiistattomimmista eduista on sujuvuuden ohella

turvallisuus: kolarin mahdollisuuksia ei juuri ole. Kaikki risteykset on hoidettu eritasoliittymin, eikä ulosajokaan yleensä johda katastrofaalisiin seurauksiin.

Ajoittain tie halkoo varsin kaudista maalaismaisemaa. Suurimaksi osaksi moottoritie on kuitenkin linjattu kauas asutuksesta, joten näymät ovat varsin yksitoikkoisia. Suomeen matkaavat ulkomaalaiset ovat taatusti ihmeissään: eikö tässä maassa tosiaan asu ketään?

Hyvinkäälle tullessa tie alittaa Hango–Mäntsälä-valtatien. Kolmostien ja idempänä sykkivän Hel-

singin ja Lahden välisen nelostien moottoritieosuudet toimivat Etelä-Suomen valtasuonina, joihin pienemmät valtatiet johtavat. Itse asiassa moottoritiet imevät jonkin verran liikennettä myös muilta tieosuuksilta: monet suunnittelevat reittinsä moottoritien mukaan, vaikka matkasta muodostuisi hie-man pidempi. Ajan ja vaivan säästö on tärkeämpää.

Hyvinkään kohdalla tie on hetken aikaa jopa kuusikaistainen. Tämä Keski-Euroopassa yleinen ratkaisu on Suomessa hyvin harvinainen, eikä sitä meikäläisillä liikennemäärillä edes tarvita. Ajoneuvotiheys kohoo yleensä ainoastaan viikonloppuisin niin suureksi, että nopeutta pitää pudottaa sadankahdenkymppin alapuolelle jonoutuvan liikenteen takia.

Meno alkaa maistua puulta. Kun muita virikkeitä ei ole, on aikaa tutkia kanssa-autoilijoiden ajotapoja. Kaistaa vaihdetaan monessa tapauksessa turhan lähellä edellä ajavaa, eivätkä monet osaa pitää nopeuttaan riittävän tasaisena. Yleisesti ottaen suomalaiset kuitenkin ajavat moottoritiellä niin kuin pitääkin – rauhallisen joustavasti ja omalla kaistallaan pysyen. Ero esimerkiksi Ranskassa tavattuun kaoottiseen meininkiin on huima.

Janakkalassa tie alittaa massiivi-



Perillä! Tampereen eteläisen kehätien sillat ovat aikakautensa merkki.

**”Lyijyttömän
lisäksi saa
keskiolutta ja
vauvanvaippoja”**



**155 km
1 h 15 min**

**Tämän päivän
moottoritie kulkee
Hämeenlinnaan
saakka kutakuinkin
samoja polkuja kuin
tie 130. Siitä eteen-
päin väylä puhkoo
uutta uraa.**

sen Linnatuulen palvelukeskuksen. Kun vanhalta kolmostieltä ovat hävinneet miltei kaikki huoltoasemat, moottoritien varteen on rakennettu useita uusia autokeitä. Huoltoasema-nimitys on näistä betonisista komplekseista kaukana – ne keskittyvät lukuisine ravintolapalveluihin lähinnä ihmisten virkistämiseen. Lyijyttömän bensiinin lisäksi tarjolla on keskiolutta ja vauvanvaippoja. Yksinkertaisimmatkin au-

tovaraosat sen sijaan ovat kiven alla.

Hämeenlinnan kohdalla tie halkoo järven rannan ja vanhojen omakotitalojen välistä. Kaupungin halki kulkeva moottoritie rakennettiin 60-luvun puolivälissä. Nykyään moottoritietä ei varmaankaan tehtäisi samaan paikkaan, sillä ympäristöseikat ovat nousseet myös tienrakennuksessa määräävään asemaan.

Kaupungin jälkeen moottoritie jatkuu jälleen uutena osuutena kohti Iittalaa ja Toijalaa. Toijalan tienoilla kolmostie kohtaa Turusta tulevan ystien. Väylät kulkevat Tampereelle samaa reittiä pitkin – jokseenkin identtiseen ilmansuuntaan kulkeville teille olisi ollut turhaa rakentaa erillisiä moottoriteitä.

Aikaa on kulunut vasta reilu tunti, ja saavutamme jo Kuljun, missä vanha kolmostie yhtyy moottori-

tiehen. Uudella väylällä määränpää tulee vastaan äkkiarvaamatta. Tampereella ollaan alta aikayksikön.

Moottoritiellä matkustamisen kontrasti etenkin 60-luvun tyyliin tehtyyn matkaan nähden on melkoinen. Mukavasta nojatuolimaisesta penkistä ja jatkuvasta vanhan Datsunin huippunopeudella etenemisestä pystyi 60-luvulla vain unelmoimaan. 