

III KIRJOITELMA

Laadi noin 250–300 sanan pituinen kirjoitelma yhdestä seuraavista aiheista. Toisissa aiheissa voit käyttää lähtökohtana mainituilla sivuilla olevia tekstejä tai kuvia, toisista voit kirjoittaa vapaasti. Laadi kirjoitelmasi **selvällä käsialalla erilliselle konseptipaperille**.

1. Pohdi osan Ia tekstin (s. 6–8) pohjalta matkailun etuja ja haittoja. Valitse jompikumpi otsikoista:

**Rantaloma vai kulttuurimatka?
Matkailu tuhoaa luontoa**

2. Lue artikkeli *Nuorille ajaminen ei ole turhaa* (s. 12) tai väitteet *Nuoriin kuljettajiin ei luoteta* (s. 13) ja kirjoita aiheesta:

Enemmän vastuuta liikenteessä!

3. Lue artikkeli *Talvikaupungin visioita* (s. 9–11) ja pohdi, miten eri vuodenaajat vaikuttavat liikenteeseen tai pohdi omien kokemustesi perusteella kotipaikkakuntasi liikenteen tomivuutta. Otsikoi itse.

4. Lentomatkailun suosio kasvaa jatkuvasti. Euroopan ilmatila alkaa käydä ahtaaksi. Pitäisikö lentämistä rajoittaa? Miten se mielestäsi olisi mahdollista? Lue sivulla 14 oleva teksti *EU:n parlamentti hyväksyi yhtenäisen ilmatilan*. Otsikko:

Onko taivaalla tilaa?

5. Sivulla 15 on selostus Kai Donnerin tutkimusmatkasta Siperiaan 1910-luvulla. Onko nykyään enää mahdollista kohdata tuntemattomia kulttuureja ja seutuja entisajan tutkimusmatkailijan silmin? Otsikko:

Kohti tuntematonta

6. Matkailu lisääntyy jatkuvasti, ja ihmiset lähtevät lomalle yhä kaukaisempiin paikkoihin. Vielä 1900-luvun alkupuolella matkailu oli harvinaisempaa ja eksoottisia kokemuksia löytyi lähempääkin. Sivulla 16 on kaksi runoa Olavi Paavolaisen ja Mika Waltarin kokoelmasta *Valtatiet*. Pohdi omia kokemuksiasi uusista maista ja kaupungeista ja vertaa niitä Waltarin ja Paavolaisen runojen matkailijan elämyksiin. Otsikoi kirjoitelmasi itse.

7. Sivun 17 artikkelin aiheena on interrail. Onko sinussa ainesta interreilaajaksi? Otsikkoehdotus:

Interreilaamisen ihanuus ja kurjuus

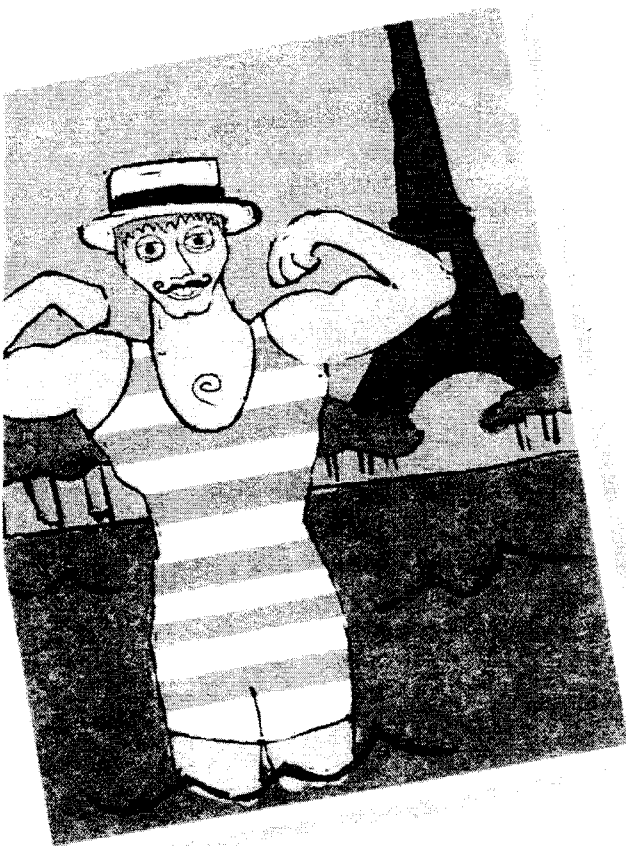
Huom.! Tekstien kieliasu on pääosin alkuperäisen julkaisun mukainen.



Matkalla maailmaan

Matkailun trendit vaihtuvat. Mutta onko niissä mitään uutta? Historia kertoo, että lähes kaikkia on kokeiltu, vaikkakin ehkä vähän eri muodossa.

Teksti Merja Perttula Kuvat Ninna Lindström



Aurinkolomat ovat edelleen suosittuja, vaikka nyt etsitään yhä enemmän elämyksiä ja kokemuksia. Kukaapa tulisi silti ajatella, että jo 200 vuoden takaisesta, romantiikan ajan matkailusta löytyvät kulttuuri-, elämys- ja luontomatkailun esikuvat.

Inspiraation käynnistäjänä toimi filosofi **Jean-Jacques Rousseau**, joka kehotti tarkkailemaan luontoa hyötynäkökulman sijaan ihailen. Hänen suosikkejaan olivat Alpit ja Geneven järven seutu.

Etelänmatkailun juuret juontuvat kylpylä- ja merenrantalomailusta, jota varsinkin roomalaiset aikoinaan harrastivat. Pyhiinvaellusperinne jatkuu yhä. Brittiläisten nuorten herrasmiesten grand tour -matkailussa on paljon samoja piirteitä kuin nykypäivän interreilaajien kokemusten hakemisessa.

Vanhalla ajalla ja keskiajalla tien päällä oli monenlaista väkeä: kauppiaita, kulkureita, kerjäläisiä, pyhiinvaeltajia, kirkonmiehiä, ristiretkeläisiä, sotilaita, viestinviejiä.

Löytöretket 1400- ja 1500-luvuilla mullistivat niin eurooppalaista maailmankuvaa kuin löydettyjen maiden elämää. 1800-luvun teollistumisen myötä yleistyi työn ja vapaa-ajan erottaminen toisistaan, jolloin vasta voidaan alkaa puhua vapaa-ajan matkailusta.

”Matkailevat ihmismäärät ovat nykyään aivan toista suuruusluokkaa kuin ennen. Silti matkustaminen ei ole ollut aikaisemminkaan pelkästään elutille mahdollista. Esimerkiksi keskiajan köyhät pyhiinvaeltajat saattoivat lähteä kävellen halki Euroopan katumusmatkalle tai hakemaan uskollen vahvistusta. Aina hekään eivät olleet vain kiinnostuneita hengellisistä asioista”, Italian historian dosentti ja yliassistentti **Taina Syrjämaa** Turun yliopiston yleisen historian oppiaineesta kuvaa.

