

**JYX**



**This is a self-archived version of an original article. This version may differ from the original in pagination and typographic details.**

**Author(s):** Palonen, Kari

**Title:** Junalla matkustaminen on todellista vapautta

**Year:** 2022

**Version:** Published version

**Copyright:** © kirjoittaja

**Rights:** CC BY-NC-ND 4.0

**Rights url:** <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

**Please cite the original version:**

Palonen, K. (2022, 11.8.2022). Junalla matkustaminen on todellista vapautta . Poliitikasta. <https://politiikasta.fi/junalla-matkustaminen-on-todellista-vapautta/>

Mikä? ▾ Arkisto Juttusarjat Videot Tapahtumat Podcastit  
Toimitus Kirjoittajat Kirjoittajaohjeet Poliitikasta kouluissa

# Junalla matkustaminen on todellista vapautta

11.8.2022 / Kari Palonen / Artikkelit / Euroopan unioni, ilmasto, matkustaminen / 8 minuutiksi luettavaa



EU on ollut tärkeä junamatkailun helpottaja, mutta se voisi edistää liikennemuotoa vielä enemmän.

Käsittelen tässä kirjoituksessa matkustamista koskevia

Artikkeliin sovelletaan avoimen julkaisemisen lisenssiä tiedelehdille (CC BY-NC-ND). [Lue lisää](#) tekijänoikeuksista.

Selaa arkistoa

demokrati

a Euroopan

unioni

Venäjä

populismi

valintoja poliittisina, pelivaraa sisältävinä ja kiistanalaisina tekoina. Niiden poliittisuus ei rajoitu ympäristö- tai elintapakysymyksiin, vaan analysoin niitä tässä ensisijaisesti matkustajan vapauden näkökulmasta, erityisesti **Quentin Skinnerin** esiin nostaman ”uusroomalaisen” vapauden ja riippuvuuden vastakohtaa korostavan näkemyksen kannalta.

Tarkastelen erityisesti Interrail-tyyppistä ympäriinsä matkustamista vapauden malliesimerkkinä. Käsittelem lisäksi junamatkustajan vapauden käytännön toteutumista viime vuosikymmeninä, erityisesti suhteessa Euroopan unionin toteuttamaan ja sen puitteissa mahdolliseen junapolitiikkaan.

Quentin Skinner on 1980-luvulta lähtien tuonut uuden ulottuvuuden vapauskeskusteluun erottamalla vapauden esteistä (engl. *freedom from inference*) ja vapauden riippuvuudesta (*freedom from dependence*).

Erityisesti *Liberty before Liberalism* -kirjasta (1998) lähtien Skinner näkee vapauden riippumattomuutena toisten mielivallasta, jolloin vapaus tarkoittaa henkilön statusta riippumattomana toimijana, vastakohtana orjille, ja edellyttää vapautta tukevaa poliittista järjestystä suomennetussa kirjassaan *Kolmas vapauden käsite* (2003).

Vapauden ja riippuvuuden vastakohta on erityisen tärkeä käsiteltäessä matkustamista poliittisena tekona.

Skinnerin tulkinta on suhteutettu poliittisen ajattelun

Suomi

Yhdysvallat

Retoriikka

Turvallisuuspolitiikka  
Media

Maahanmuutto

ilmastonmuutos

Yliopisto Tutkimus

Eurooppa Tasa-arvo

Terrorismi talous

Ulkopolitiikka

Vaalianalyysit Ranska

DocPoint Puolueet

Ihmisoikeudet

Ympäristöpolitiikka

Identiteetti Aktivismi

Uskonto Äärioikeisto Kysy

politiikasta Historia sukupuoli

Turkki työ Sosiaalinen media

Perussuomalaiset Tutkijavideot

nuoret pakolaisuus Ukrainan

kriisi osallistuminen

Tarkennettu  
haku

Hakusana

historiaan teoksessa *Hethinking Liberty before Liberalism*.

