



Karelia-ammattikorkeakoulu
Restonomi (AMK)

Yksin Interraililla

Sanna Parviainen

Opinnäytetyö, joulukuu 2023

www.karelia.fi



OPINNÄYTETYÖ
Joulukuu 2023
Matkailu- ja palveluliiketoiminnan koulutus

Tikkarinne 9
80200 JOENSUU
+358 13 260 600

Tekijä
Sanna Parviainen

Nimeke
Yksin Interraililla

Tiivistelmä

Opinnäytetyön tavoitteena oli tuoda esille tietoa ja kokemuksia soolo-Interrailauksesta. Tavoitteena oli kerätä opinnäytetyöhön tietoa soolomatkailusta, soolomatkailijoiden kokemuksia ja tietoa soolomatkailijoiden käytöksestä. Lisäksi tietoa oli tarkoitus kerätä Interrail-matkailusta, Interrailin historiasta, interreilaajista sekä junamatkailun eduista ja haitoista. Tarkoituksena oli luoda kokonaisuus, jonka avulla soolo-Interrailista kiinnostuneet saisivat tietoa sekä kannustusta yksin Interrailille lähtemiseen.

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmänä oli autoetnografia. Aineistona käytettiin opinnäytetyön kirjoittajan soolo-Interrail-matkalla matkapäiväkirjaan systemaattisesti keräämiä kokemuksia ja huomioita soolo-Interrailauksesta. Kerättyä aineistoa peilattiin tietoperustaan kerättyihin tietoihin soolomatkailusta ja Interrail-matkailusta. Matkapäiväkirjan aineisto käsiteltiin myös siten, että relevantti tieto matkasta ja sen suunnittelusta lisättiin opinnäytetyöhön antamaan tietoa soolo-Interrailista mahdollisesti kiinnostuneille.

Interrail kokemuksia analysoidessa tuli ilmi yhtäläisyyksiä kirjoittajan ja muiden soolomatkailijoiden käytöksessä ja kokemuksissa. Ilmi tuli esimerkiksi monien soolomatkailijoiden kiinnostus järjestettyjä retkiä kohtaan. Lisäksi yhtäläisyyksiä löytyi soolomatkailijoiden näkemyksissä soolomatkailun negatiivisista ja positiivisista puolista.

Kieli
suomi

Sivuja 43

Asiasanat
Interrailmatkailu, soolomatkailu, soolo-Interrail



THESIS
December 2023
Degree Programme in Tourism and Hospitality Management

Tikkarinne 9
80200 JOENSUU
FINLAND
+ 358 13 260 600

Author
Sanna Parviainen

Title
Solo Interrailing

Abstract

The purpose of this thesis was to provide information and share experiences of solo Interrailing. The aim was to collect information on solo traveling, as well as solo travellers' experiences and behaviour. Furthermore, the aim was to collect information on Interrailing, its history, and the reasons behind choosing travelling by train. The goal of this study was to collect information that would help and inspire people planning solo Interrailing.

The research method used in this thesis was autoethnography. The data used was systematically collected in form of a travel diary during the author's own solo Interrail trip. The collected data included experiences and observations made by the author during her travels. The collected data was compared with the collected information on solo traveling, Interrail travelling and with experiences of other solo travellers. Relevant information about the trip and the planning process of the trip was compiled and added to the thesis.

Similarities between the experiences and behaviour of solo travellers were found when analysing the author's solo Interrail experiences. The similarities include, for example, shared interest in organised trips, and experiences of similar negative and positive aspects of solo traveling.

Language
Finnish

Pages 43

Keywords
Interrail, solo traveling, solo Interrail

Sisältö

1	Johdanto.....	5
2	Soolomatkailu	6
2.1	Yksin matkalla	6
2.2	Tilastotietoa soolomatkailusta	7
2.3	Soolomatkailun edut ja haitat	9
3	Interrail-matkailu.....	10
3.1	Interrail yleisesti	10
3.2	Junamatkailun edut ja haitat	11
3.3	Interrailin synty ja kehitys vuosikymmenittäin	12
3.4	Osallistujamaat sekä suomalaisten kohdemaat	15
3.5	Soolo-Interrail	17
4	Opinnäytetyön tavoite ja tehtävä.....	18
5	Opinnäytetyön menetelmälliset valinnat	19
6	Opinnäytetyön luotettavuus ja eettisyys.....	20
7	Interrail-matka.....	21
7.1	Interrail-matkan lähtövalmistelut.....	21
7.1.1	Interrail-passin, reittien sekä majoituksen valinta	24
7.1.2	Matkaa varten pakkaaminen	25
7.2	Matkan aikaiset kokemukset.....	25
7.2.1	Amsterdam, Bryssel ja Luxemburg	25
7.2.2	Ranska, Geneve ja Italia.....	28
7.2.3	Slovenia ja Wien	31
8	Interrail kokemusten analyysi	34
8.1	Kokemukset ennen matkaa.....	34
8.2	Kokemukset matkan aikana.....	36
9	Pohdinta	38
	Lähteet.....	41

1 Johdanto

Soolomatkailu on matkailualan nouseva trendi, joka kiinnostaa yhä suurempaa määrää ihmisiä. Soolomatkailun tuoma vapaus houkuttaa, mutta monella yksinmatkustamisen esteenä on esimerkiksi pelko omasta turvallisuudesta. Tässä opinnäytetyössä yhdistetään soolomatkailuun Interrail, Euroopassa toimiva junapassi-järjestelmä, joka on ollut olemassa jo vuosikymmenten ajan. Viime vuosina Interrail on raporttien mukaan kasvattanut suosiota aiempiin vuosiin verrattuna. Suosion kasvun taustalla saattaa olla tietoisuus junaliikenteen ekologisuudesta verrattuna esimerkiksi lentämiseen. Taustalla voi olla myös kasvanut kiinnostus maatapitkin tapahtuvaan matkailuun. Interrailin suosio on kuitenkin vuosien varrella ollut melko tasaista, ja suosion taustalla on tärkeässä osassa Euroopan junaverkostojen hyvät yhteydet, joiden avulla yhdellä matkalla voi tutustua useisiin maihin ja kohteisiin helposti. Interrail on monelle myös tuttu konsepti pitkän historiansa ja toimintavuosien aikana kertyneiden interreilaajien tarinoiden ja kokemusten myötä. Kertyneet ja kerrotut Interrail-tarinat houkuttelevatkin vielä näinäkään päivinä sekä nuoria että muunkin ikäisiä ihmisiä kokemaan ja näkemään Eurooppaa raiteilla ystävien seurassa, mutta myös yksin.

Soolomatkailusta löytyy paljon tietoa ja tarinoita internetistä, sekä suomeksi että englanniksi. Soolo-Interreilauksesta suomenkielisiä julkaisuja ei kuitenkaan ole runsaasti, englanniksi jonkin verran. Tämän opinnäytetyön tavoitteena onkin tuoda esille omakohtaisen kokemuksen kautta, millaista soolo-Interrail on. Tavoitteena on välittää tietoa soolo-Interreilauksesta muille, ja mahdollisesti rohkaista ja inspiroida muita kokeilemaan yksinmatkustamista.

Opinnäytetyössä käytetään tutkimusmenetelmänä autoetnografiaa, jolla tarkoitetaan tutkimustapaa, jossa kirjoittajan omia kokemuksia käytetään aineistona. Aineistona tässä opinnäytetyössä toimii kirjoittajan soolo-Interrailin aikana systemaattisesti pitämä päiväkirja. Päiväkirja sisältää havaintoja ja kokemuksia matkan ajalta sekä myös matkan suunnitteluvaiheelta. Aineistosta löytyviä tietoja peilataan kerättyyn tietoperustaan.

2 Soolomatkailu

2.1 Yksin matkalla

Soolomatkailu voidaan yksinkertaisimmillaan määritellä matkailuksi, joka tapahtuu yksin (Matkailu.fi 2023). Soolomatkailija ei matkusta yksin pakon vuoksi, vaan omasta halustaan. Soolomatkailijan kiinnostuksen kohteena voi olla minkä tyyppinen matkailu vain, kulttuurimatkailusta maaseutumatkailuun. Tyypillisiä eurooppalaisen soolomatkailijan piirteitä ovat korkeahko sosioekonominen status, keski- tai suurituloisuus, vahva halu matkustaa ja kiinnostus kulttuuria ja ruokaa kohtaan. Soolomatkailijoiden keskuudessa kestoltaan pitkät matkat ovat suosittuja. Tällaisia matkoja tekevät usein esimerkiksi välivuotta pitävät, vapaaehtoiset sekä reppureissaajat. Lyhyemmät soolomatkailijoiden matkat sisältävät usein rentoutumista tai itsensä kehittämistä. Soolomatkailijat ovat kuitenkin useimmiten joustavia matkan aktiviteettien ja sisällön suhteen. Iältään soolomatkailijat voivat olla minkä ikäisiä vain, mutta Alankomaiden ulkoministeriön viraston CBI:n mukaan tyypillisesti he ovat keski-ikäisiä sinkkuja naisia tai nuoria miehiä. (CBI 2018.)

Nuorille soolomatkailijoille (18–35-vuotiaat) tyypillistä on halu tavata muita ihmisiä, sekä kiinnostus erilaisia aktiviteetteja kohtaan. CBI suosittelee matkailuyrityksiä huomioimaan nuorten soolomatkailijoiden sosiaalisuuden luomalla listausta lähellä olevista muiden soolomatkailijoiden suosiossa olevista kokoontumispaikoista, kuten kahviloista tai baareista. Lisäksi matkailuyrityksille suositellaan paikallisten tapahtumien listaamista kalenteriin helposti löydettäväksi. Aktiviteetteja suositellaan mainostettaviksi kokemuksina, ja suosituksena on myös tarjota valikoimiltaan laajoja aktiviteettipaketteja. Retkiä suositellaan suunniteltaviksi jonkin teeman, esimerkiksi kulttuurin ympärille. Retken tema voi myös heijastaa alueen luontoa, vesistöalueilla voidaan retkeen sisällyttää esimerkiksi snorklausta tai purjehdusta. (CBI 2018.)

Yli 50-vuotiaiden soolomatkailu on CBI:n (2018) mukaan kasvattanut erityisesti suosiota. Tässä ryhmässä on eniten naisia. Tämän ikäluokan

soolomatkailijoista monet ovat kiinnostuneet kulttuurikokemuksista sekä eksoottisista kohteista. Majoituksessa tärkeässä roolissa on mukavuus, joka tulee esille niin sänkyjen mukavuudessa, kuin myös halussa olla varma, että esimerkiksi sairastuessa apua on saatavilla. Aktiviteeteissa heitä kiinnostavat muun muassa ruoka ja kulttuuri sekä ”soft adventure”. (CBI 2018.) Soft adventure:lla tarkoitetaan matkailua, jossa haetaan uniikkeja kokemuksia vähemmän suosituissa kohteissa, mutta halutaan myös mukavuutta ja ylellisyyttä niin majoituksen, kuin ruoan ja ohjelmankin osalta. Soft adventure on vuonna 2023 nousussa oleva matkailutrendi. (Gilpin 2023.)

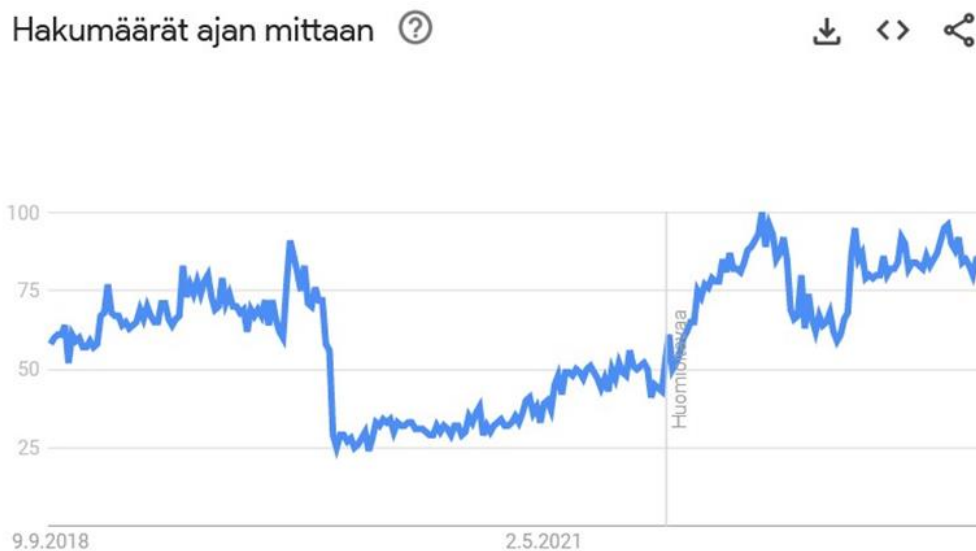
2.2 Tilastotietoa soolomatkailusta

Matkahakukone ja matkatoimisto Skyscanner mainitsee soolomatkailun yhdeksi vuoden 2023 matkailutrendeistä. Sivuston mukaan yksi neljästä matkaajasta harkitsee matkustavansa yksin seuraavana vuonna. Vastaajista 52 % prosenttia kertoo syynä olevan sen, etteivät vastaajan ja hänen läheistensä matkustushalut kohtaa. Skyscannerin mukaan sinkut ja eronneet listautuivat korkeimmalle valmiudessaan lähteä matkustamaan soolona vuonna 2023. (Skyscanner 2023.)