Eurooppalaisella matkailulla on monipuolinen ja värikäs historia, jonka historian laitoksen työryhmä on nyt kartoittanut yksien kansien väliin.

Pizzan ja sushin voittokulku

Vaikka matkailija liikkuu omien ennakkokäsitystensä varassa, eräänlaisessa turistikuplassa, aina pinnallisetkin kosketukset erilaisiin kulttuureihin vaikuttavat hänen maailmankuvaansa. Matkailijoiden mukana kulkee paitsi uusia näkemyksiä myös konkreettisia asioita – uusia makuja, mausteita, pizzeriaa ja eksoottisia hedelmiä.

Taina Syrjämä arvioi matkailun lisänneen ihmisten suvaitsevaisuutta. Toisaalta sillä on myös kielteisiä vaikutuksia: se rasittaa muun muassa kohdealueen luontoa ja kulttuureja. Historioitsijana hän varoo kuitenkin asettumasta tuomariksi.

”Eihän kulttuurimme olisi tällainen, elleivät ihmiset olisi matkustaneet. Mutta mistä sitä tietää, olisivatko ihmiset onnellisempia, jos he olisivat pysyneet kotikylässään ja vältäneet samalla kenties sodat ja muut kahaukset.”

Matkailu on tuonut mukanaan kansainvälisyyden arvostamisen. Fyysisen liikkumisen ohella kokemuksia haetaan virtuaalimatkastamisen avulla.

”Moni ei ole käynyt syömässä sushia Japanissa, vaikka ruoasta ollaan kiinnostuneita. Tuskin tällaiset asiat nousisivat näin suosituiksi, ellei ihmisillä olisi todellisia matkustuskontakteja.”

Pariisista Roomaan

Grand tour -matkailu on kiinnostanut tutkijoita kautta aikojen. Mutta mikä oli tämä 1600–1700-luvuilla osin valistuksen aikana yleistynyt ”suurenmoinen matka”?

Sitä harrastivat enimmäkseen englantilaisen maa-ateelin, diplomaattien ja ylempien yhteiskuntaryhmien jälkeläiset, poikkeuksetta nuoret miehet, jotka kävivät kahden kolmen vuoden mittaisilla matkoilla Euroopassa oppimassa uutta, mutta myös huvittelemassa.

He saapuivat opettaja eli tuutorin mukana mantereelle, ostivat vaunut ja suuntasivat Pariisiin. Matka jatkui seurapiirejä kier-



täen Firenzeen, Roomaan ja Napoliin sekä Välimereltä Sveitsin, Saksan ja Alankomaiden kautta takaisin Britteinsaarille. Reitit olivat hyvin vakiintuneita. Matkalle lähtijän oli suorastaan ”velvollisuus” nähdä tiettyjä asioita.

”Vaikka he olivat varakkaita, ei heilläkään ollut siihen mahdollisuutta kuin kerran elämässään. Oleskelu luettiin meriitiksi, jolla voitiin esittäytyä koko loppuelämän.”

Myöhemmin porvaristo seurasi heidän jalanjälkiään. Se kävi samoissa paikoissa, mutta matkat olivat lyhyempiä.

Grand tour -matkailun loppuvaiheessa, 1800-luvun ensi vuosikymmenillä, sen piirteet alkoivat muistuttaa jo orastavaa matkailuteollisuutta palveluineen. Myös liikkuminen helpottui, kun höyrylaivat ja junat alkoivat liikennöidä.

Matkailun demokratisoituminen alkoi tapahtua 1800-luvun loppupuolella ja 1900-luvun alussa. Varsinaisen massaturismin lä-

pimurto syntyi lentoteknologian kehittymisen myötä. Suuri askel oli Boeing 707 -suihkukoneen käyttöönotto 1958.

”Matkustaminen on ollut pitkälti kiinni siitä, kenellä on ollut aikaa, tarvittava varallisuus ja myös taitoja. Kun teollistuneella aikakaudella alkoi syntyä palveluja, matkalle lähteminen tuli helpommaksi eikä maailmalla pärjätäkseen tarvinnut erityistä koulutusta.”

Nykyään länsimaisissa yhteiskunnissa lähestulkoon kaikki pystyvät matkustamaan. Eikä matkan tarvitse olla pitkä. Taina Syrjämä kertoo isoäidistään, joka työelämässä ollessaan ei matkustanut juuri lainkaan. Vasta eläkepäivinä hän löysi risteilyt, jotka tuottivat paljon iloa. Harmaat pantterit tulevatkin 2000-luvulla vauhdilla!



Mielenkiintoista on huomata, että entisai- kana tärkeiksi koetut kohteet ovat yhä niitä "oikeita". Euroopan klassiset suurkaupungit, Rooma ja Pariisi etunenässä, kiinnostavat edelleen.

"Länsimaiset matkailulliset piirteet näyttävät leviävän. Japanilaiset ovat jo muutama vuosikymmenen kiertäneet Euroopan perinteisiä kohteita. Nyt tulossa ovat kiinalaiset."

Välimeren kutsu

Antiikin arvostus ei ole matkailun historias- sa koskaan hävinnyt, vaikka se on ollut välillä vähemmän, välillä enemmän suosiossa.

"Välimeren alue on ollut antiikin kulttuuriperinnön takia keskeinen. Samoin se on ollut kristinuskon kannalta tärkeä. Matkus-

kemänsä maisemat että itsensä tunnettujen paikkojen läheisyydessä. Muun muassa Goethesta on olemassa maalaus, missä taustamaisemasta erottuu Rooman läheisyydestä kertova Cecilia Metellan pyöreä hautarakennelma.

"Grand tour -ajalta peräisin olevat avainkuvat ovat yhä voimissaan. Esimerkiksi ennen 1700-lukua Napolin lahti kuvattiin mereltä maalle päin. Vähitellen vakiintui uusi tapa, mikä näkyy nytkin postikorteissa ja pizzerioiden ikkunoissa: lahti kuvataan pohjoisesta etelään, taustalla näkyy Vesuvius ja etualalla pinjamänty. Joku taiteilija saattoi koko ikänsä maalata samaa maisemaa.

Nykyäänkin matkailijalle on tärkeää ikuistaa itsensä tunnistettavissa paikoissa. Samaa kuvakulttuuria hyödyntävät ahkeras-

Pyhiinvaeltajia, kylpijöitä, herrasmiehiä grand tourillaan...

tussuunta on sama edelleen: Välimeren alueelle saapuu maailmassa kaikkein eniten matkailijoita, vaikka kiinnostus kaukokoh- teisiin kasvaa. Esimerkiksi Kiinalle ennuste- taan suurta tulevaisuutta."