Tässä kirjoituksessa spekuloin sillä, mitä vapaus riippuvuudesta voi merkitä junalla matkustajan kokemustasolla **poliittisena matkustamisena**.

Vapauden ja riippuvuuden vastakohta on erityisen tärkeä käsiteltäessä matkustamista poliittisena tekona. Tavoitteeni ei ole käännättää auto- ja lentokonepuolueiden kannattajia, vaan reflektoin omaa kokemustani ajokortista kieltäytymisestä ja lentomatkojen boikotoinnista havainnollistaen, että ilmankin pärjää kaikkialla Euroopassa. Pidän lento- ja automatkustamisen vaikeuttamista ja muuttamista kalliimmaksi osana poliittista projektia, jossa junavaihtoehto saa nykyistä reilumman kilpailuaseman matkustusvalintoja tehtäessä.

## Irtiotto kodeista ja kotimaista

Liikkumisen ja paikallaan pysymisen vastakohtan suhteen oma kantani on selvä: vapaus riippuvuudesta edellyttää irtiottoa kodeista ja kotimaista, vapaasti liikkuvaa nomadimaista ja kosmopoliittista elämäntapaa, valintaa politiikan puolesta vakautta ja paikallaanpysymistä vastaan. Korostan toiminnan poliittista luonnetta vastavoimana näennäisen luonnollisille paikkasiteille: se, joka matkustaa junalla ympäri Eurooppaa, ei harjoita niin sanottua identiteettipoliittikkaa vaan purkaa identiteettejä.

Junalla matkustamisessa on koko joukko vaihtoehtoja, joiden erot kiteytyvät junalippujen tyyppiin ja hinnoitteluperusteisiin. Menolippu voi olla pelkkää siirtymistä paikasta toiseen, mutta siihen kuuluu myös peruuttamaton poismatkustus. Sen perustelut ulottuvat

nuorten ihmisten kodista irrottautumisesta

### Ajanjakso

### Kirjoittajat

### Avainsanat

## Uusimmat podcastit



maastamuuttoon, joka voi olla vapaaehtoista tai pakoa. Se tuottaa joka tapauksessa sellaisia kokemuksia, jotka puuttuvat niiltä, jotka eivät tällaista irtiottoa koskaan tee.

Meno-paluulippu sen sijaan sisältää perille- ja takaisimatkustamisen. Perille matkustamisessa paikallaan pysyminen oletetaan normiksi ja matkat poikkeukseksi, pelkäksi siirtymäksi paikasta toiseen: matkalta oletetaan palattavan kotiin. Matka on vaihtelua, jonka jälkeen osaa arvostaa normaalia ”porvarillista” elämää.

**Menolippu voi olla pelkkää siirtymistä paikasta toiseen, mutta siihen kuuluu myös peruuttamaton poismatkustus. Sen perustelut ulottuvat nuorten ihmisten kodista irrottautumisesta maastamuuttoon, joka voi olla vapaaehtoista tai pakoa.**

Meno-paluulippuun on rakennettu sisään ajatus siitä, että vapaus on jotakin epäilyttävää ja sen salliminen vaatii erillistä lupaa, kuten tsaarin Venäjän kotimaanpassin. Paikalleen vakiintumisen periaate näkyy muun muassa äänioikeuden sitomisessa kotipaikkaan vaalipiiriin perusteella, jolloin erityisesti ulkomailla äänestäminen edellyttää poikkeustoimia.

Erikoistapaus meno-paluulipusta, jossa kuitenkin on enemmän poliittista pelivaraa, sisältyy samaa väliä koskeviin sarja- tai kausilippuihin. Näin matkustettaessa junassa oleminen ei ole pelkkää siirtymistä paikasta toiseen, vaan junasta tulee tekemisen paikka, pelitila, mikä

ei ainakaan autoa ajavalle ole mahdollista. Itse olen



Apurah...