Vuonna 2021 tehdyn kyselyn perusteella suurin motivaatio soolomatkailulle oli halu nähdä maailmaa eikä odottaa muita (matkaseuraa). Melkein puolet vastaajista kertoi motivaatioksi myös vapauden ja itsenäisyyden tunteen. Myös uusien ihmisten tapaamisen mainitsi motivaationa noin 40 % vastaajista. (Statista Research Department, 2023a.) Lisäksi soolomatkailun motivaationa on mainittu itsetutkiskelu, palautuminen, sekä halu akkujen lataamiseen ennen uutta elämän vaihetta (CBI 2018).

Matkatoimisto Intrepid Travel (2018) raportoi vuonna 2018 soolomatkailijoiden määrän kasvaneen edeltävän viiden vuoden aikana 40 % ryhmäretkillään (Shabada, 2018.) Ohjatut retket ovatkin suosittuja soolomatkailijoiden keskuudessa. Solo Traveler -sivuston 2022 vuoden kyselyssä selvitettiin soolomatkailijoiden vastauksia kysymykseen ”Valitsetko mieluummin ohjatun kiertoajelun/matkan?”.

Kyselyyn vastanneista 24 % vastasi kysymykseen kyllä, 64 % joskus ja 12 % ei. Suosituin perustelu halulle valita ohjattu matka oli se, että matka mahdollistaa matkustamisen kohteeseen, jonne vastaaja koki epävarmuutta matkustaa yksin. Toiseksi suurin syy oli se, että matkanjohtaja huolehtii kaikesta ja itse matkailija saa rentoutua. Syynä mainitaan myös turvallisuuden tunne ohjatulla retkellä, sekä se, ettei matkaa tarvitse itse suunnitella. (Solo Traveler 2023.)



Kuva 1. "Solo travel" hakutermin käyttö Google hakukoneessa 9.9.2018-9.9.2023 aikavälillä. (Kuva: Google Trends).

Kuvasta 1 voidaan nähdä kuinka viimeisen viiden vuoden aikana hakusanan "solo travel" (suomeksi soolomatkailu) käyttö Google-hakukoneessa on vaihdellut. Kuvassa numerot ovat suhteutettuna numeroon 100, joka on ajanjakson suurin arvo ja se aika, jolloin hakuja on ollut eniten. Kuvasta voi nähdä Covid-19 pandemian vaikutuksen hakumäärän vähyydessä vuodesta 2020 alkaen, jatkuen noin vuoden 2022 alkuun, jolloin määrä on lähtenyt nousuun. Vuonna 2022 näkyy myös pientä laskua syyskuun ja joulukuun aikana, joka kuitenkin päättyy vuoden 2023 tammikuuhun. Voidaan kuitenkin todeta, että viimeisen puolentoista vuoden aikana hakumäärät ovat olleet pääosin korkeampia kuin sitä edeltävien vuosien aikana. Myös sosiaalisen median palvelussa TikTokissa #solotravel on kasvattanut suosiotaan melkein kymmenkertaisesti viimeisen kolmen vuoden aikana (Sangha 2023).

2.3 Soolomatkoilun edut ja haitat

Soolomatkoilua kokeilleet tuovat esille soolomatkoilusta sekä hyviä että huonoja puolia. Yksi Keystone Bachelorstudies -sivustolla esille tuoduista hyvistä puolia on soolomatkoilun vapaus. Vapaudella tarkoitetaan muun muassa sitä, että soolomatkoilijan on helppo lähteä reissuun silloin, kun itse haluaa. Vapaus näkyy myös itse matkakohteessa siinä, että yksin matkustava voi nähdä ja tehdä, mitä itse haluaa ja milloin itse haluaa. Yksin matkustaessa kenenkään ei tarvitse tehdä kompromisseja matkustusseuran vuoksi. Yksin matkustaessa kieli-taito voi kehittyä myös enemmän. Tutun ystävän kanssa matkatessa saattaa tyytyä käyttämään vain omaa äidinkieltään, jolloin voi paikallisen kielen oppi-minen tai englannin laajempi harjoittaminen jäädä vähemmälle. Esimerkiksi hos-tellissa tai kiertoajelulla soolomatkoilija voidaan myös nähdä helpommin lähes-tyttävänä kuin ”valmis” ystäväporukka. Yksin matkustaessaan ihminen myös kerryttää itsevarmuutta, ja tutustuu myös itseensä paremmin. (Hughes 2017.) Yksin matkustava ihminen saa todennäköisemmin paikan ravintolasta, ja myös majoitusta voi löytyä helpommin vain yhdelle. Julkisissa liikennevälineissä yksit-äinen istumapaikka voi löytyä myös helpommin kuin kaksi tai useampi vierek-käistä. (Rantapallo 2020.)

Soolomatkoilua harkitessaan monet ovat erityisesti huolissaan turvallisuudesta. Tilastosivuston Statistan mukaan vuonna 2022 naismatkoilajille toteutetussa kyselyssä 69 % vastaajista kertoi pääasiallisen syyn soolomatkoilamisen välttä-miselle olevan huoli henkilökohtaisesta turvallisuudesta. Toiseksi ja kolman-neksi suurimmaksi syyksi mainittiin korkeammat kustannukset, sekä pelko eksy-misestä. (Statista Research Department 2023b.) Kulut voivatkin olla korkeam-mat, jos haluaa majoittua hotelleihin, joissa huoneet on suunniteltu yleensä kah-delle hengelle. Soolomatkoilijoiden keskuudessa hostellit, joissa majoitutaan jaetussa huoneessa, ovatkin sosiaalisuutensa ja halvemman hintansa vuoksi suosittuja (Rantapallo 2020). Soolomatkoilun huonompana puolena voidaan nähdä myös yksinäisyys, jota eri ihmiset kokevat eri tavalla, jotkut enemmän ja jotkut vähemmän matkan aikana. Nykypäivänä yksinäisyyteen kuitenkin auttaa mahdollisuus helppoon yhteydenpitoon perheen ja ystävien kanssa puhelimitse.

Reissun aikana voi myös ystävystyä esimerkiksi samassa paikassa majoittuvien kanssa. (Hughes 2017.)

3 Interrail-matkailu

3.1 Interrail yleisesti

Interrail on junalippujärjestelmä, joka mahdollistaa 33:ssa Euroopan maassa matkustamisen yhdellä junapassilla. Interrail-passeja on tarjolla kahta erilaista tyyppiä: Global pass joka kelpaa kaikissa osallistujamaissa, sekä One Country Pass joka on tarkoitettu käytettäväksi yhdessä maassa. (Interrail.eu 2023a.) Lippuja on tarjolla neljässä eri ikäluokassa: Nuoriso (12–27-vuotiaat), Aikuinen (28+), Seniori (60+). Lisäksi olemassa on ilmainen, 4–11-vuotiaille tarkoitettu Lapsi-ikäluokka. Passin matkustusluokaksi voi valita joko 1- tai 2-luokan. (Interrail.eu 2023b.)

Passin pituuskestovaihtoehtoja on tarjolla runsaasti. Interrail-passien matkustuspäivällä tarkoitetaan 24 tunnin aikaa, jonka aikana passia voidaan käyttää junissa. Tämä 24 tuntia sijoittuu välille 00.00 ja 23.59, eli matkustuspäivä on kokonainen vuorokausi, jonka aikana passia voi käyttää niin paljon kuin ehtii. (Interrail.eu 2023b). Yöjunilla matkustaessa matkustuspäiväksi lasketaan vain lähtöpäivä, eli jos kohteesta lähtee klo 21 ja saapuu toiseen paikkaan samalla junalla klo 8 aamulla, käyttää vain yhden matkustuspäivän (Rail.cc 2023). Interrail-sivuston mukaan suosituin passin ajallinen kestovaihtoehto on seitsemän matkustuspäivää yhden kuukauden sisällä. Kuukauden passeille löytyy kuitenkin myös neljän ja viiden matkustuspäivän vaihtoehtoja. Kahdelle kuukaudelle passeja on 10:llä ja 15:llä matkustuspäivällä. Lisäksi tarjolla on 15 ja 22 päivän, sekä yhden, kahden ja kolmen kuukauden pituisia passeja, jotka tarjoavat tuolle ajalle rajattoman matkustusmahdollisuuden. Interrail-passin voi ostaa interrail.eu-sivustolta, ja passin voi valita joko mobiilisovellukseen ladattavana tai perinteisenä paperiversiona. On hyvä huomioida, että joihinkin Interrail-järjestelmässä mukana oleviin juniin tarvitsee Interrail-passin lisäksi paikkalipun.

Paikkaliput täytyy ostaa erikseen, ja ne junat joihin paikkalipun tarvitsee näkyvät sovelluksessa sekä Interrail.eu-sivustolla. (Interrail.eu 2023b.)

3.2 Junamatkailun edut ja haitat

Junamatkailusta voi löytää sekä hyviä että huonoja puolia. Eräs hyvä puoli on se, että toisin kuin lentämällä, voi junalla matkustaa syrjäisempiin paikkoihin, joihin suoraan lentäminen ei ole mahdollista. Junavuoroja on myös yleensä tarjolla runsaasti, ja matkan varrella pysäkkejä on paljon. Autoiluun verrattaessa juna-matkustamisessa etuna on esimerkiksi vapaus liikkua junan kyydissä, ruuhkilta välttyminen, nopeus, sekä mahdollisuus tutustua muihin matkustajiin. Lisäksi junamatkustamisen etuna on se, etteivät huonot sääolosuhteet vaikuta matkustamiseen niin suuresti kuin autoillessa. (Wood & McDonald 1991, 17–18.)

Junalla matkustaminen on lentämistä ekologisempi vaihtoehto. Haavisto (2019) esittelee kirjassaan D-mat-konsulttitoimiston Maaseudun Tulevaisuus -lehdelle laatimaa tutkimusta hiilidioksidipäästömääristä, joita eri liikennevälineet tuottavat 440 kilometrin matkalla. Tutkimuksessa selvisi eri liikennevälineiden tuottavan hiilidioksidipäästöjä seuraavasti: suihkukone 207 kg, laiva 136 kg, potkuri-lentokone 97 kg, polttomoottoriauto 88 kg, sähköauto 54 kg, bussi 26 kg ja juna 1 kg. Määrä laskettiin henkeä kohden. (Haavisto 2019, 92.)

Matkahakukone Omion tutkimuksissa on selvitetty, että joidenkin suosittujen Euroopan matkailukohteiden välillä junalla matkustaminen on nopeampaa kuin lentäminen. Tällaisia välimatkoja ovat esimerkiksi matkat Lontoon ja Pariisiin, Lontoon ja Brysselin, sekä Frankfurtin ja Kölnin välillä. Tutkimuksessa on otettu huomioon se, että lentäessä aikaa kuluu itse lentämisen lisäksi lentokentälle matkustamiseen, sekä lentokentällä tapahtuviin tarkastuksiin. Junalla matkustaessa tarkastuksia ei ole, ja juna-asemat sijaitsevat usein kaupunkien keskustassa. (Valencia 2022.)

Suomessa asuville Suomen melko syrjäinen sijainti vaikeuttaa pääsyä muille Euroopan rautateille. Jos Suomesta haluaa lähteä maatapitkin matkustaen

esimerkiksi Keski-Eurooppaan, joutuu ottamaan ensin laivan tai lautan. Pulkkinen (2023) artikkelissa lauttaa ehdotetaan otettavaksi Etelä-Suomesta joko Tallinaan, Tukholmaan tai Travemündiin. Tallinnasta muualle Eurooppaan pääsee helposti bussilla, Tukholmasta matkaa voi taas jatkaa junalla, kuten myös Travemündistä. Näissä matkoissa on kuitenkin huonona puolena se, että ne vievät enemmän aikaa kuin lentäminen. Lisäksi matkustaja joutuu tekemään enemmän työtä suunnitellessaan itselle sopivaa reittiä. Kuitenkin tällainen maata pitkin matkustaminen on ekologisempaa kuin lentäminen. (Pulkkinen 2023.)