Suuri muutos ajattelussa tapahtui 1920-30-luvuilla. Tällöin modernin ihmisen ihanteeksi tuli ulkoilmassa viihtyvä, riiska reippailija, joka kesällä ruskettui rannalla ja talvella kiisi lumisilla pakkasrinteillä. Enää esimerkiksi Italiaa ei pidetty vaarallisen kuumana kesällä, vaan kesäkaudesta tuli pääsesonki.

"Asiaan vaikuttivat muutkin seikat. Kun ihmisillä alkoi olla loma kesällä, heidän oli tietysti silloin lähdeittävä, jos ylipäätään halusivat matkustaa."

Mutta miten käy tulevaisuudessa, kun auringon vaaroista puhutaan kiihtyvästi?

"Suhtautuminen aurinkoon on muuttu- massa, mutta se ei ole vielä näkynyt aurin- kolomakohteiden suosion laskuna. Pa- remminkin ihmiset ovat tietoisempia siitä, että lapsille pitää laittaa paita päälle, käyttää suojavoiteita ja aurinkolaseja."

Täällä minä kävin!

Saksalaisen kirjailijan Johan Wolf- gang von Goethen isä teki nuoruus- deksaan grand tourin vaalien koko ikänsä rakkautta Italiaan. Isän tuomat piirroset innoittivat myös Goethen lähtemään unel- miensa maahan.

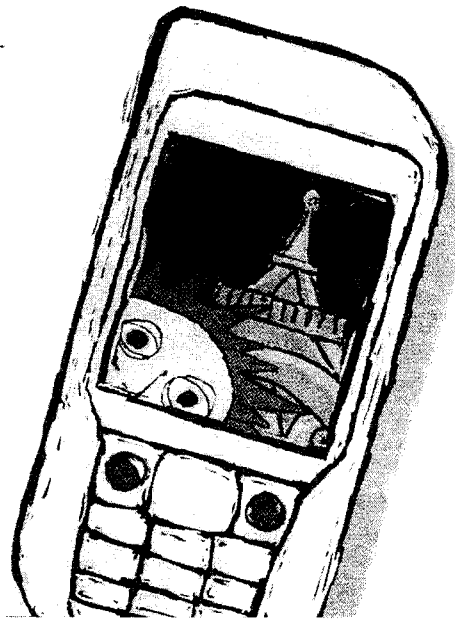
Grand tour -ajan matkailijat ikuistivat mielellään sekä nä-

ti matkanjärjestäjät ja mainostajat. Kuvien ja kuvausmahdollisuuksien määrät ovat kasva- neet, mutta teemat ovat pysyneet samoina.

Trendinä pirstoutuminen

Nykyihmiset matkustavat useammin kuin ennen. Enää ei jakseta odottaa kesälomaa, vaan tehdään vuoden mittaan viikonloppu- reissuja sekä pitempi matka tai matkoja hie- man kauemmaksi. Palvelut paranevat, lii- kenneyhteydet tehostuvat.

"Vielä jokin aika sitten, jos halusi lähteä vaikkapa Roomaan, piti kysyä, minkä päi- vän lennolle mahtuisi. Nyt katsotaan lähin-nä, mikä kellonaika miellyttää."



Kansainvälisiä matkailijoita

- 1800-1900-luvun taitteessa noin miljoona
- 1950 noin 25 miljoonaa
- 1960 noin 69 miljoonaa
- 1970 noin 159 miljoonaa
- 1980 noin 278 miljoonaa
- 2000 noin 700 miljoonaa

Matkailu on pirstoutumassa. Sama näkyy Syrjämaan mielestä arjen ja juhlan, tavallisen ja erityisen, rajanvedon hämärtymisestä. Kun ennen esimerkiksi vain pääsiäisenä sai mämmiä, nyt sitä voi poimia pakastealtaasta koska tahansa.

Kaikkille löytyy myös oma suosikkinsa. Massatuotannosta on tehty paluuta yksilöllisyyteen. On elämysmatkoja, seikkailumatkoja, kulttuurimatkoja, ekoturismia, matkailua työmatkan yhteydessä sekä eri matkattyyppien yhdistelmiä. Ei tarvitse sitoutua yhteen matkagenreen, voi mennä kuin supermarketiin ja valita jotakin joka hyllyltä.

Sankarimatkailijat lähtevät murhista ja kidnappauksista huolimatta vaaramatkalle, outoja kokemuksia haluavat makaaberimat- kalle Dracula-alueelle. Helpointa taitaa olla virtuaalimatka johonkin museoon. Erikoi- simpiin kuuluu Washington DC:ssä toimi- va, juutalaisten joukkotuhon historiaan keskittyvä museo, **United States Holocaust Museum**, joka tarjoaa *Online Exhibitions* - elämyksiä kotisivuillaan www.ushmm.org/.

Taina Syrjämaa sanoo olevansa hieman ih- meissään, kuinka matkailussa luotetaan edelleen niin paljon menneisyyden voimaan.

"Olen tähän tietysti myös tyytyväinen, mutta silti: ihmisistä, jotka eivät kotipaikka- kunnallaan koskaan käy museoissa, tulee yhtäkkiä lomamatkallaan intomielisiä histo- riotsijoita. Taustalla kummittelee ajatus, et- tä oikea tapa matkustaa ja ymmärtää maan kulttuuria, on tutustua sen menneisyyteen."

Entä kuinka hän itse matkaillee?

"Olen huono matkailija. Sain yo-lahjaksi matkan Roomaan. Silloin ajattelin, ettei sa- maan paikkaan saa mennä uudelleen, koska maailmassa on niin paljon nähtävää. Myö- hemmin tulin uusiin ajatuksiin: Rooma tee- kee poikkeuksen, se on niin hieno paikka. Vähitellen kaupungista on tullut kuin toi- nen kotini. Työmatkoja on niin paljon, etten juuri muita matkoja tee."

Lisää tietoa Auvo Kostiaisen, Janne Ahto- la, Leila Koivunen, Katariina Korpela, Tai- na Syrjämaa: Matkailijan ihmeellinen maail- ma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme, SKS 2004.

Lähde: *Lento* 5/2004

VIERASKYNÄ HELSINGIN SANOMAIN TOIMITUS, VIERASKYNÄ, PL 71, 00089 SANOMAT, (09) 1221, FAKSI (09) 122 2366, hs.artikkeli@sanoma.fi

Nuorille ajaminen ei ole turhaa

Nuorimpien, 18–20-vuotiaiden, kuljettajien vakavien liikenneonnettomuuksien riski on korkea verrattuna aikuisväestöön (25–64-vuotiaat) kaikissa maissa, joissa liikenneturvallisuus on kehittynyt.

Ilmiöllä on monia syitä ja monet niistä ovat sellaisia, että ne tekevät nuorten vakavien onnettomuuksien vähentämisen vaikeaksi.

Kaikki nuoret eivät kuitenkaan käyttydy riskialttiisti liikenteessä eikä kaikkien nuorten onnettomuusriski ole aikuisväestön riskiä korkeampi.