3.3 Interrailin synty ja kehitys vuosikymmenittäin

Interrail syntyi vuonna 1972 Kansainvälisen rautatieliiton UIC:n (L'union internationale des chemins de fer) halusta juhlistaa 50. toimintavuottaan. UIC lanseerasi juhluvuoden kunniaksi Inter Rail -72 -nimisen kausilipun, joka mahdollisti junilla reissaamisen UIC:n rautateillä alle 21-vuotiaille nuorille eurooppalaisille kuukauden ajaksi. Syy Inter Rail -72 -kampanjan lanseeraamiseen ei ollut pelkästään UIC:n juhluvuosi, vaan myös huoli junamatkailun tulevaisuudesta kasvavan yksityisautoilun ja kehittyvän lentoliikenteen myötä. Juhluvuonna 1972 Interrail-lippuja myytiin yli 87 000, ja edellä mainitusta määrästä 12 051 myytiin Suomen Valtionrautateiden kautta. Huomioon on kuitenkin otettava, että Suomen Valtionrautateiden lippuja kävivät ostamassa myös jotkut ruotsalaisnuoret. Syy tälle oli se, että Suomessa liput olivat halvempia, ja Suomesta ostetulla Interrail-lipulla ruotsalaiset pystyivät matkustamaan kotimaassaan. Kuitenkin 12 051 myydylle lipulla Suomi oli myyntitilastojen kärkimaa, ja muut pohjoismaat sijoittuivat myös tilastojen kärkeen. (Manka 2022, 16–19.)

Suurta suosiota nauttinutta Inter Rail -72 -kampanjaa päätettiin jatkaa myös seuraavana vuonna, sillä muutoksella että edellisvuoden yhdeksän kuukauden myyntiaikaraja muutettiin lippujen myyntiajaksi toukokuusta lokakuuhun. Vuonna 1974 Interrail-kortti muutettiin kuitenkin ympärivuotiseksi. Kesäkuukaudet olivat kuitenkin suosituinta aikaa lähteä Interrail-matkalle, ja 70 prosenttia interreilaajista reilasikin kesä-elokuussa. (Manka 2022, 40–41.)

1970-luvulla tapahtui vielä muutamia muutoksia Interrail-kortin sisältöön. Vuonna 1976 Interrailin ikärajaa nostettiin 21 vuodesta 23 vuoteen. Vuonna 1979 ikärajaa nostettiin vielä kolmella vuodella 26:een. (den Boer 2017.) Lisäksi vuonna 1979 lanseerattiin Interrail Senior -kortti, jolla yli 65-vuotiaat pääsivät matkaamaan Eurooppaa junalla. Nuorisokortteihin verrattaessa seniorikorttien myynti oli kuitenkin vähäistä, joten lopulta vuonna 1984, joidenkin epäonnistuneiden muutoskokeilujen jälkeen seniorikortti lakkautettiin. (Manka 2022, 42–43.)

1980-luvulla interreilaus kasvatti yhä vain suosiotaan suomalaisten keskuudessa. Suomalaisten elintason kasvun myötä vuonna 1986 Interrail-lippuja myytiin huippumäärä, 19 327. Luku oli yli kaksinkertainen verrattuna esimerkiksi vuoden 1980 myytyyn lippumäärään (9674). Vuonna 1989 Interrail koki jälleen uuden muutoksen, kun kaikenikäisille aikuisille tarkoitettu lippu tuli myyntiin, ensin pohjoismaissa ja myöhemmin muualla. Vuonna 1990 20000 myydystä lipusta noin neljännes myytiin yli 26-vuotiaille, eli aikuisille. (Manka 2022, 52–58.)

1980-luvun loppu ja 1990-luvun alku toivat mukanaan paljon mullistuksia kuten Berliinin muurin murtumisen, Itä-Euroopan vallankumoukset sekä Neuvostoliiton hajoamisen. Useat Itä-Euroopan maat liittyivät Interrail-verkostoon, ja Mankan (2022) mukaan Euroopassa vallitsi yhtenäinen ja toiveikas ilmapiiri. Interrail oli kuitenkin menettänyt hieman hohtoaan. 1980-luvun lopulla ajatus Interrailista massaturismina yleisty, ja suomalaisissa lehdissä tuotiin esille sitä, että Interrail ei ollut enää yhtä suosittua ja trendikästä muualla maailmassa. (Manka 2022, 61–68.)

Interrail oli lopetusuhan alla 1990-luvun alussa, sillä Etelä-Euroopan maissa oli kiinnostusta irrottautua Interrail-järjestelmästä. Syyt tälle olivat pääasiassa taloudellisia. Etelä-Euroopan maissa matkailijoita oli muutenkin kesäisin paljon, ja interreilaajat tuottivat rautatieyhtiöille vähemmän rahaa kuin täyshinnoilla matkustavat asiakkaat. Interrail kuitenkin sai jatkoaikaa. Vuonna 1992 lopetusuhka suureni kuitenkin entisestään, kun myös Italia ja Ranska yhtyivät Etelä-Euroopan mielipiteeseen Interrailin kannattamattomuudesta. Tilanne olikin hyvin

”Etelä-Eurooppa vastaan Pohjoinen-Eurooppa”, jossa Pohjoisen maat, joista eniten interreilaaajia lähti, kannattivat Interrailin jatkamista.

Jatkoa Interrailille kuitenkin annettiin, ja kortin hintaa nostettiin 20 prosentilla. Vuonna 1993 lippuja myytiinkin vain 142 000, mikä oli suuri romahdus verrattuna vuoden 1991 huippulukemiin, 400 000 myytyyn korttiin. Syitä romahdukselle olivat aiemmin mainittu hintojen nostaminen, hajoamissodat Jugoslaviassa, lentoliikenteen suosion kasvu, ja Suomessa lama. Lopulta vuonna 1994 Interrail-järjestelmää uudistettiin suuresti, luomalla seitsemän matkustusvyöhykettä. Uudistuksen myötä hinnat nousivat, Interrailissa tärkeässä osassa ollut vapauden tunne katosi, ja Interrail-matkailu monimutkaistui. Samaan aikaan lentäminen kasvatti yhä suosiotaan, lennot halpenivat ja tulivat myös muilla tavoin Interrailia houkuttelevimmiksi nuorison silmissä. (Manka 2022, 61–78.)

2000-luvun alussa Interrail oli jäänyt yhä enemmän ulos valtavirtamatkailusta lentämisen suosion myötä. Vuonna 2007 Interrail koki kuitenkin jälleen muutoksia, kun hallinnointivastuu ulkoistettiin, ja järjestelmää muutettiin. Vyöhykejako poistui, ja liput siirrettiin kahteen kategoriaan. Käyttöön tulivat ”Global Pass” joka kävi kaikkialla osallistujamaissa, sekä ”One Country Pass” joka toimi yhdessä maassa. Myös mahdollisuus ensimmäisessä luokassa matkustamiseen luotiin, ja matkustuspäiviltään eripituisia passivaihtoehtoja luotiin lisää. Edellä mainitut muutokset, sekä leviävä tietoisuus lentämisen ilmastovaikutuksista saivatkin Interrailin suosiota nousuun. Edellä mainittujen muutosten lisäksi on myös Interrailin asiakaskunta muotoutunut hieman erilaiseksi 2000-luvulla. 1970- ja 1980-luvuilla reilaajat olivat useimmiten nuoria budjettimatkoilijoita, mutta myöhemmin reilauksesta on tullut erityisesti keskiluokan suosimaa, ja erityisesti aikuisten reilaajien määrä on lisääntynyt. 2020-luvulla kaksi viidestä eurooppalaisesta reilaajasta on aikuista, mikä on enemmän kuin aiemmin. (Manka, 2022. 83–85.)

2020-luvulla Interrail on pitänyt suosionsa. Saksalainen liikennekonserni Deutsche Bahn (2022) raportoi vuonna 2022 Interrail-lippuja tulleen myydyksi noin 600 000. Määrä on noin kaksinkertainen vuoden 2019 myytyihin lippuihin verrattuna. Suurin myytyjen lippujen määrä oli Saksassa, missä lippuja myytiin noin

142 000. Toiseksi ja kolmanneksi eniten lippuja myytiin Sveitsissä (94 000) ja Britanniassa (63 000). (Doyle 2022.) Myytyjen lippujen lisäksi Interrailin käyttäjien määrä on kasvanut myös muilla tavoin. Vuonna 2018 Euroopan komissio käynnisti DiscoverEu-ohjelman, joka tarjosi kyseisenä vuonna ilmaisen Interrail-passin 15 000:lle 18-vuotiaalle eurooppalaiselle nuorelle (Weber 2018). Ohjelman tarkoituksena on antaa nuorille mahdollisuus tutustua Eurooppaan ja muihin eurooppalaisiin, sekä kannustaa käyttämään ympäristöystävällistä junaa matkustusvälineenä. DiscoverEu on jatkanut toimintaansa vuoden 2018 jälkeen, ja vuonna 2023 DiscoverEu-ohjelman avulla lippuja jaetaan 18-vuotiaille kahdesti vuodessa. (Interrail 2023c.)

3.4 Osallistujamaat sekä suomalaisten kohdemaat

Interrail-ohjelman aloitusvuonna 1972 osallistujamaita oli yhteensä 21. (Yli-Ojanperä 2011). Kuvassa 2, voidaan nähdä Pohjoismaiden (lukuun ottamatta junarataverkostotonta Islantia) kaikkien osallistuneen vuoden 1972 Interrail-ohjelmaan. Ohjelmaan osallistui myös suurin osa keski- ja etelä-Euroopan maista.



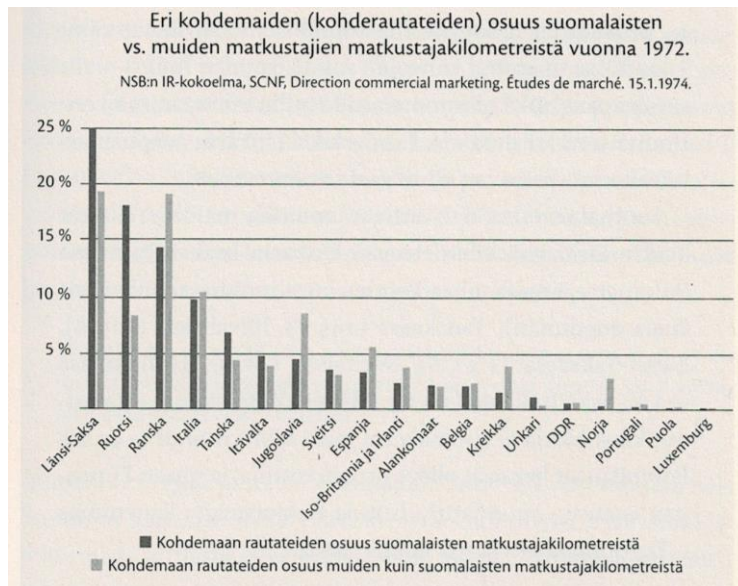
Kuva 2. Vuoden 1972 Interrail-kokeilun osallistujamaat (Kuva: den Boer).

Kuvasta 3 voidaan nähdä, että vuosien varrella muun muassa Tšekki, Baltian maat, Turkki, Bulgaria, Slovakia sekä Romania ovat liittyneet Interrail-järjestelmään. Kuvaan 2 verrattaessa, voidaan todeta, että monia itä-Euroopan maita on tullut viimeisen 50 vuoden aikana mukaan. Määrällisesti Interrail-järjestelmässä mukana olevien maiden määrä on kasvanut 1972 vuoden 21:sta 33:een osallistujamaahan.



Kuva 3. Interrail-järjestelmässä mukana olevat maat vuonna 2023. (Kuva: Interrail.eu).

Kuvassa 4 voidaan nähdä eri kohteiden osuus vuoden 1972 suomalaisten sekä muun maalaisten matkustajien matkustajakilometreistä. Suomalaisten eniten suosimiin vierailumaihin kuuluivat Länsi-Saksa, Ruotsi, Ranska, Italia sekä Tanska. Tanskan sekä Ruotsin sijoittumista kärkimaihin selittää osaltaan niiden sijainti, joka ”pakotti” suomalaiset kulkemaan näiden maiden läpi. Mankan (2022) mukaan myös rataverkoston pituudet vaikuttavat kuvan 4 tuloksiin.



Kuva 4. ”Eri kohteiden (kohderautateiden) osuus suomalaisten vs. muiden matkustajien matkustajakilometreistä vuonna 1972.” (Kuva: Manka).

Esimerkiksi Tanskan rautatieverkosto on lyhyt, mikä on syy siihen, että kuvassa Tanskan osuus matkustajakilometreistä on vain seitsemän prosenttia. Tanskalle suomalaisnuoret olivat kuitenkin tärkeä asiakasryhmä. Suomalaisnuorten junnalla kulkemat matkustajakilometrit muodostivat yli viidenneksen kaikista Tanskassa junalla kuljetuista matkustajakilometreistä. Erityishuomiota Manka (2022) kiinnittää siihen, että suomalaiset matkustivat Unkarissa kaksinkertaisesti enemmän muihin maihin verrattuna. Unkarin vetovoimaisuutta on Mankan (2022) mukaan voinut lisätä Suomen ja Unkarin sukulaiskansalaisuus, mutta myös Unkarin viisumivapaus. Kuvasta 4 voidaan huomata, että esimerkiksi Norja ei ollut suomalaisnuoria kiinnostanut, mutta muut eurooppalaisnuoret matkailivat maassa enemmän. (Manka 2022, 34–37.) 2000-luvun puolelta suosituimmista kohteista ei valitettavasti löydy tilastotietoa.

3.5 Soolo-Interrail

Vuonna 1986 raportoitiin 15 % interreilaajista matkustaneen yksin. Tuolloin 78 % matkusti kahden tai kolmen hengen ryhmässä, ja loput 7 % tätä suuremmissa ryhmässä. Manka (2022) kertoo Interrail-kokemuksia kokoavassa kirjassaan joillekin pidemmän Interrail-matkan olleen koetus ystävyysuhteelle.

Joillakin riidat johtivat jopa (joillakin hetkellisiin) ryhmien jakautumisiin ja yksin matkan jatkamiseen. Monet valitsivat kuitenkin jo Interrailin alkuaikoina vapaaehtoisesti matkustaa yksin. Mankan kirjassa Jukka, joka teki 1980-luvulla kuusi Interrail-matkaa, kertoo soolo-Interrailleissaan erityisen hienona pitämiensä asioiden olleen mahdollisuus tutustua ihmisiin, sekä uskallus mennä paikkoihin, joihin puolison kanssa ei olisi uskaltanut. Toinen 1980-luvulla yksin interreilannut, Mari, kertoi pitäneensä matkustamista niin arvokkaana panostuksena, että halusi itse päättää mitä tekisi ja näkisi, joutumatta tekemään kompromisseja matkakumppaneiden vuoksi. (Manka 2022, 143–146.)

Nykyään soolo-Interreilauksesta löytyy paljon tietoa, vinkkejä ja tarinoita. Eurooppaa pidetään yleisesti melko turvallisena, ja myös naisten on turvallista matkustaa yksin Euroopassa. Aina matkustaessa kannattaa kuitenkin olla tietoinen ympäristöstään ja varovainen taskuvarkaiden sekä huijauksien varalta, joita löytyy erityisesti isommista Euroopan kaupungeista. (McCulley 2023.) Junamatkailu Euroopassa on melko yksinkertaista, ja maiden väliset junayhteydet ovat hyviä ja selkeitä ymmärtää. Useimmissa Euroopan maissa eurooppalaiseen puhelinliittymään ei tule lisämaksuja, mikä helpottaa esimerkiksi puhelimen sovelusten käyttöä. Euroopan turvallisuuden, monipuolisuuden, ja eurooppalaisille jonkinlaisen kulttuurien tuttuuden vuoksi Interrail-matka Euroopassa voi olla hyvä ensimmäinen soolomatkailukokemus. (Sykes 2017.)

4 Opinnäytetyön tavoite ja tehtävä

Useat matkailualan yritykset, kuten matkahakukone Skyscanner (2023), raportoivat kiinnostuksen soolomatkailua kohtaan kasvaneen. Kuitenkin monet kokevat epävarmuutta lähteä matkalle yksin. Suurimpana syynä on epävarmuus ja pelko siitä, että yksin matkustaminen ei ole turvallista (Statista Research Department 2023b).

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tuoda esille omakohtaisia kokemuksia soolo-Interrail-matkaltani, ja näiden kokemusten avulla välittää tietoa siitä,

millaista Interrail-matkustus on yksin. Kokemuksien esiin tuomisella ja niiden peilaamisella tietoperustaan pyrin auttamaan muita soolo-Interreilauksesta kiinnostuneita, ja toivottavasti innostamaan heitä lähtemään itse soolomatalle. Omalle Interrail-matkalleni motivaationa oli tietoisuus Interrailin pitkästä historiasta ja halu kokea se, mitä niin monet muut ovat viime vuosikymmenien aikana saaneet kokea. Yksin lähtemisen suurin motivaatio ja syy oli se, että seuraa ei löytynyt, mutten halunnut silti jäädä paitsi kokemuksesta.

Opinnäytetyön tehtävä on tuoda esille omia kokemuksia soolo-Interrailista ja peilata näitä muiden kokemuksiin sekä tietoperustaan. Tehtävä on merkityksellinen, koska suomenkielistä tietoa soolo-Interrailista löytyy niukasti.

5 Opinnäytetyön menetelmälliset valinnat

Opinnäytetyössä käytetään autoetnografista tutkimustapaa. Autoetnografia on tutkimuksen tekotapa, jossa aineistona käytetään tutkijan, tässä tapauksessa opinnäytetyön tekijän kokemuksia ja näistä kokemuksista kirjoitettuja muistiinpanoja. Tutkija tuottaa myös itse tulkinnat. (Uotinen 2023.) Autoetnografiaan kuuluukin siis kerättyjen tietojen analysointi, johon tarvitaan vahvaa tuntemusta aiheen teoria- ja tutkimustiedoista, joihin oma kokemus peilataan (Kukkurainen 2019). Autoetnografian pohjalta saatuja tuloksia voidaan pitää tieteellisesti vakuuttavana sen pohjalta että ”ihmisten elämä on paitsi ainutlaatuista, myös yleistä ja yleistettävää” (Uotinen 2023).

Autoetnografista saadun tiedon vakuuttavuuteen ja yleistettävyyden luomisessa auttavat tarinallistaminen ja kontekstualisointi. Tarinallisuutta tuodaan usein lisäämällä tekstiin kokempohjaisia muisteluosioita, jotka ovat toisin sanoen suoraa aineistolainauksia. Tarinallistaminen helpottaa ymmärrettävyyttä sekä tätä kautta myös kasvattaa tieteellistä vakuuttavuutta. Tämän lisäksi tarinallisuus luo empatiaa ja samaistuttavuutta lukijan ja tutkijan välille, ja samalla antaa mahdollisuuden yleisemmälle ymmärrykselle yksityistä kokemusta kohtaan. Kontekstualisoinnilla tarkoitetaan sitä, että saatu tieto ”asetetaan kulttuurisiin ja

yhteiskunnallisiin konteksteihinsa” kertomalla yhteiskunnallisista sekä kulttuurisista olosuhteista, jotka ovat vaikuttaneet kokemukseen. (Uotinen 2023.)

Opinnäytetyössä sovelletaan autoetnografista menetelmää, koska Uotisen mukaan se sopii hyvin toistuvien käytäntöjen ja rakenteiden tutkimiseen (Uotinen 2023). Opinnäytetyössä näitä toistuvia käytänteitä voisivat olla esimerkiksi soolomatkailijoiden sekä interreilaajien toistuvat toimintatavat. Tulenkin opinnäytetyössä peilaamaan oman aineistoni tietoja tietoperustaan, johon sisältyy esimerkiksi interreilaajien ja soolomatkailijoiden toimintatapoja. Aineistona toimii oman Interrail-matkani aikana pidetty matkapäiväkirja, johon on matkan aikana kerätty kokemuksia ja huomioita. Matkani vaiheiden kuvaukset perustuvat kyseiseen matkapäiväkirjaan.

6 Opinnäytetyön luotettavuus ja eettisyys

Opinnäytetyötä varten on etsitty tietoa sekä suomeksi että englanniksi, käyttäen luotettavia ja asianmukaisia lähteitä. Eri lähteiden tietoja on myös vertailtu, jotta varmistuttaisiin tietojen asiallisuudesta. Opinnäytetyössä käytetty autoetnografinen aineisto on luotettava, sillä se on kirjoittajan itsensä Interrail-matkalla systemaattisesti ylös kirjoittama.

Autoetnografisessa tutkimuksessa eettisyys kohdentuu hieman eri tavalla kuin useissa muissa tutkimuksissa. Koska käytän aineistona omia kokemuksiani ja muistiinpanoja, ei varovaisuuden tarvitse olla samaa tasoa kuin muiden tietoja käsiteltäessä, sillä itsensä on hyväksytympää pistää alttiiksi esimerkiksi arvostelulle. Kuitenkin myös autoetnografisessa tutkimuksessa täytyy kiinnittää huomiota siihen, kuinka käsittelee esimerkiksi omaa lähipiiriä ja heidän asioitaan. (Uotinen 2023.) Omassa aineistossani lähipiirini ei ole merkittävässä roolissa. Lisäksi myös muut mainitut ihmiset ovat vain pienissä rooleissa, ja jos heitä mainitaan, pysyvät he anonyymeinä eikä heitä ole mahdollista tunnistaa.

Olen perehtynyt Ammattikorkeakoulujen rehtorineuvoston Arenen (2020) opinnäytetöiden eettisiin suosituksiin. Myös Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (2023) luomiin hyvän tieteellisen käytännön ohjeisiin on perehdytty ja niitä on noudatettu, esimerkiksi pyrkimällä kunnioittamaan aineistonkeruun aikana niin ympäristöä kuin yhteiskuntaa ja kulttuuriperintöä. Työskentelyn aikana on myös pidetty mielessä mahdollisten lupien ja suostumusten tarvitseminen.

7 Interrail-matka

7.1 Interrail-matkan lähtövalmistelut

Ennen Interrail-matkaa oli minulle kertynyt kokemusta matkailusta Euroopassa muutamilta matkoilta perheen kanssa sekä muutamilta ystävien kanssa tehdyiltä matkoilta. Nämä matkat olivat kuitenkin olleet lentokoneella tehtyjä ja kohdistuneet yhteen, yleensä kaupunki- tai rantakohteeseen. Junalla matkustaminen oli taas tuttua oikeastaan vain kotimaasta, lukuun ottamatta yhtä Iso-Britanniassa tehtyä edestakaista junamatkaa.

Suurin osa Interrail-matkan maista ja vierailukohteista oli minulle täysin uusia. Ainoana tuttuna kohteena oli Wien. Pidempi, nopeampainen yksin matkustaminen oli minulle myös uutta. Aiempi yksin matkustamiseksi mahdollisesti laskettava kokemus on viettämäni opiskelijavaihto Skotlannissa, jonne matkustaminen ja palaaminen tapahtui yksin. Vaihto-opiskelun aikana tapahtunut tutustuminen vieraaseen maahan oli myös osittain yksin tapahtuvaa. Tämän kokemuksen myötä itsevarmuutta kertyi sen verran, että solo-Interrail tuntui kiinnostavalta ja mahdolliselta toteuttaa.

Yksin matkalle lähtemisessä huoletti oma turvallisuus, ja hieman myös se, tulisiko tuntemaan itseni yksinäiseksi. Matkalta odotin eniten uusien paikkojen näkemistä ja niihin tutustumista. Toivoin myös matkan aikana tutustuvani uusiin ihmisiin ja mahdollisuuden tullessa halusin kokeilla jotakin uutta aktiviteettia.

Kun päätös matkalle lähdöstä oli tehty, alkoi matkan suunnittelu sekä siihen valmistautuminen. Päätin suunnitella matkan aikana vierailtavat maat ja kaupungit jo ennen matkaa, koska tämä loi turvallisuuden sekä hallinnan tunnetta. Lisäksi pelkäsin, että avoimien suunnitelmien kanssa en ehtisikään näkemään kaikkea mitä halusin nähdä. Päätin myös heti alussa, että matkustaisin seuraavaan kohteeseen aina heti aamusta. Tähän päätökseen vaikutti se, että halusin päivän aikana ehtiä näkemään kaupunkia, mutta myös se, että koin aamulla matkustamisen turvallisemmaksi kuin esimerkiksi illalla tai yöllä matkustamisen. Lisäksi pohdin, että jos junan kanssa tulisi aamulla ongelmia, esimerkiksi myöhästyisin siitä, menisi aamun ja päivän aikana lisää junia. Tilanne olisi toinen, jos ottaisin illalla viimeisen junan. Aikaisempien junakokemusten perusteella mietin myös, että aikaisin aamulla lähtevät junat olisivat mahdollisesti tyhjempiä kuin päivällä lähtevät.

Aloitin suunnittelun listaamalla kohteita, maita ja kaupunkeja, jotka kiinnostivat minua. Mielessäni pidin lukemani toteamuksen siitä, että usein ensimmäiselle Interrailille lähdössä olevat kokoavat matkakohteiksi liikaakin paikkoja, jolloin matkasta voi tulla väsyttävä ja turhan kiireinen (Manka 2022, 121). Päätin vieraillla kohteissa, joissa en ollut aiemmin käynyt, ja halusin erityisesti nähdä näiden maiden pääkaupungit ja ehkä kliseisesti, suuret nähtävyydet. Heti aluksi jouduin toteamaan, että lentäminen olisi paras vaihtoehto matkan aloitukselle. Syynä tälle oli se, että Suomen sijainnin vuoksi maata pitkin matkustettaessa olisin todennäköisesti joutunut ensin ottamaan laivan Ruotsiin, ja tämän jälkeen matkustamaan Ruotsin läpi junalla. Koin tämän vievän turhaan matkustuspäiviä ja mieluummin tutustuisin tuon ajan muuhun kuin naapurimaamme rautateihin. Lentojen hintoja selviteltyäni päätin, että matkani saisi alkaa Amsterdamista, minne lentäminen oli kohtalaisen halpaa. Amsterdam oli myös yksi kohteista, johon halusin tutustua.