Nuorten joukossa on kuitenkin enemmän korkean riskin kuljettajia. Kun aikuisväestön riski on matala, erottuvat nuoret korkeamman riskin ryhmäksi. Suomessa 18–20-vuotiaiden riski kuolla auto-onnettomuudessa on miljoonaa asukasta kohti 150 ja 25–64-vuotiaiden alle 50.

Tytöt ovat lähempänä aikuisen turvallisuustasoa kuin pojat. Tytöillehän sattuu muitakin onnettomuuksia vähemmän kuin pojille. Liikenteessä poikien suuremmat ajomäärät selittävät osan eroista, mutta ajotapa on kuitenkin merkittävämpi selittäjä.

Sekä kuljettajan ajokokemus

Nuoret ajavat osana itsenäistymistään ja aikuistumistaan, kirjoittaa Esko Keskinen.

että ikä ovat yhteydessä onnettomuuksiin. Iän merkitys ajouran alussa on kuitenkin keskeinen vakavissa onnettomuuksissa.

Nuoret, ja erityisesti pojat, ajavat paljon ja vaativissa olosuhteissa: yöllä, pimeällä, väsyneenä ja usein samanikäisiä matkustajia mukanaan. Poikien ajamista tyttöjen mukanaolo hillitsee, mutta poikien mukanaolosta voi seurata kohellusta.

Nuorten käyttämät autot ovat vanhempia ja törmäysturvallisuudeltaan heikompia kuin aikuisväestön. Turvavöiden käyttämättömyys on myös yleistä.

Kuljettajan rattijuopumus ja suuret ajonopeudet ovat tavallisia poikien kuolemaan johtaneissa ajohallinnanmenetyksissä, tien liukkaus sen sijaan ei. Tytöillä asia on päinvastoin: kohtuulliset nopeudet, ei alkoholia mutta liukas tie.

Merkittävä osa nuorten vakavista onnettomuuksista tapahtuu viikonloppuisin, osana

nuorten vapaa-ajan viettoa: ajelua huvipaikasta toiseen ja toisten nuorten tapaamista. Yksi ongelman ytimistä onkin, että nuorelle ajaminen tai ryhmässä liikkuminen ovat tärkeitä monella tavalla eikä niitä voi kuitata puheilla turhasta ajosta.

Nuoret ajavat osana itsenäistymistään ja aikuistumistaan. Ajaminen on merkittävä osa länsimaisen aikuisenkin elämäntapaa. Nuoret etsivät omaa elämäntapaansa ja elämäntapumppaniaan. Autolla päästään yhdessä tärkeiden kaverien kanssa ja kauas. Ja matkalla kokeillaan rajoja eikä välttyä riskeiltä.

Pyrittäessä parantamaan nuorten ajoturvallisuutta on otettava huomioon monia tekijöitä, esimerkiksi nuorten liikkumistarpeet. Ajokorttiin nostaminen ja joskus ehdotetut viikonlopun ajokiellot ovat tästä syystä ongelmallisia. Ne ovat hankalia myös siksi, että ne kohdistuvat koko uusien kuljettajien joukkoon, eivät vain riskikuljettajiin.

Uuden kuljettajan nopeusrajoitus ei edistä piittaamattomien turvallisuutta, vaan kohdistuu muutenkin vastuuntuntoisiin. Uusien kuljettajien promillerajan lasku on ainakin Itävallassa tuonut turvallisuutta.

Kuljettajakoulutusta ja tut-

kintoa voidaan parantaa. Autokouluopetuksen ja opetusluvalla tapahtuvan ajoharjoittelun yhdistäminen on yksi mahdollisuus. Ajoharjoittelun alentamisella ei ole merkitystä, ellei harjoittelun määrä samalla lisäänty. Kuljettajan-tutkinnon ajokokeen ongelmana on, että se mittaa vain taitojen osaamista, mutta sen pitäisi mitata myös suhtautumista turvallisuuteen.

Kuljettajan turvallisuuden taso olisi helposti todettavissa, jos ajaminen olisi vain autonhallintaa. Mutta koska ajaminen on myös oman itsensä hallintaa, on mittaaminen vaikeata.

Valistus vaikuttaa vain niihin, jotka uskovat, että he voivat joutua onnettomuuteen ja että seuraukset voivat olla vakavat. Liikennevalvonta lisää sekä nuorten että aikuisten mielestä sääntöjenmukaista käyttäytymistä: nuoret noudattavat sääntöjä, etteivät jäisi kiinni, aikuiset välttääkseen onnettomuuden ja tavan vuoksi.

Nuorten liikenneturvallisuuden ongelma onkin, kuinka lisätä kaikkien turvallisuutta rajoittamatta liikaa jo turvallisesti käyttäytyvien elämää.

Esko Keskinen

Kirjoittaja on liikennepsykologian määrääaikainen professori Turun yliopistossa.

Lähde: *Helsingin Sanomat* 4.5.2005

AINEISTOA KIRJOITELMAAN 2

Nuoriin kuljettajiin ei luoteta

PERÄTI 82 prosenttia viikon nettikysymykseen vastanneista on sitä mieltä, että nuoret kuljettajat ovat riski liikenteessä.

■ "Ainahan nuoret ovat kaa-hailleet, mutta mielestäni tosi törkeitä ohituksia, puikkelehtimista kaistalta toiselle ja ylinopeuksia esiintyy nykyisin pelottavassa määrin. Myös kiusanteko, joka jo oli vähemmän, on lisääntynyt."

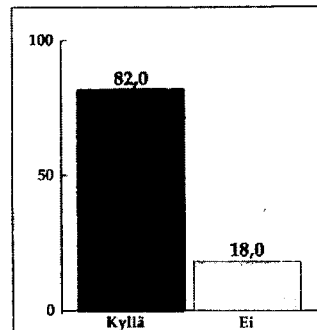
■ "Ei pelkästään voi syyttää nuoria kuljettajia, vaan pääkaupunkiseudulla vallitsevaa ajotapaa. Kaistan vaihdot ilman vilkkua, nopeusrajoituksesta viis veisataan jne."

■ "Monet luulevat, että luonnonlait ja liikennesäännöt eivät koske heitä ollenkaan. Sen huomaa sekä liikenteessä että sitten lehtiutisissa."

■ "Valitettavasti monet nuoret miehet yrittävät matkia formulakuskeja ja uskovat olevansa tosi rallikuskeja, mutta taidot eivät kuitenkaan riitä normaaliin ajoon. Se on sitä nuoruuden uhoa."

■ "Autokoulujen pitäisi pannaostaa asenteiden muuttamiseen. Tiedän, että autokoulut tekevät näin, mutta se ei näytä menevän perille. Vasta elämän todellisuus ja vakavat onnettomuudet herättävät nuoret todellisuuteen."