Tehtyäni päätöksen aloittaa matkani Amsterdamista tutkin karttoja ja selvitin, mitkä minua kiinnostavat maat olivat lähellä Alankomaita. Päätin lisätä kohdellin Brysselin sekä Luxemburgin. Näiden kautta reitti menisi melko luonnollisesti etelään päin. Pariisi oli yksi kohteista, jossa halusin ehdottomasti käydä, ja sijaintinsa vuoksi se päättyi neljänneksi vierailukohteeksi. Seuraavaksi kohteeksi

valikoitui Ranskan rajan läheisyydessä Sveitsin puolella sijaitseva Geneve. Ystävänä työskenteli kyseisessä kaupungissa, ja suunnittelin vierailua hänen aika-
taulujensa ympärille. Ystävänä suostui myös suunnittelemaan yhteisen viikon-
loppumatkan, ja jonkin verran tuttu Milano päätyi yhteiseksi matkakohteek-
semme. Yhteisen matkailun jälkeen oma suunnitelmani oli suunnata itään, Wie-
niin päin, joten päätin Italiassa lähteä suoraan itään, suosittuun ja tunnettuun
Venetsiaan. Venetsiasta suuntana olisi yhä Wien, mutta Italian ja Itävallan vä-
lissä oli itselle tuntematon Slovenia. Päätin siis ottaa Slovenian vierailulistalle, ja
Sloveniaan internetin kautta tutustuttuani päätin käydä pääkaupunki Ljubljanan
lisäksi suositussa matkakohteessa Bledissä. Slovenian jälkeen matka jatkuisi
ystävänä kotikaupunkiin Wieniin. Päätin suunnitteluvaiheessa, että jos haluan
vielä jatkaa matkaa Wienin jälkeen, suunnittelen asiaa matkan aikana.

Olin päättänyt suunnitteluvaiheessa, että matkani kestäisi kolmesta viikosta
kuukauteen, koska tämä tuntui olevan melko yleinen pituus Interrailille. Ystävät,
joita halusin tavata, kertoivat heille sopivat tapaamispäivät, joiden ympärille
aloin suunnittelemaan matkaa paperille kalenterin kuukausinäkömää muistutta-
valle ruudukolle. Paperille suunnittelu helpotti suuresti hahmottamista, ja muu-
tokset sekä esimerkiksi junamatkojen pituudet oli helppo merkata ylös. Apuna
käytin Interrail-sivuston suunnittelutyökalua, jossa voi kartan kanssa suunnitella
käyntikohteet sekä sen, kuinka kauan aikaa viettää kussakin kohteessa. Suun-
nittelutyökalu laskee myös automaattisesti tarvittavat matkustuspäivät.

Matkan alkamispäivässä huomioin halvimman päivän lentää, ja tämän myötä
Amsterdamiin lennon ja ensimmäisen ystävän tapaamisen välille jäi 10 päivää.
Näille kymmenelle päivälle päätin mahdollistaa Amsterdamin, Brysselin, Luxem-
burgin sekä Pariisin. Listasin näistä kohteista itseäni kiinnostavimmat nähtävyy-
det, jolloin kävi selväksi, että olin eniten kiinnostunut Amsterdamista ja Parii-
sista. Brysseliin ja Luxemburgiin koin pystyväni tutustumaan nopeammalla aika-
taululla. Päätin siis viettää kolme päivää Amsterdamissa, yhden Brysselissä,
kaksi Luxemburgissa ja neljä Pariisissa.

Ystävän sen hetkisessä kotikaupungissa Genevessä päätimme viettää yhden
päivän, ja heti seuraavana päivänä suunnatta ystävän kanssa Milanoon, jossa

viettäisimme kaksi kokonaista päivää, sekä kolmannen aamun. Aikomuksena oli toisena Milano-päivänä tehdä päiväretki jonnekin lähialueelle. Kolmantena päivänä tiemme ystäväni kanssa eriaisivät, ja minä jatkaisin Venetsiaan. Venetsiaan päädyin varaamaan kolme päivää. Suunnitteluvaiheessa en vielä ollut varma aloittaisinko seuraavassa kohteessa Sloveniassa Ljubljanaan, vai Bledissä. Näille kohteille oli kuitenkin yhteensä varattu kolme päivää. Matkan aikana päädyin kuitenkin siihen, että yövyin ensin Bledissä, ja sitten Ljubljanaan, josta pääsin helposti viimeiseen kohteeseen Wieniin. Alkuperäisenä tarkoituksena oli viettää Wienissä kolme päivää, mutta lopulta olinkin kohteessa vain kaksi päivää, jälleen halvemman lennon vuoksi.

7.1.1 Interrail-passin, reittien sekä majoituksen valinta

Pääpiirteisen suunnitelman tehtyäni laskin, kuinka monta matkustuspäivää tarvitsisin Interrail-passiini. Omalla suunnittelullani sekä Interrail-sivuston suunnittelutyökalulla selvisi, että tulisin käyttämään yhdeksän matkustuspäivää, joten päädyin ostamaan passin, joka sisälsi 10 matkustuspäivää kahden kuukauden sisällä. Kyseinen passi oli se, mitä suunnittelutyökalu ehdotti, ja koin että yksi ylimääräinen matkustuspäivä voisi olla varalla, jos haluankin jatkaa matkojani tai teen retken junalla jonnekin suunnitelmasta poiketen. Passin ostettuani latsin Rail Planner -sovelluksen, jonne liitin passini. Liittämisvaiheessa loin sovellukseen matkakansion, johon pystyin lisäämään juna-aikatauluja, jotka sopisivat matkalleni. Pysin valitsemaan junia, joihin ei tarvinnut erikseen maksettavia paikkalippuja, mutta esimerkiksi Pariisin ja Geneven välille jouduin ostamaan tällaisen.

Interrail-passin ostettuani ja vierailupaikkoja suunniteltuani aloin varaamaan ensimmäisiä majoituksia. Varasin ennen matkaa kaikki Sloveniaa edeltävät majoitukset, ja Slovenian majoitukset vasta matkalla. Majoituksen valintaan vaikuttivat eniten halpa hinta, sijainti juna-asemaan sekä keskeisiin nähtävyyksiin nähdä ja muiden antamat arvostelut ja suositukset. Lisäksi valitsin sellaisia hostelleja, joiden huoneista löytyi lukolliset säilytyskaapit ja auloista säilytyskaapit

repun päiväsailytykseen. Kaikki majoituspaikat, joissa majoituin yksin, olivat hintatasoltaan 25–50 euron välillä yötä kohden. Ystävän kanssa varasimme Milanosta Airbnb-asunnon, jonka hinnaksi tuli noin 40 euroa yhdeltä hengeltä yhdeltä yöltä.

7.1.2 Matkaa varten pakkaaminen

Matkaa varten jouduin tekemään joitakin hankintoja. Reppu oli näistä hankinnoista suurin. Hyvällä repulla sainkin melko mukavasti kannettua tavarat reissun ajan. Myös matkalaukulla olisi varmasti pärjännyt, mutta reppu hyvänä puolena oli se, että portaissa ei tarvinnut kantaa mitään kädessä, ja suurimman osan ajasta kädet saivat olla vapaana. Reppuun lisäksi hankin lukot lokeroita ja omaa reppuani varten sekä pakkauspusseja, joilla sain pidettyä repussa hyvän järjestyksen. Vaatteista pyrin pakkaamaan vain sellaisia, joita oikeasti tulisin käyttämään. Pakkasin myös siten, että vaatteita riittäisi noin viikoksi, minkä jälkeen ne voisi pestä ja käyttää uudelleen. Kenkiä otin mukaan kolmet: lenkkikengät, sandaalit sekä kevyet kengät, joita käytin yleisessä suihkussa.

Tärkeiksi välineiksi matkan aikana huomasin matkalaturin, pienen tuulettimen, hatun, juomapullon ja vyölaukun. Lisäksi omana käteväenä keksintönä otin mukaan ”pyykkinarun” jonka avulla pystyin kuivattamaan hostellissa esimerkiksi pyyhkeen sängyn tolppien välille tehdyllä viritelmällä. Sen lisäksi että pyyhe kuivui, se toimi myös jonkinlaisena verhona, jos halusi omaa rauhaa.

7.2 Matkan aikaiset kokemukset

7.2.1 Amsterdam, Bryssel ja Luxemburg

Interrail-matkani alkoi sujuvasti lennolla Amsterdamiin, ja tämän jälkeen juna- sekä lauttamatkalla hostellille. Mieliala ei tässä vaiheessa kuitenkaan ollut

parhaimmillaan, matkapäiväkirjaani (2023) lainaten ”väsymys, jännitys, nälkä, ja reppu alkoivat painaa”. Sain kuitenkin heti aamusta jätettyä reppuni hostellin säilytyslokeroon, mikä ruoan lisäksi helpotti hieman oloa. Päivän kaupungilla ympäriinsä kävelemisen, sekä Anne Frankin talossa vierailun jälkeen pääsin huoneeseeni, jossa tapasin heti mukavia ihmisiä. Heidän kanssansa kävin kevyttä mukavaa keskustelua. Ulospäinsuuntautuneempi ihminen olisi varmasti saanut näistä ihmisistä seuraa tekemisiinsä, mutta itselle nämä tuttavuudet jäivät melko pintapuolisiksi. Myös myöhemmin matkan aikana, muissa hostelleissa olisin voinut varmasti tutustua paremmin muihin majoittujiin. En kuitenkaan tutustunut syvemmin kehenkään, koska pitkien kaupunkiin tutustumispäivien jälkeen ihmisiin tutustuminen tuntui liian raskaalta. Muut soolomatkaillijat sattuiivat hostellille yleensä melko samoihin aikoihin, ja päiväaikataulumme olivat yleensä melko samanlaisia. Päivät sisälsivät kaupungin tutkimista, ja illat lepoa hostellilla. Ystäväporukat taas näyttivät iltaisin menevän usein ulos. Kuitenkin myös muutamat tapaamani soolomatkaillijat vierailivat pubeissa ja baareissa iltaisin.

Toisena päivänä Amsterdamissa kävin järjestetyllä retkellä. Tutustuin Amsterdamin ulkopuolella sijaitseviin kohteisiin, joissa muun muassa valmistettiin juustoa ja puukenkiä. Järjestetyllä retkellä oleminen tuntui helpolta ja huolettomalta, ja lisäksi oppaan selostukset antoivat paljon informaatiota, jota yksin paikkoja tutkiessaan ei olisi saanut. Kolmantena Amsterdam päivänä kiersin vielä viimeisen kerran kaupunkia, ja ostin matkamuistoja sekä lähetin kortteja. Tuossa vaiheessa tunsin jo nähneeni kaiken, vaikkei näin tosiaankaan ollut. Matkaa suunnitellessani olin Amsterdamin käyntikohteiden listalle lisännyt Anne Frankin talon, ja Van Gogh -museon, joista ensimmäiseen sain varattua pääsylipun, mutta toinen oli harmikseni loppuunmyyty viikoiksi. Opinkin tästä, että suosittuihin kohteisiin liput kannattaa varata hyvissä ajoin ennen matkaa.

Brysseliin lähtöni ajoittui aamu seitsemään, joten hostellilta lähtö ja aamupalan ostaminen tapahtui aikaisin. Oikean junamatkan aktivointi Interrail-sovelluksessa oli ensimmäisellä kerralla jännittävää, mutta onnistui hyvin ja myös oikea juna löytyi melko helposti. Brysseliin saavuttuani yritin löytää oikeaa metrolinjaa siinä onnistumatta. Tässä vaiheessa koin matkan ensimmäisen epämukavan

tilanteen, jossa pelkäsin eksyväni. Apua pyytämällä oikea linja kuitenkin lopulta löytyi. Brysselissä sain myös huomata muiden antamien arvostelujen merkityksen. Olin jo ennen kaupunkiin saapumista lukenut arvosteluista, kuinka hostelini matkalaukkujen ja reppujen säilytystilasta oli varastettu tavaraa, mikä johti siihen, että päätin jättää reppuni päivän ajaksi muualle säilöön. Brysselissä minulla oli vain päivä aikaa ja jonkin verran nähtävää, mutta hyvän kohdelistan avulla sain nähtyä niin kauempana sijaitsevan Atomiumin, kuin Manneken Pis -patsaan, Wiertz-museon, Mont des Arts -alueen, ja kaupungin keskusaukion.

Seuraavan päivän junamatka Brysselistä Luxemburgiin sisälsi yhden seitsemän minuutin vaihdon, joka sujui onnekseni hyvin, koska olin varautunut ja heti valmis astumaan ulos junasta, kun ovet avautuivat. Yritin myös internetin kautta tutkia mille raiteelle ensimmäinen juna saapuu ja miltä toinen lähtee. Luxemburgiin saavuttuani jostain syystä päätin olla hyödyntämättä ilmaista julkista liikennettä, ja kävelin melko pitkän ja mäkiäisen matkan hostellille. Maisemat olivat onneksi kauniit, ja kävelyn aikana ehdin tutustua hieman kaupunkiin.