■ "Heille täytyy laittaa 80 km-lätkät. Ei siitä minullekaan tullut minkään näköisiä traumoja vaikka jouduin sitä käyttämään. Kyllä sitä ehtii sen parin vuoden totuttelunkin jälkeen lujaa ajamaan, mutta on myös varmuutta ja järkeä enemmän."



Ovatko nuoret kuljettajat riski liikenteessä?

Lähde: *Alueuutiset* 5.2.2005

Talvikaupungin visioita

Cool Town, Winter in the City: Talvikaupungin liikenteelliset mahdollisuudet

46 s.

Sini Puntanen, Hanna Pikkarainen, Mari Siikonen, Maija Stenvall, Laura Yli-Jama 2002. Tiehallinto. Sponsorit liikenneneuvos Petri Jalasto (LVM) ja suunnittelujohtaja Eeva Linkama (Tiehallinto).

Talvikaupungin liikenteestä toissa vuonna ilmestynyt kirja sai myönteistä julkisuutta Helsingin Sanomien Auto ja Liikenne-liitteessä 17.1.2004. Sen tuottanut tyttötiimi muodostui lähes sattumalta. Maailman tiekongressien keskusjärjestö PIARC järjesti vuonna 1999 vuosituhannen vaihtumisen kunniaksi alle 35-vuotiaille asiantuntijoille tulevaisuusvisiokilpailun Infrastrukturi ja liikenne 21. vuosisadalla. Ryhmän piti koostua eri alojen ihmisistä. Arkkitehti Pikkaraisen, diplomi-insinööri Puntasen, teollinen muotoilija Siikosen, filosofian maisteri Stenvallin (ent. Vähä-Rahka) ja maisema-arkkitehti Yli-Jaman henkilökiemiat sopivat hyvin yhteen. Essee Elämä liikkeessä voitti kilpailun. Se esitettiin Liikenne 99-konferenssin avajaisissa lokakuussa Kuntatalossa.

Tiivistelmä Elämä liikkeessä

Liikenne on luonut ihmisille mahdollisuuden laajentaa elinpiiriään ja hankkia monipuolisia elämyksiä. Lähiympäristön sijaan tunnemme paremmin kaukomaiden ihmeitä kuin lähiristeyksen takana olevan metsikön. Tutuimmat ihmiset eivät asu naapurissa, vaan jossain, jonne autolla pääsee helposti. Vapaaksi pääsemisen olennaisena osana on matkustaminen jonnekin, vaikka samalla ei ole aikaa olla kotona tai yleensä paikallaan. Elämyksiä metsästetään hinnalla millä hyvänsä. Luontoelämyksiä haettaessa uhrataan aina pala luontoa itseään pakokaasujen, melun ja tilankäytön muodossa.

Liikenneväylät, päästöt ja onnettomuudet rajoittavat elämää enemmän kuin luovat vapautta. Estevaikutukset ovat suurimmillaan niiden kohdalla, jotka eivät käytä omaa autoa. Lasten, vanhusten ja autottomien elämänpiirin laajuuden sanelevat pitkälti autoilijat. Näiden tuottavassa iässä olevien yksilöiden ajankäyttö on mittari, jonka mukaan yhdyskuntia suunnitellaan.

Ihmisen perustarpeet lienevät sadan vuoden kuluttua samanlaisia kuin aiemminkin, kuten puhdas ravinto ja ympäristö, sosiaalinen yhteisö ja turvallisuus sekä mielekäs tapa hankkia



Japanissa käytetään suurikokoisia lumiveistoksia luomassa talvista kaupunkikuvaa. Lumeneisto on suosittua myös Suomessa. Kuva Vibdistä.



elantoa. Tulevaisuudessa elämäntapojen valinnan mahdollisuutta laajennetaan. Ihmisten ei enää tarvitse tyytyä ankeaan elinympäristöön vain yhteiskunnan toimimattomuuden vuoksi. Suunnittelijoista koulutetaan ammattilaisia joiden tehtävänä on saada asukkaat etsimään hyviä ja pysyviä ratkaisuja elinympäristöönsä. Liikenneväylien estevaikutuksia ryhdytään määrätietoisesti purkamaan ja yhdyskuntien kokoa pienentämään. Kävely ja pyöräily toimivat helposti käytettävänä ja edullisina liikennemuotoina, jotka täyttävät myös fyysisen liikunnan tarpeen. Elämysten ahmimiseen ei tarvita välttämättä matkoja kaukomaihin tai kiireisiä harrastusmatkoja. Lähempää ja vähemmällä matkustamisella hankitut elämykset ovat laadukkaampia.

Tulevaisuuden yhteiskunta on palveluyhteiskunta, jossa on kehittynyt työnjako myös liikenteen osalta. Liikennetarve täytetään palveluiden hankinnalla, ei itse ajamalla. Joukkoliikenne on paitsi helppokäyttöistä, myös ajan hyötykäyttöä, eikä kenenkään tarvitse omistaa autoa varmuuden vuoksi. Liikenteen päästöjen rajoittamiseksi tulevaisuudessa otetaan käyttöön päästökauppa. Liikkumisen lisenssejä on kullakin tietty määrä ja on jokaisen itsensä ratkaistavissa käyttääkö hän päästönsä yhteen lentomatkaan tai useampaan lyhyeen automatkaan. Tuotteiden

hintaan sisältyvät kuljetusten ympäristövaikutukset ja siten kauppaa käydään enemmän tietotaidosta kuin tavarasta. Tämä kaikki nostaa tuotannon alueellista omavaraisuutta ja vähentää tarvetta kuljetuksiin.

Tarvitaan suunnittelujärjestelmän muutosta, jotta tulevaisuuden yhteiskunta voisi toteutua. Erillisiä väylälaitoksia tai tietyn maa-alueen suunnittelua ei enää voida pitää erillään, vaan asioita käsitellään entistä enemmän kokonaisuuksina. Yhteisvastuu onnistuu vain yksilön vastuuta korostamalla. Liikenteen luoma estevaikutusten viidakko korvautuu monipuolisella elämää kuhisevalla kaupunkiympäristöllä, josta kenenkään ei ole pakko liikkua kauas pois.

Talvikaupunki

Ryhmän toinen teos esittelee kolme visiota talvikaupungista. Horrosvisiossa annetaan talven vaikuttaa vaimentavasti, liikutaan vähemmän ja hoidetaan asiat internetillä. Selviytymisvisiossa luodaan kaunis ja elämyksellinen talvikaupunki, kuljetaan talvivälineillä ja tehdään lumiveistoksia. Visiossa Kesä talven keskelle poistetaan lumi ja lämmitetään tai katetaan kadut. Omien koti- maisten aineiden lisäksi ryhmä on käyttänyt



Sohjokaupunkia Helsingin Katajanokan Luotsikadulla tammikuussa 2004.

vertailukohteena Japanin Sapporaa, joka on saannut erityisesti kolmanteen visioon.