Kuva 5. Hostellihuone Luxemburgissa. (Kuva: Sanna Parviainen).

Hostellihuone (kuva 5) oli melko saman tyylinen kuin kaikki aiemmatkin, ainoana erona oli kuitenkin vapaus valita se sänky, jonka itse haluaa.

Luxemburgissa viettämäni kaksi päivää olivat rauhallisia, sillä jo tässä vaiheessa väsymys matkustamisesta, nopea matkustusrytmi ja hieman myös yksinäisyys painoivat. Luxemburg oli kuitenkin hyvä paikka rauhalliselle ympäriinsä kävelyllä, ja yksinäisyyteen hain apua juttelemalla puhelimessa perheelle ja ystäville.

7.2.2 Ranska, Geneve ja Italia

Luxemburgista Pariisiin kulkevalle junalle olin joutunut ostamaan ennakkoon paikkaliput. Juna oli ensimmäinen, jossa minulta lippujen lisäksi katsottiin passi. Ensimmäisenä päivänä päätin käydä Eiffel-tornin luona, ja siellä päädyinkin varamaan ajan torniin kiipeämiseen myöhemmälle. Kiipeämisen kokeneena suositteaisin, jos vain mahdollista, ostamaan lipun hissiin. Ainakin kuumana kesäpäivänä kiipeäminen oli tuskallista. Hyvänä puolena voin kuitenkin mainita sen, ettei kiipeäjiä ollut paljon. Hissilippujen jonot taas olivat pitkät, vaikka ihmiset olivatkin varanneet liput jo aiemmin netistä. Odotetusti, Pariisi ei ollut mikään rauhallinen idyllinen kaupunki, vaan matkapäiväkirjaa (2023) lainaten ”joku koko ajan haluaa (minulta) jotakin”. Jos en ollut liikkeellä (ja välillä liikkeellä ollessani) joku tuli kysymään tai pyytämään jotakin. Usein pyyntö oli harmiton pyyntö ottaa kuva kysyjästä, mutta vähän väliä joku yritti myydä jotakin, ja muutaman kerran minut yritettiin myös saada alekirjoittamaan huijauslomake. Erityisesti huijaukset tekivät olosta hieman turvattoman, mutta olemalla varautunut ja tarkkaavainen pystyi onneksi selviämään ja väistämään tilanteet. Varkauksia en onneksi kohdannut, ja turvallisuuden tunnetta lisäsi tärkeimmän omaisuuden kuten lompakon ja passin pitäminen vyölaukussa. Pariisissa soolomatkoilijana kulkeminen tuntui myös hieman yksinäiseltä, sillä kaupunki oli täynnä perheitä ja pariskuntia.

Toisena päivänä Pariisissa lähdin järjestetyille retkelle Givernyy'n puutarhalle. Tämäkin järjestetty matka tuntui helpolta vaihtoehdolta, sillä pääsin paikalle suoraan yhdellä bussilla. Ilman järjestettyä matkaa olisin joutunut ottamaan useita eri kulkuvälineitä päästäkseni kohteeseen. Nyt taas sain nautiskella päivän rauhassa upeista puutarhoista sekä Monet'n talosta.

Kolmantena päivänä päätin tutustua museoihin. Ensimmäisenä kohteena oli Musée Marmottan Monet, minkä jälkeen suuntasin Louvreen, jonne olin saanut alle 26-vuotiaana eurooppalaisena varattua ilmaisen sisäänpääsyn. Sosiaalisen median neuvoja seurattuani tiesin mennä sisälle muualta kuin pyramidisisäänkäynnistä, ja näin sisään pääseminen sujuikin ilman pitkiä jonoja. Nähtävää oli todella paljon, joten en ehtinyt kovin syvästi perehtyä kaikkiin teoksiin. Kuitenkin muutamat jäivät kirkkaasti mieleen.

Viimeisenä päivänä vierailin Riemukaarella ja Notre Dame:lla, sekä kiertelin näiden läheisyydessä. Jouduin myös käymään useamassa kaupassa etsimässä itselleni jotakin syötävää, sillä jostain syystä lihaa sisältämättömien salaattien ja täytettyjen leipien valikoima ei ollut kovin hyvä Pariisin ruokakaupoissa.

Lähtö Pariisista tapahtui hyvin aikaisin, ja jouduin ottamaan heti ensimmäisen mahdollisen metron juna-asemalle. Geneveen päästyäni tapasin ystäväni, kävimme tutustumassa hänen työpaikkaansa ja myöhemmin otimme junan ranskalaiseen Annecy-kaupunkiin. Kätevästi sain yhden Interrail-matkustuspäivän aikana matkustettua sekä Pariisista Geneveen, että tehtyä muutaman tunnin retken Annecyyn. Tällaista Interrail-passin hyödyntämistä olisi voinut tehdä enemmänkin Interrail-matkan aikana. Annecy:sta palattuamme tutustuimme vielä Geneveen, kunnes menimme yöksi ystävälleni.

Genevestä Milanoon päästäksemme jouduimme ottamaan kolme eri junaa. Matkalla saimme myös Airbnb majoittajaltamme viestin, jossa hän kertoi unoh-
taneensa, että saavumme kyseisenä päivänä ja ettei asuntoa ollut vielä siivottu. Olimme jo melkein perillä Milanossa, mistä kerroimme majoittajalle. Kun saavui-
mme kaupunkiin, päätimme käydä Milanon tuomiokirkolla, sekä kirkon vie-
ressä olevassa Galleria Vittorio Emanuele II -ostoskeskuksessa. Tämän jälkeen
lähdimme majoituspaikalle, joka ei vielääkään ollut valmis meille. Tilanne oli tur-
hauttavaa ja sai minut miettimään, kuinka helppoa hostelleissa majoittuminen
tosiasiassa olikaan, niillä kun on kaikilla toimiva järjestelmä ja palkatut siivoajat.
Myöhästyneen majoitukseen pääsyn vuoksi saimme onneksi neuvoteltua alen-
nuksen hintaan, ja käytyämme ulkona ruokailemassa oli majoitus myös siivottu.

Toisena Milano-päivänä lähdimme junalla Comojärven rannalle Varennaan. Päätin käyttää tähän yhden Interrail-passini matkustuspäivistä, sillä minulla oli suunnitelman mukaan yksi ylimääräinen päivä. Olin myös jo tässä vaiheessa päättänyt, että Wien tulee olemaan viimeinen matkakohteeni, sillä Euroopan helle ja nopea matkustustahti olivat jo väsyttäneet minut. Varennassa vietimme mukavan päivän uiden, rannalla oleskellen ja kaupunkiin tutustuen. Junat Milanosta Varennaan ja takaisin olivat melko täysiä, joten asemalla kannatti olla ajoissa.

Kolmantena päivänä Milanossa, heräsimme myöhään ja ystäväni kävi vielä Milanon tuomiokirkossa sisällä. Tämän jälkeen oma matkani jatkui junalla kohti Venetsiaa. Tämä juna oli ensimmäinen, jossa tuli jonkinlaisia ongelmia, tällä kertaa onneksi vain viivästyksen muodossa. Juna joutui seisomaan tunnin Veronassa junaliikenteen ongelmien takia. Tämä ei kuitenkaan minua häirinnyt, sillä en ollut suunnitellut tekeväni tuona päivänä mitään. Pidinkin tuolloin lepopäivän, jonka aikana pysyttelin hotellillani Mestren-alueella. Seuraavana päivänä lähdin tutkimaan Venetsian keskustaa. Mestrestä Venetsian keskustaan pääsi junalla noin kymmenessä minuutissa ja muutaman euron lipun sai ostettua asemalta. Venetsiassa sai kävellä paljon, ja sen sai välillä tehdä runsaan turistijoukon kanssa.

Toiselle päivälle olin jälleen varannut retken, tällä kertaa Muranon, Buranon (kuva 6) ja Torcellon saarille. Saarille kulkeminen tapahtui todella täyteen ahde-
tuilla laivoilla.



Kuva 6. Buranon saaren värikkäät talot. (Kuva: Sanna Parviainen).

Muranossa ohjelmassa oli lasipuhallusesitys, jonka jälkeen oli vapaata aikaa alueen tutkimiseen. Tuona aikana koin koko matkan pelottavimmat hetken, kun unohdin mistä laiva lähtee. Jouduin soittamaan matkanjärjestäjälle, jonka ohjeista ei kuitenkaan ollut hyötyä. Kuitenkin vahingossa ympäriinsä juoksemalla löysin oikean oven, jonka kautta pääsin lasistudiolle ja sen läpi laivalle. Tämän jälkeen merkitsin kartalle aina lähtöpaikat. Viimeisenä päivänä Venetsiassa matkalla muotoutuneen tavan mukaan tein vielä tuliaisostoksia ja kävelin tavoitteettomasti kaupungilla.

7.2.3 Slovenia ja Wien

Venetsiasta Blediin matkustaminen tapahtui useammalla junalla Ljubljanaan, ja Ljubljanaan bussilla Blediin. Matkalla oli joitakin muutoksia Sloveniassa tapahtuneiden sateiden ja tulvien vuoksi. Jouduin konduktöörin ohjeiden mukaan vaihtamaan juna eri paikassa kuin mitä Rail Planner -sovellus kertoi. Onneksi myös muutama muu Interraililla oleva ihminen oli tekemässä samaa matkaa, joten pystyin seuraamaan heitä oikeaan junaan. Ljubljanaan saavuttuani etsin bussiaseman, josta ostin lipun Blediin. Päätin ottaa Blediin bussin, koska juna-asema oli Bledissä melko kaukana. Bussi taas kulki sujuvasti aivan majoituksen ja Bled-järven luo. Ensivaikutelma Bledistä oli se, että se oli hyvin turisteille

suunniteltu, kaikkialla oli mainoksia erilaisista aktiviteeteista golfista sup-lautaluun.



Kuva 7. Näköala Bledjärvelle näköalapaikalta. (Kuva: Sanna Parviainen).

Käytin ensimmäisen päivän jälleen rauhalliseen alueeseen tutustumiseen. Hostellille päästyäni huonetovereikseni ilmestyi viiden hengen vaeltajaporukka. Olin tätä ennen yöpynyt vain naisille varatuissa hostellihuoneissa, mutta kokemuksestä ”seka”-huoneesta oli melko samakaltainen kuin muistakin, kaikki olivat ystävällisiä mutta kontakti jäi melko vähäiseksi. Toisena päivänä päätin kävellä Bledjärven ympäri, sekä kiivetä näköalapaikalle (kuva 7). Maisemat olivat hyvin kauniita, ja käveleminen kannatti. Olin toivonut ennen matkaa, että matkan aikana kokeilisin jotakin uutta aktiviteettia. Suunnitelmani olikin ollut kokeilla jotakin juuri Bledissä, mutta paikan päällä ollessani rohkeuteni ei riittänyt kokeilla mitään yksin. Jälkeenpäin tämä ei kuitenkaan kaduta, sillä sain koko matkan aikana nähdä niin runsaasti kaikkea.

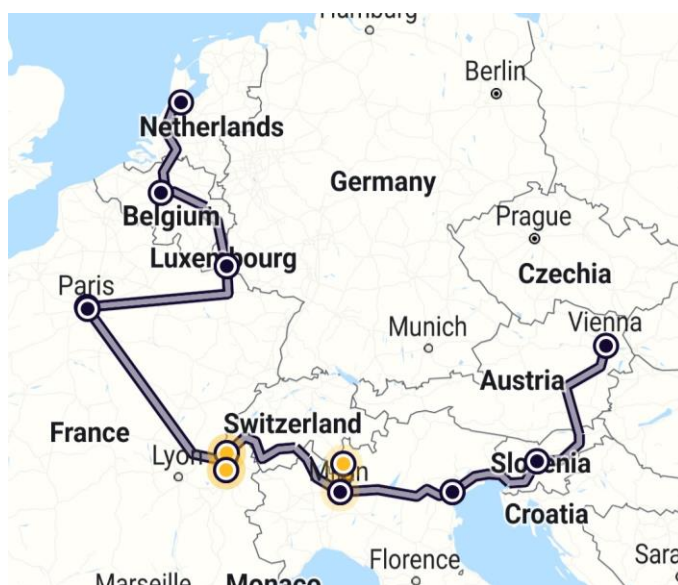
Seuraavana päivänä lähdin bussilla Ljubljanaan. Tällä kertaa ostin lipun suoraan bussista, ja hinnaksi tuli vain kaksi euroa. Tunnin matkan jälkeen saavuini Ljubljanaan, ja sain huomata, että mitkään kaupat eivät olleet sunnuntaina auki. Kävin siis kahvilassa syömässä, mikä tuntui hieman kiusalliselta yksin, mutta en ollut ainoa yksin ruokaileva. Ruokailun jälkeen tutkin kaupunkia ja löysin muun muassa käytetyn tavaran myyjiä joen varrelta. Yöni vietin kapselihuoneessa, joka oli aivan uusi kokemus. Matkapäiväkirjaan (2023) kirjoittamani mukaan hotellin

olin valinnut sen vuoksi, että muut hotellit tuntuivat olevan kauempana asemasta, ja arvostelut olivat jostain syystä melko huonoja. Halusin siis pitää oloni mukavana ja turvallisena, joten otin hieman kalliimman vaihtoehdon eli kapseli-hotellin. Kapseli, jossa nukuin, oli varusteltu valoin, laturipaikoin sekä peilein, ja siinä nukkuminen oli omalaatuinen kokemus. Ainoa suuri miinus majoituksessa oli maksullinen lokero huoneessa, jossa kapselit olivat.