Ottaen huomioon ryhmän aikaisemman työn *Elämä liikkeessä*, näyttää tekijöiden oma suosikki olevan selviytymisvisio. Helsingin Sanomatkin julkaisi Mika Pippurin laatiman jutun otsikolla "Urbaanin selviytymistaistelun aika". Tekijät itse arvioivat selviytymisvisiotaan, että sen vahvuus ja samalla heikkous on vision vaatima luovuus. Kaikilla ei liene kykyä ja mahdollisuutta muuttaa tottumuksiaan ja tehdä nopeita ratkaisuja. Myös väestön ikääntyminen on tämän vision näkökulmasta erityinen haaste.

Tekijät suosittelvatkin, että visioinnin pohjalta luotaisiin jokaiseen kaupunkiin erityinen talviliikennestrategia. Joustavuutta lisättäisiin, uusia toimintatapoja luotaisiin ja tuotekehittelyä edistettäisiin. Tarvittaisiin mm. kohtuuhintainen talvipolkupyörä ja jokapäiväiseen käyttöön sopeva talvivaatetus. Kaupunkien välille syntyy luonnollisia eroja, koska pohjoisessa on paksu lumipeite, kovat pakkaset ja pitkä kaamos. Etelämpänä talvea leimaavat nopeat lämpötilan vaihtelut ja sohjo.

Loppusanoissaan tekijät toteavat: "Talvi-kaupunki voi olla pääosin horrosta, mutta ydinalueella perinteisempää kesäolosuhteiden tavoittelua. Peruskysymys on: mitä hyvää talvessa on ja miten sitä voisi meidän kaupungissamme korostaa?"

Lisäluettavaa

Reshaping Winter Cities. Concepts, Strategies and Trends 1985. Edited by Norman Pressman. University of Waterloo Press.



*Kesä talven keskelle vaatii raskasta teknologiaa.
Kuva Vantaan Martinlaaksosta.*

Lähde: *Liikenne* 2004

AINEISTOA KIRJOITELMAAN 4

Kaleva.plus

www.kaleva.fi

17:01 14.02.2005

Ulkomaat 18:23 29.01

EU:n parlamentti hyväksyi yhtenäisen ilmatilan

EU:n parlamentti on hyväksynyt Brysselissä vuosia valmistellun hankkeen, jonka on määrä luoda yhtenäinen eurooppalainen ilmatila Single Sky. Keskeisenä tavoitteena on saada lennonvarmistukselle yhteiset säännöt ruuhkien vähentämiseksi ja lentoturvallisuuden lisäämiseksi.

Uudessa järjestelmässä Euroopan ilmatila aiotaan jakaa laajemmiksi lohkoiksi, jotka eivät enää noudata kansallisia rajoja. Ajatuksena on, että lohkojen keskitetty hallinta oikoo tehokkaasti lentoreittejä ajan ja polttoaineen säästämiseksi.

EU:n jäsenmaat löysivät jo aiemmin sovun ilmatilan siviili- ja sotilaskäytön tarpeiden yhteensovittamisesta. Jäsenmaat sitoutuivat tehostamaan molempien sektoreiden yhteistyötä. Eritoten Ranska suhtautui pitkään nihkeästi Single Sky-hankeeseen, koska suuri osa sen ilmatilasta on varattu sotilaskäyttöön.

Ilmatilapakettiin nivotaan tekniseksi neuvonantajaksi lennonvarmistusjärjestö Eurocontrol, jolle EU-maat ovat siirtäneet ilmaliikenteen sääntelyä.

Lisäksi EU:n komission tulee mahdollisimman nopeasti antaa ehdotus lennonjohtajien lupakirjojen myöntämisestä.

STT



AINEISTOA KIRJOITELMAAN 5

Matkani pohjoista kohti edistyi hyvin hitaasti. Jeniseillä ei ole mitään varsinaisia kyytihevosiä, mutta asukkaat kyyditsevät matkustajia tuonon perään. Tulllessani keskellä yötä johonkin kylään ei kukaan vieren kenen tehtäväksi kyyditseminen viimeksi oli jäänyt. Täytyi usein herättää kaikki talot tämän tiedon hankkimista varten. Ja kun oikea mies vihdoin oli löytynyt, kesti kauan, ennenkuin hän oli matkavalmiina. Ensiksi oli herättävä vaimo, jonka tuli panna samovaari kuntoon, miehen täytyi juoda teetä, ennenkuin lähti hevosiä etsimään. Jos kylä oli hyvin pieni, täytyi tyytyä yhteen ainoaan hevoseen, ja troika syntyi siten, että hevosen kummallekin puolelle valjastettiin koira. Tällainen kolmivajakko ei kuitenkaan ollut juuri muita huonompi, sillä koirat vetivät kuormaa yhtä hyvin kuin nääntynyt ja rasittunut hevonen. Selviytyäkseni nopeammin määränpäähäni ajoin yötä päivää. Pian muodostui narttasa¹orkkuminen tavallisemmaksi kuin mökeissä nukkuminen, ja se olikin eduksi, sillä kärsivällisyys on tarpeen tuommoisella satojen ja tuhansien virstojen taipaleella. Jollei jaksanut koko aikaa ihaila pohjoisella taivaalla loistavaa Otavaa, kävi nukkuminen ainoaksi ajanviettokeinoksi, sillä tunnit ryömivät yhtä hitaasti eteenpäin kuin nartta, joka ainoastaan mitä suurimmalla vaivalla tunkeutui metrinpaksuisessa lumessa korkeiksi vuoriksi kasaantuneiden jäämöhkäleiden välitse. Kun sattui pyry, ei nähnyt kerrassaan mitään, ja usein me eksyimme Jenisein jäällä. Onneksi hevoset vain harvoin erehtyivät suuntaamaan kulkuunsa joessa oleviin sulapaikkoihiin, joissa mahdollisimman kylmä kylpy odotti muutenkin sangen viluisia matkamiehiä. Väliin oli 50° pakkasta ja tuuli viülisi kasvoja kuin veitsellä. Täytyi olla kovin varoillaan, jottei pakkasen pääsisi yllättämään ja häpeällisesti riistämään saaliikseen hajuelimien näkyvintä päätä. Neljän peninkulman matka kesti usein 8–9 tuntia, ja siinä ajassa ehti jo hyvin tuntea kylmää ja paleltua. Mutta edellisenä talvena olin karaissut itseäni sekä avannoissa kylpemällä että saunan jälkeen kierimällä lumessa ja senvuoksi saatoin tämän niin kuin vieläkin kovemman pakkasen kestää.

Tulllessani Podkamennaja-Tunguskaan oli päivä jo melkein yhtä pimeä kuin yö, ja auringosta ei näkynyt muuta kuin silloin tällöin taivaalla punainen kajastus, joka samalla kertaa edusti sekä aamu- että iltaruskoa. Tässä kylässä tapasin Pietarista Siperiaan karkotetun suomalaisen, Anders Hämäläisen, jota tiesin kysyä kievarin seinille liimattujen Työmies-lehden numeroiden johdosta. Tämän seudun miellyttäviin karkotettuihin kuului niinkään muuan asianajaja Klimin rouvineen. Joen toisella rannalla oli muutamia tuohikotia, joissa myöskin kävin. Asukkaat olivat Jartsevskojen murteesta kokonaan eroavaa kieltä puhuvia Jenisein ostjakkeja. He asuivat hyvin kurjissa oloissa, heillä ei ollut porojakaan, ja kun metsästys syksyllä ei ollut onnistunut ja setripuunkävyt eivät olleet kypsynet, oli vaikea käsittää miten he aikoivat suoriutua talvesta.

Tulllessani heidän luokseen oli ilo kuitenkin ylimmillään, sillä iso kontio oli kaadettu ja lihaa riitti heille muutamaksi päiväksi. Parakaia ostjakit uhrasivat jumalilleen. Valitettavasti en osannut heidän kieltänsä juuri nimeksikään, mutta sen verran kuitenkin ymmärsin, että samalla kun he uhreilla kunnioittivat metsänjumalaa, he myös pahasti pilkkasivat karhuvainajan henkeä. Kodan takaseinällä olivat karhun kuono, silmät ja sydän. Uhritoimituksen päätyttyä otettiin kuono siinä riippuvine päänahkoineen ja asetettiin lähimmän miehen päähän. Mies alkoi karjua ja herjata karhua ja sen henkeä. Sitten hän heitti kuonon tuleen, josta seuraava mies sen sieppasi ja pani päähänsä sekä jäljitteli vuoroonsa karhua. Vasta kun kaikki miehet olivat ottaneet osaa tähän menoon, ryhdyttiin juhlimaan. Sitä kestäi tavallisesti kolmisen päivää.

Jenisein ostjakit eivät huomattavasti eroa Narymin piirissä asuvista ostjakki-samojedeista. Kieli on tosin aivan erilaista ja ulkomuoto on kenties mongolilaisempi. Puvut eroavat toisistaan mm. siinä suhteessa että maalitsa² on koristettu kaulaan, hartioille ja liepeisiin neulotuilla kirjavilla nauhoilla. Erinäiset työkalut ovat toisenlaiset, ja tuohiastioita heillä ei lainkaan ole; kaikki laatikot ja kopat ovat puusta tehtyä.

Seuraava suurempi kylä oli Ylinen Inbatsk, jossa tapasin suuren määrän karkotettuja. Eräs heistä, joka toimi paikkakunnalla olevan ilmatieteellisen aseman päällikkönä, kertoi minulle siitä hirvittävästä, v. 1907 tapahtuneesta ryöstöretkestä, joka väestön keskuudessa aiheutti mitä kiihkeimmän vihan kaikkia karkotettuja kohtaan. Kerron muutamalla sanalla tästä tapahtumasta osoittaakseni minkälaisiin tekoihin lopen rääkätyt ja toivottomat ihmiset saattavat ryhtyä. Siihen aikaan asui piirissä noin 1200 karkotettua. Muutamat olivat kohtaloonsa verrattain tyytyväiset, mutta toisten mielestä oli heitä liian kovasti kohdeltu. Parikymmentä miespoloista, joista useimmat eivät olleet rosvoja ja ryöväreitä parempia, muodosti joukon; he hankkivat itselleen aseita ja tulivat Vorogovoon, jossa surmasivat kaksi poliisia. Päästyään kerran liikkeelle ja hyvälle alulle he päättivät lähteä kostamaan mahdollisimman monelle, ja niin he vaelasivat kylästä kylään ei vain murhaten vaan myös ryöstäen kauppiaitten putoja ja polttaen mitä vain kykenivät. He saapuivat Turuhanskiin, tappoivat pristavin³ apulaisen ja erään kauppiaan sekä ryöstivät kaiken minkä vain käsiinsä saivat. Karkotettujen puolustukseksi on mainittava, että vain aniharva heistä

liittyi tähän julmaan joukkueeseen; useimmat päivästoin tekivät kaiken voitavansa suojellakseen itseään ja muita noilta villiintyneiltä ihmisiltä. Vihdoin viimein saapui sana tapahtuneesta Jeniseikiin ja sotilasjoukkue lähetettiin Turuhanskiin. Piiri julistettiin sotatilaan ja vt. kenraalikuvernööri nimitettiin. Mutta roistot olivat paenneet tundroille ja heidän vangitsemisestaan aiheutui paljon vaivaa. Osa heistä ammuttiin, mutta kahdeksan kappaletta saatiin hengissä kiinni. Yhtä kaubistuttavan julmia ja hirveitä kuin kapi-noitsijain murhatyöt oli myös vankien kohtelu, kun heitä kuljetettiin Krasnojarskiin. Sotilaat ja asukkaat olivat suunniltaan vihasta näitä onnettomia kohtaan ja edelliset sitäpaitsi uuvuksissa pitkien, lumessa tapahtuneitten marssien jälkeen. Vankien täytyi ilman turkkeja ja kädet selän taakse sidottuina kulkea toista tuhatta virstaa mitä kovimmassa pakkasessa. Sormia ja varpaita paleltui ja putoili matkalla pois. Jos joku heistä sattui kaatumaan, niin häntä pistimellä armostomasti rääkättiin. Määräpaikalle saavuttua neljä miestä tuomittiin hirtettäväksi ja loput tuohon niin kamalaksi tunnettuun pakkotyöhön. Pahinta oli, että monet viattomatkin vangittiin ja samanlaisissa olosuhteissa vietiin Jeniseikiin, jossa heidän viattomuutensa vasta tuli ilmi. Joka tapauksessa on aivan luonnollista, että paikallinen väestö sellaisten tapahtumien johdosta yhä edelleen tuntee vaikeasti salattavaa vihaa karkotettuja kohtaan. Ja yhtä selvää on, ettei onnettomien karkotettujen kohtaloa noissa pimeyden maissa suinkaan lievennä se seikka, että he kaikkialla tuntevat olevansa omien maanmiestensä vihan ja inhon ympäröimiä. He ovat kaikki todella surkultavassa asemassa.

Lähde: Kai Donner,
Siperian samojedien keskuudessa, 1915

- 1) kevyt reki
- 2) turkisvuorinen poronahkatakki
- 3) poliisipäällikkö

1 _____ JUNA

29 _____ PUNAINEN FIAT

Päivässä ja yössä
halki Euroopan,
jyskiväin vaunujen edessä
jättiläisveturi,
radan varrella lennätinlankojen laulu.

Lyypekin vaaleanvihreät puistot
ja oudosti leikatut puut,
synkät, uhmailevat työmieskasvot.
Hampurin asemahalli
valtavin, jyrisevin seinäpinnoin.
Lentävät kilometrimerkit,
Cologne.