Viimeinen tämän Interrailin junamatka alkoi klo 8.15 junalla Mariboriin, jossa tarkoituksena oli vaihtaa Wieniin kulkevaan junaan. Ensimmäinen juna oli kuitenkin niin paljon myöhässä, että Mariboria lähestyttäessä vaihtoaikaa oli vain yksi minuutti. Seisoin muiden interreilaajien kanssa junan ovilla odottaen tilaisuutta juosta ulos junasta ja pinkoa seuraavaan junaan. Ovien avauduttua saimme kuitenkin onneksemme huomata seuraavan junan olevan viereisillä raiteilla. Minulla kävikin koko matkan ajan todella hyvä tuuri junien kanssa, sillä kaikki sujui suunnitelmien mukaan ja ilman suurempia ongelmia. Tähän sujumiseen on tuurin lisäksi voinut vaikuttaa hyvä valmistautuminen, tiesin aina missä vaihdot tapahtuivat ja kuinka nopeasti ne oli tehtävä. Koko matkan aikana sain myös aina istua koko matkan samalla istumapaikalla. Ennen matkaa olin pelännyt tilanteita, joissa minut hädettäisi lattialle istumaan, mutta tällaisia tilanteita ei missään vaiheessa tullut.

Wieniin saavuttuani tapasin ystäväni ja lähdimme hänen luokseen syömään. Päivän aikana ehdimme vielä nähdä paikallista katutaidetta ja Stephansdomin. Istuimme myös hetken Hofburgin linnan nurmella katsellen ohi kulkevia hevosvaunuja. Tätä seuraava päivä olikin Interrailini viimeinen. Ystäväni vei minut torille, jossa myytiin kaikkea hedelmistä leivonnaisiin. Ehdimme ystäväni kanssa viettää vielä hetken yhdessä, kunnes iltapäivällä hän saattoi minut lentokentälle vievään bussiin. Tapani mukaan olin lentokentällä turhan ajoissa, joten jouduin odottamaan, että ruumaan repun luovuttaminen olisi mahdollista. Senkin aika kuitenkin koitti, ja lopulta myöhemmin illalla lensin takaisin Suomeen. Lentokentällä ehdin kuitenkin tutkimaan Interrailin Rail Planner-sovelluksen luomaa karttaa, joka kuvaa Interrail-matkalla käyttämiäni junia (Kuva 8). Kartta toi todelliseksi sen, miten paljon olinkaan matkan aikana ehtinyt nähdä. Se sai myös ajattelemaan maita, joissa ei ehtinyt käymään, ja aloinkin jo lentokentällä

miettimään, että olisi mukava tehdä toinen Interrail-matka jonnekin toiseen osaan Eurooppaa.



Kuva 8. Interrail matkani junamatkat kartalla. (Kuva: Rail Planner -sovellus).

Mieliala Interrailin jälkeen oli onnellinen mutta samalla haikea, koska olin saanut Interrail viikkojen aikana kokea joka päivä todella paljon, mikä oli suuri kontrasti arkeeni. Mielessä oli myös ylpeys siitä, että oli uskaltanut lähteä yksin, ja selvinnytkin yksin matkustamisesta todella hyvin, ilman suurempia ongelmia. Myös läheiseni tuntuivat olevan ylpeitä ja onnellisia siitä, että olin uskaltanut lähteä yksin ja ehtinyt käydä monissa mielenkiintoisissa paikoissa.

8 Interrail kokemusten analyysi

8.1 Kokemukset ennen matkaa

Ennen matkan alkua monet myös muiden soolomatkaa harkitsevien esille tuomat huolet olivat mielessäni. Statistan (2023b) tutkimuksessa suurimmaksi huolenaiheeksi naismatkailijoiden keskuudessa noussut huoli omasta turvallisuudesta oli ehkäpä suurin myös omista huolenaiheistani. Pyrkimys turvalliseen matkaan ja turvallisuuden tunteeseen matkan aikana vaikuttikin paljon päätöksiin, joita matkan aikana ja ennen matkaa tein. Turvallisuuteen pyrkimisellä

vaikutusta oli muun muassa majoituksen sijainnin valintaan, sekä matkustus-aikoihin. Turvallisuus vaikutti myös kohteissa aikatauluihini, sillä pyrin viettämään illat hostellilla, koska päivän aikana kaupungilla liikkuminen tuntui turvallisemmalta vaihtoehdolta.

Statistan (2023b) tutkimuksen toiseksi suurin vastaajien esille tuoma este soolo-matkailulle oli korkeammat kustannukset, jotka huolettivat myös minua hieman. Majoituspaikoiksi valikoituivat kuitenkin hostellit, joiden kulut olivat pääosin pienemmät kuin jos majoituksena olisi ollut jaettu hotellihuone. Muihin kuluihin yksin matkustaminen ei vaikuttanut. Kolmanneksi suurin Statistan (2023b) esille tuoma huolenaihe oli pelko eksymisestä. Eksymisen pelko ei huolettanut minua ennen matkaa, sillä kaikissa kohteissa oli käytössäni puhelin ja puhelimen karttasovellus, jota seuraamalla eksyminen ei tuntunut todennäköiseltä. Matkan aikana eksyin kuitenkin kerran yhteisellä retkellä Venetsiassa, mutta selvisin tilanteesta ja opin samalla merkitsemään retken lähtöpaikan kartalle. Eräs omista peloistani ennen matkaa oli omaisuuden kadottaminen tai ryöstetyksi tuleminen. Hyvällä varautumisella ja tarkkaavaisuudella ei tämäkään kuitenkaan ollut matkan aikana ongelma.

Vuoden 1986 Interrail-kyselyn mukaan 45 % vastaajista suunnitteli Interrail matkansa melko tarkkaan, 7 % tarkkaan, 47 % vähän ja 1 % ei lainkaan. Tämän perusteella voitaisiin siis todeta, että toiselle luonteenomaista on tarkan aikataulun luominen, ja toiselle heittäytyminen sekä suunnitelmattomuus. (Manka 2022, 120.) Vaikka kysely onkin 1980-luvulta, myös nykyään jotkut haluavat suunnitella matkansa, ja jotkut eivät. Nykyään suunnittelua ja suunnitelmattomuutta kuitenkin helpottaa internet. Internetistä löytyy tietoa niin juna-aikatauluista kuin kohteista, ja nämä tiedot ovat käytössä niin ennen matkaa kuin sen ajanakin. Tästä huolimatta päädyin itse suunnittelemaan matkani hyvin, välttääkseni epävarmat tilanteet. Toisen kanssa matkustettaessa tilanne olisi voinut olla toinen. Itse asiassa ystäväni kanssa tekemämme päätökset, esimerkiksi matkustaa Varennaan, tapahtuivatkin vasta matkan aikana. Kyselyn vastaukset voisivat siis ehkä vaihdella myös sen perusteella, matkustaako interreilaaja jonkun seurassa vai yksin.

Manka listaa kirjassaan interreilaajien syitä matkakohteiden valintaa. Ensimmäisenä syynä hän mainitsee kohteiden maineen, joka tulee erityisesti pääkaupungeissa ja näiden tunnetuimmissa kohteissa esiin. Nimimerkki ”Seija” kertoo halunneensa lähteä katsomaan kaikkea, mistä oli kuullut ja mitä oli nähnyt, mainiten esimerkkinä Venetsian kanaalit, Amsterdamin torit ja Eiffel-tornin. Myös minun valintoihini vaikutti suuresti halu nähdä se, mistä on kuullut muilta, ja mitä on esimerkiksi mediassa nähnyt. Tämän vuoksi suosittuja nähtävyyksiä ja pääkaupunkeja kerääntyi vierailukohde-listalle runsaasti. (Manka 2022, 247–250.)

Toisena kohteiden valintasyynä Manka mainitsee ystävien ja tuttujen asuinpaikat, jotka vaikuttivat myös minun Interrail-suunnitelmiin, sillä sovittuna oli ainakin Genevessä ja Wienissä ystävien tapaaminen. Kolmas Mankan mainitsema matkakohde-valintaan vaikuttanut asia oli populaarikulttuuri, eli esimerkiksi elokuvissa kuvatut kohteet. (Manka 2022, 248.) Tällaisia ei omiksi matkakohteikseni suoranaisesti valikoitunut, vaikkakin monet kaupungit, kuten Pariisi ovat näkyneet populaarikulttuurissa paljon. Tämä on jollakin tapaa varmasti vaikuttanut minunkin haluuni vierailla kohteissa.

Neljäntenä Manka listaa historialliset kohteet. Kiinnostusta tällaisiin kohteisiin löytyi myös minulta, ja esimerkiksi Anne Frankin talo oli kohde, joka päätyi tutustumislistalle. Edellä mainittujen lisäksi Manka mainitsee etelään pääsyn, päähänpistot sekä matkailijan omat kiinnostuksenkohteet (kuten harrastukset) syiksi Interrailaajien matkakohde valinnoille. (Manka 2022, 248–250.) Minulle edellä mainittujen lisäksi suurena inspiraationa olivat sosiaalisessa mediassa nähdyt matkakohteet, esimerkiksi Annecy oli tätä kautta löydetty kohde.

8.2 Kokemukset matkan aikana

Interrail-matkani aikaiset kokemukset vastasivat suurilta osin tietoperustassa saatua tietoa soolomatkailejoille yleisestä käyttäytymisestä matkan aikana. Esimerkiksi Solo Traveler -sivuston (2023) tekemässä selvityksessä selvinnyt soolomatkailejoiden mieltymys järjestettyjä retkiä kohtaan sopii myös omaan käytökseeni. Koko matkan aikana ehdin tehdä kolme erilaista ohjattua retkeä. Omat

syyni retkien valinnoille vastasivat myös ainakin osittain Solo Traveler -sivuston (2023) esille tuomia. Muiden soolomatkaileijoiden eniten mainitsema syy järjestettyjen retkien valinnalle on se, että retki mahdollistaa matkustamisen kohteeseen, jonne soolomatkaileijat epäröivät matkustaa yksin (Solo Traveler 2023). Minulle tämä oli syynä oikeastaan ainoastaan Giverny-retken valintaan, sillä tunsin epävarmuutta kulkea hieman sekavaa reittiä pienemmälle paikkakunnalle.

Muita soolomatkaileijoiden syitä valita järjestetty retki olivat turvallisuuden tunne, se, ettei matkaa tarvitse itse suunnitella sekä se, että joku muu huolehtii kaikesta ja itse matkailija saa rentoutua (Solo Traveler 2023). Itselleni nämä syyt painoivat paljon, ja mukavan rennon ensimmäisen retkikokemuksen myötä päädyinkin valitsemaan retken myös muissa kohteissa. Retkillä paikkoihin tutustui aivan eri tavalla, sillä asioista sai jonkinlaista informaatiota retken järjestäjältä, ja aikataulun vuoksi asioihin päätyi myös tutustumaan ehkä pidemmäksi aikaa, kuin mitä yksin olisi asian äärellä viettänyt. Turvallisuudentunne sekä jonkinlaisen ryhmään kuulumisen tunne olivat myös retkien aikana läsnä, ja jollain tapaa lievittivät hieman välillä tuntemani yksinäisyyttä.

Yksinäisyys on yksi soolomatkaileijan huonommista puolista, mutta omalla matkallani yksinäisyydentunne jäi onneksi melko vähäiseksi. Matkan alussa tunsin itseni melko yksinäiseksi, mutta matkan edetessä ja päivärutiinien muotoutuessa olo helpotti. Helpotusta toi myös se, että minulla oli mahdollisuus jutella puhelimitse ystäväilleni ja perheelle, sekä se että sain myös matkan aikana nähdä ystäviä.

Onnekseni omalla Interrail-matkallani soolomatkaileijan hyvät puolet tulivat huonoja puolia suuremmin esille. Hughes (2017) tuo esille vapauden yhdeksi soolomatkaileijan hyvistä puolista. Vapaudella hän tarkoittaa sekä vapautta aikataulujen kanssa, että matkailijan vapautta siinä, mitä tekee ja näkee. Vapaus oli minulle todella tärkeässä roolissa, ja ehkä paras asia koko matkalla. Pidin todella paljon siitä, että sain itse suunnitella aikatauluni, sekä nähdä ne asiat, jotka minua kiinnostivat. Koin myös säästäneeni jonkin verran rahaa, kun en joutunut matkustuseuran halujen vuoksi esimerkiksi maksamaan sisäänkäyntiä tiettyihin

paikkoihin, tai esimerkiksi syömään joka ilta ravintolassa. Tietysti matkustusseuran kanssa näistä asioista voi sopia ja keskustella, mutta yksin matkustaessani en joutunut tekemään kompromisseja kenenkään vuoksi.

Hughes (2017) mainitsee soolomatkoilun positiiviseksi puoleksi sen, että yksin matkustaessa ihmisiin tutustuminen sekä kielitaidon kerryttäminen voi olla helpompaa. Itselleni muihin tutustuminen olisi ehkä ollut helpompaa ystävän seurassa, kun ei olisi itse joutunut pitämään yllä koko keskustelua. Ystävystymisen vähyyksellä omalla matkallani johtui kuitenkin täysin omasta haluttomuudesta tutustua kehenkään syvemmin, mahdollisuuksia nimittäin olisi ollut. Kielitaitoni oli ennen matkaa jo melko hyvä, joten en koe matkan aikana kehittäneeni sitä suuremmin. Matkan aikana kuitenkin opin kysymään asioita selvemmin, sillä ainakin Ranskassa esimerkiksi kaupan myyjillä saattoi olla hieman vaikeuksia ymmärtää englantia.

Soolomatkoilun positiivisina puolina on myös se, että soolomatkoilla matkaaja kerryttää matkan aikana itsevarmuutta, ja oppii tuntemaan itsensä paremmin (Hughes 2017). Koen että yksin matkustaminen oli tosiaan itsevarmuutta kerryttävä kokemus. Matkan aikana joutui selviämään monenlaisista tilanteista, ja ennen matkaa taas joutui suunnittelemaan matkaa hyvin toimivaksi, ja pohtimaan monia matkaan liittyviä asioita. Itseensä matkan aikana oli aikaa tutustua ja ainakin itse koen oppineeni paljon siitä, millaisia asioita tykkään tehdä matkustaessa, ja mitkä asiat taas kiinnostavat minua vähemmän.

9 Pohdinta

Opinnäytetyössä on pyritty tuomaan esille sekä soolomatkoilun hyviä puolia ja etuja, että soolomatkoilun huonompia puolia ja soolomatkoilijoiden huolenaiheita. Näiden esilletuomisen toivotaan luovan realistisen kuvan yksin matkustamisesta, ja tässä tapauksessa yksin interrailauksesta. Kokemuksia analysoidessa tuli esille, että soolomatkoilijoiden käytöksessä on monia yhteneväisyyksiä. Monet miettivät samoja asioita ennen matkaa, ja monet samankaltaiset

asiat koskettavat soolomatkailijoita matkan aikana. Myös interreilaajien käytöksessä on nähtävissä samanlaisuuksia, esimerkiksi matkustuskohdepäätöksiä tehdessä. Peilattessani näitä ilmenneitä tietoja omiin kokemuksiini huomasin myös monia yhtäläisyyksiä, joita oli mielenkiintoista tuoda esille ja käydä läpi. Tietoperustan ja kirjoittajan omien kokemusten esille tuomisen toivon kannustavan yksin Interrailaamaan haluavia, mutta samalla antavan totuudenmukaisen kuvauksen siitä, millaista yksin interrailaaminen on.

Autoetnografia valittiin opinnäytetyön tutkimustavaksi, koska minulla itselläni oli kiinnostusta lähteä yksin Interrailille, ja tältä matkalta saatuja kokemuksia halusin hyödyntää opinnäytetyössä. Opinnäytetyössä olisi voinut hyödyntää esimerkiksi haastattelua tai kyselyä aineistonkeruumenetelmänä, mutta soolo-Interraililla käyneiden ihmisten löytäminen olisi voinut olla haastavaa. Tulosten vakuuttavuutta on opinnäytetyössä lisätty kontekstualisoinnilla eli sillä, että kerrotaan olosuhteista, jotka ovat vaikuttaneet kokemukseen. Kontekstualistoinni on oleellinen osa autoetnografian vakuuttavuuden lisäämistä (Uotinen 2023). Tarpeelliseksi kontekstitedoiksi on koettu kappaleessa 9.1 kerrotut kirjoittajan aiemmat matkustuskokemukset, sekä odotukset ennen matkaa. Omia matkan aikaisia kokemuksia on pyritty kertomaan realistisesti ja relevantisti. Tietoperustan ja omien kokemusten toivotaan luovan yhtenäisyyden, jolla soolo-Interrailista kiinnostunut voi saada aiheesta lisää tietoa, ja toivottavasti innostua itsekin lähtemään matkalle.

Opinnäytetyössä seurattiin ja noudatettiin Arenen (2020) ja tutkimuseettisen neuvottelukunnan (2023) antamia opinnäytetyön eettisiä ohjeita ja hyvän tieteellisen käytännön ohjeita. Opinnäytetyössä on käytetty asianmukaisia lähteitä, ja lähdemerkinnät on merkitty paikalleen. Omat kokemukset perustuvat oikeasti tapahtuneeseen Interrail-matkaan, jonka aikana on pidetty matkapäiväkirjaa.

On ollut kiinnostavaa tarkastella omia kokemuksiani suhteessa tietoperustaan sekä sieltä löytyneisiin muiden interrailaajien kokemuksiin ja ajatuksiin. Jo oman Interrail-matkan aikana oli kiinnostavaa huomata, kuinka soolomatkailijoiden piirteet pätevät myös minuun itseeni. Huomasin myös monien muiden soolomatkailijoiden käytöksessä ja toiminnassa tietoperustasta selvinneitä piirteitä.

Tietoperustan kerääminen oli itsessään hyvin kiinnostava prosessi, ja tietoa sekä soolomatkailusta että Interreilista löytyi onneksi runsaasti. Soolomatkailusta voisi kirjoittaa varmasti vielä monesta eri näkökulmasta, esimerkiksi keskitetyen enemmän naisena soolomatkailuun, tai jollakin tietyllä alueella tapahtuvaan tai tietyn tyyppiseen soolomatkailuun. Myös esimerkiksi soolomatkailun tai Interreilauksen esteettömyys ja eri ihmisryhmien mahdolliset haasteet matkalla voisivat olla mielenkiintoisia aiheita tutkia.

Soolo-Interreil oli opettavainen ja mieleenpainuva kokemus, joka lisäsi uskoa omiin kykyihini ja luottamusta siihen, että selviän monenlaisista tilanteista myös yksin. Matkan aikana sain nähdä monia mielenkiintoisia paikkoja, joihin olin jo kauan halunnut matkustaa, mutta joihin matkustaminen oli siirtynyt ja siirtynyt seuran puutteen vuoksi. Olen siis hyvin tyytyväinen siihen, että löysin rohkeutta lähteä yksin ja toivon että opinnäytetyö inspiroi myös muita kokeilemaan yksin matkustamista, ja erityisesti soolo-Interreilausta.

Lähteet

- Arene. 2020. Opinnäytetöiden eettiset suositukset.
<https://arene.fi/julkaisut/raportit/opinnaytetoiden-eettiset-suositukset/>
27.10.2023.
- CBI. 2018. What are the opportunities for solo tourism from Europe?
<https://www.cbi.eu/market-information/tourism/solo-tourism#description-of-the-target-group>
14.9.2023.
- den Boer, A. 2017. Europe in your back pocket. Retours.
<https://retours.eu/en/43-interrail-posters/>
18.7.2023.
- Doyle, E. 2022. Number of Interrail tickets sold hits record high this year as train travel surges in popularity. Independent. <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/interrail-tickets-sold-record-train-europe-b2224614.html>
19.9.2023.
- Gilpin, J. 2023. Soft Adventure Tourism: The Next Global Travel Trend. Outfitter Bicycle Tours.
<https://outfittertours.com/2023/01/soft-adventure-tourism-the-next-global-travel-trend/>
14.9.2023.
- Haavisto, P. 2019. Eurooppa raiteilla. Helsinki: Otava.
- Hughes, J. 2017. Pros And Cons of Traveling Solo. Keystone Bachelorstudies.
<https://www.bachelorstudies.com/articles/pros-and-cons-of-traveling-solo>
6.9.2023.
- Interrail.eu. 2023a. Passes guide.
<https://www.interrail.eu/en/interrail-passes>
20.9.2023.
- Interrail.eu. 2023b. Interrail Global Pass.
<https://www.interrail.eu/en/interrail-passes/global-pass>
20.9.2023.
- Interrail.eu. 2023c. What is DiscoverEu?
<https://www.interrail.eu/en/interrail-passes/what-is-discovereu>
1.10.2023.
- Kukkurainen, M. 2019. Autoetnografia – päiväkirjaan perustuva tutkimus. Lahden ammattikorkeakoulu.
<https://www.lamkpub.fi/2019/01/04/autoetnografia-paivakirjaan-perustuva-tutkimus/>
5.10.2023.
- Manka, M. 2022. Interrail-muistoja. Helsinki: SKS Kirjat.
- Matkailu.fi. 2023. Matkailu yksin – Soolomatkailun hyvät ja huonot puolet
<https://matkailu.fi/matkailu-yksin/>
13.9.2023
- McCulley, K. 2023. Solo Female Travel in Europe: Complete Travel and Safety Guide.

- https://www.adventurouskate.com/solo-female-travel-in-europe/#is_europe_good_for_first-time_solo_female_travelers
20.9.2023.
- Parviainen, S. 2023. Matkapäiväkirja Interrail-matkalta 8.8.–29.8.2023. Julkaise-
maton käsikirjoitus.
- Pulkkinen, M. 2023. Kesälomalle Keski-Eurooppaan pääsee myös maata pitkin
– Katso kokeneen matkaajan vinkit reitin valintaan. Yle.
<https://yle.fi/a/74-20029789>
13.11.2023.
- Rail.cc. 2023. Interrail rule for night trains.
<https://rail.cc/faq/interrail-night-train-rule>
18.9.2023.
- Rantapallo. 2020. Kotona kaksin, reissussa yksin – eli miksi matkustan soolona.
<https://www.rantapallo.fi/seikkailumielella/2020/02/18/soolomat-kailu-hyvat-ja-huonot-puolet/>
6.9.2023.
- Sangha, T. 2023. Solo travel: Why more people are doing it and tips for first
timers. BBC.
<https://www.bbc.com/news/newsbeat-66255272>
13.9.2023.
- Shabada, L. 10 travel trends for 2018.
<https://www.intrepidtravel.com/travel-trends-2018/>
9.9.2023.
- Skyscanner. 2023. Travel Trends 2023: the year of price-driven decisions
<https://www.skyscanner.net/news/travel-trends>
31.7.2023.
- Solo Traveler. 2023. Solo Travel Statistics, Data 2023: Historical Trends,
Sources Cited.
<https://solotravelerworld.com/about/solo-travel-statistics-data/>
16.9.2023.
- Statista Research Department. 2023a. Motivations to travel solo worldwide
2021. <https://www.statista.com/statistics/1303489/solo-travelers-motivations/>
31.7.2023.
- Statista Research Department. 2023b. Leading obstacles for female travelers to
go on a solo trip worldwide in 2022. <https://www.statista.com/statistics/1304128/female-solo-travelers-main-obstacles-solo-trip-worldwide/#statisticContainer>
20.9.2023.
- Sykes, S. 2017. 7 things I learnt travelling solo through Europe. Intrepid.
<https://www.intrepidtravel.com/adventures/solo-travel-europe-lessons/>
20.9.2023.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta. 2023. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen louk-
kausepäilyjen käsitteleminen Suomessa.
https://tenk.fi/sites/default/files/2023-03/HTK-ohje_2023.pdf
27.10.2023
- Uotinen, J. 2023. Autoetnografia. Tietoarkisto.
<https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvaliteoreettiset-metodologiset-viitekehukset/autoetnografia/>
5.10.2023.

- Valencia, M. 2022. Study Reveals Where In Europe Travel By Train Is Faster Than By Plane. Taveling Lifestyle.
<https://www.travelinglifestyle.net/study-reveals-where-in-europe-travel-by-train-is-faster-than-by-plane/>
26.7.2023.
- Weber, M. 2018. We're off! 15,000 18-year-olds on track for free Interrail pass. Politico.
<https://www.politico.eu/sponsored-content/were-off-15000-18-year-olds-on-track-for-free-interrail-pass/>
1.10.2023.
- Wood, K. & McDonald, G. 1991. Interreilaajan käsikirja. Juva: WSOY.
- Yli-Ojanperä, E. 2011. Kun Interrail tuli ei Pellekään tahtonut jäädä. Yle.
<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2011/12/29/kun-interrail-tuli-ei-pellekaan-tahtonut-jaada>
20.7.2023.