Yö Belgiassa,
mustien kukkularyhmäin takana
liekehtivän punainen kuu.
Liège,
tulita suitsevat masuunit
unikuvina pauhaavassa pimeydessä.
Aamulla violetti taivas
ja Pariisi.

Taxilla huimaavaa vauhtia
valkeille silloille asti
ohimoissa vielä
rautatiekiskojen jyske.

Autolla läpi Euroopan!

Kaupunkeja, kyliä, linnoja kuumana virtana —
ahdistus — raivoisa riemu — hurmio! —
kuolemankauhu —

Läpi Lüneburgin nummien lensimme
pölyn kiehuessa ympärillämme loistavina siipinä
kuin jättiläiskorento.

Yö saapui ja lyhdyt paloivat:
hei! me syöksymme kultaista nauhaa pitkin,
maa pakenee pelosta mielettömänä!

Huiii — huiiiiii —
Sinä ihana kulkija,
kuollut ja elävä,
kiiltävä Hirviö:
ylen kylmät aivot ovat sinut keksineet,
ylen sieluton on bentsiinilemuinen ruumiisi.
Saksassa oli liiaksi tienviittoja,
liian vihreätä ruoho Hollannissa,
liiaksi Ranskassa kasteltuja maanteitä!
Sinun äänesi vaimentui hempeillä puisto-
käytävillä,
sinä vapisit kärsimättömyydestä Champs-Élysées'n
asfaltilla —
kaukana odotti elämän tulinen tanssi,
kuolleet kalliomaat ja paahtava taivas:
Espanja!

Huimassa kaaressa
putosimme
alas Pyreneitten lumisilta huipuilta
keltaisille ja rauskuville maanteille.
Aurinkoa, kiveä, vauhdin henkeäsalpaava
hurma!

Minä muistan varsinkin matkan Zumarragasta
Miranda de Ebroon:

valkea sauha peitti kaiken,
kellot soivat hätäläppinä kylissä,
vanha eukko kiroili tienvieressä ristinmerkkejä
tehden

(pyörät pomppivat lihavan hanhen ylitse!).
Alamäessä tuli vastaan härkätaisteluista
palaava joukko,

naisten posket paloivat, aasit säikkyi ja mylvi;
muuan señorita heitti hiuksistaan meille
punaisen ruusun —
pölysiuhkussa singahti se takanamme ilmaan
kuin punainen lintu!

★

Nyt lepää ilmassa jo meren suolainen tuoksu.
Ah, miksi pysähtyä! —
kaikki jarrut auki,
rikki lasit mittareista —
yli Gibraltarin ruskean kallion lentäkäämme
ilmaan

kuin loistava tähti,
tulisina vaunuina kohti taivasta,
joka hohtaa himmeän punaisena
Saharan huohottavan kidan yllä — — — — !

Lähde: Olavi Lauri (Paavolainen) ja Mika Waltari,
Valtatiet, 1932

Reppureissulle pääsee pian entistä edullisemmin Interrail oli 70-luvulla monille ensimmäinen ulkomaanmatka

MATTI LUOMA
KUVA: TUJJA TITTINEN

INTERRAIL-korttien hinnat laskevat huhtikuun alussa. Esimerkiksi alle 26-vuotiaille tarkoitetun globaalikortin hinta laskee 14 euroa. Sen uusi hinta on 385 euroa.

Myös yli 26-vuotiaiden sekä lasten Interrail-korttien hinnat laskevat. Aikuisten globaalikortti maksaa huhtikuun alussa 546 euroa ja alle 12-vuotiaiden lasten lippu 273 euroa.

Gloaalikortilla voi matkustaa junan toisessa luokassa jäsenvaltioiden alueella rajattomasti kuukauden ajan.

Interrail-perheeseen kuuluu nyt kolmekymmentä valtiota, kun Bosnia-Hertsegovina liittyy mukaan 1. huhtikuuta 2005.

1980-luku kulta-alkaa

Interrail ei ole enää Suomessa yhtä suosittu matkustustapa kuin parikymmentä vuotta sitten. Sama kehitys on havaittavissa muissakin Euroopan maissa.

Eryityisesti 1980-luvun puoliväli oli reilaajien kulta-aikaa. Kun vuonna 1985 alle 26-vuotiaiden Interrail-kortteja myytiin Suomessa lähes 20 000 kappaletta, viime vuonna niitä ostettiin vajaat 3 000.

- Nyt on enemmän kilpailua. Lentojen hinnat ovat radikaalisti laskeneet ja niitä on paljon enemmän tarjolla kuin 80-luvulla, VR:n markkinointisuunnittelija **Laila Suuronen** kertoo.

Reppumatkailu ei kuitenkaan ole kuolemassa.

- Nyt nuoret lentävät usein kauemmaksi, Euroopan ulkopuolelle ja tutustuvat siellä reppu selässä uusiin kulttuureihin, Suuronen huomauttaa.

Ensimmäistä kertaa Interrail-kortti tuli myyntiin vuonna 1972. Tuolloin juhlittiin Kansainvälisen rautatieliiton 50-vuotista taivalta. Aluksi tarjouksen piti olla voimassa vain yhden vuoden. Toisin kävi. Lipun suosio yllätti kaikki osapuolet ja korttien myyntiä päätettiin jatkaa.



Interrailin suosio on hilpunut 80-luvun kulta-ajan jälkeen. Moni aikuinen on kuitenkin löytänyt matkustustavan uudelleen.

Vielä 70-luvulla Interrail-matkat todella avasivat ovia Eurooppaan ja varmasti muokkasivat suomalaisistaikin nuorista kansainvälisempiä. Monelle suomalaiselle interraili oli ensimmäinen ulkomaanmatka.

- Nyt tilanne on toisenlainen. Useimmat nuoret ovat jo lapsina matkustelleet ulkomailla vanhempiansa kanssa, Suuronen sanoo.

Osa innostuu reilaamisesta myöhemmin uudelleen.

Esimerkiksi viime vuonna yli 26-vuotiaille tarkoitettuja Interrail-lippuja myytiin noin tuhat kappaletta.

- Olenpa kuullut sellaisistaikin tapauksista, että vanhemmat ovat halunneet muistella menneitä ja lähteneet reissuun lastensa kanssa, Laila Suuronen muistaa.

Interrail ei ole ainoa tapa matkustaa junalla Euroopassa. VR myy esimerkiksi Euro Domino -lippuja, jolla voi matkustaa valitsemassaan

maassa kolmesta kahdeksaan päivänä kuukauden aikana. Euro Domino -lipuista yli 60-vuotiaat voivat saada alennuksia.

Nykyisin myös Interrail-kortin voimassaoloaikaan sekä matkustusalueeseen voi itse vaikuttaa. ScanRailpassin avulla voi matkustaa junalla pelkästään pohjoismaissa. Yksityiskohtaisempaa tietoa eri matkustustavoista saa esimerkiksi VR:n nettisivuilta.