50:29

222

- Politiikasta - Apurah...
- Politiikasta - Vuosi B...
- Politiikasta - Vuosi B...
- Politiikasta - Poliitiitt...
- Politiikasta - Edustaj...
- Politiikasta - Yrityks...
- Politiikasta - Vaalipo...
- Politiikasta - Korona...

Latest tracks by...

Privacy policy

vuodesta 1976 liikkunut matkalaukkuprofessorina kahden asunnon välillä. Vanha sanontani on, että minulla ei ole kotia vaan pysyvät hotelli- ja kirjastoyhdistelmät.

Tapasin sanoa, että pitämäni valtio-opin peruskurssin luennot oli valmistettu Valtion rautatiet -menetelmällä. Matkalaukkuprofessorius on merkinnyt vapautumista niin asuin- kuin yliopistopaikkakunnalle juurtumisesta.

## Pandemia vaikutti matkustamiseen

Ympäriinsä matkustamisen historiallinen alkuperä on maatai aluekohtaisissa lipuissa. Itselläni on kokemusta 1970-luvulta niin Länsi-Saksasta (DB-Touristkarte) kuin myös Pohjola junalla -lipusta. Lipun malliesimerkki on Interrail, joka nuorison osalta alkoi vuonna 1972. Aikuisten Interrail alkoi myöhemmin, vasta kylmän sodan loppumisen kynnyksellä vuonna 1989.

Sittemmin **Interrail-liput** ovat eriytyneet moninaisten lippujen kirjoksi, joka antaa pelivaraa erilaisiin tarkoituksiin. Näitä lipputyyppejä yhdistää matkustettujen kilometrien periaatteen purkaminen, jonka tilalle on tullut lippujen päiväkohtainen voimassaoloaika. Sen kuluessa matkustaja voi liikkua käytettävissään olevilla junayhteyksillä oman valintansa mukaan matkan pituudesta, matka-ajasta tai kohteesta riippumatta.

Vaikka Interrailleistani suuri osa on liittynyt akateemisiin tarkoituksiin, näissäkin matkoissani on tärkeää ollut päästä juniin! Se, missä, mistä ja mihin junat kulkevat, on toissijaista – tärkeintä vapautta riippuvuudesta on päästä matkustamaan junalla. Matkalaukkuprofessorin kokemukset junissa tekemisestä on ollut myös helppo

siirtaa Interrailleihin: nykyisten verkkoyhteyksien aikakaudella esimerkiksi tutkimuksen vaatimia aineistohakuja tai lähdeluetteloita on kätevä tehdä myös junassa.

**Valtion rajojen sulkeminen merkitsee EU:n ja Schengenin alueen vapaan liikkuvuuden periaatteen hylkäämistä ikään kuin olettaen, että virus olisi ollut riippuvainen valtioiden rajoista.**

Viime vuosien pandemia on toki hankaloittanut tämän valinnan toteutettavuutta. Tässä on kuitenkin tiedostettava vastakohta vapauskäsitteiden välillä. Maskipakko, rokotussuositukset ja tilaisuuksien rajoittaminen taudin leviämisen estämisen nimissä, tai henkilökohtaisemmat esteet tai rajoitteet, kuten kepin kanssa käveleminen, ovat rajoituksia, mutta voivat tietyin ehdoin olla sovitettavissa vapauten riippuvuuden vastakohtana.

Pandemia on merkinnyt ennen muuta toisista ihmisistä riippuvuuden näkemistä terveysriskinä. Välin pitäminen toisiin ihmisiin on malliesimerkki riippuvuudesta vapauteen, mikä sopii omiin elämäntapoihini. Ranskalaisen filosofin **Jean-Paul Sartren** *Huis Clos* -näytelmän (1944, suomeksi *Suljetut ovet*) iskulause *L'enfer, c'est les autres* – Helvetti, se on muut – on vanha mielilauseeni. Oma junamatkustukseni on varsin epäsosiaalista: harvoin ojaudun keskusteluun, saati tutustumaan ihmisiin. Olen oppinut välttämään ruuhkajunia ja siirtynyt I-luokan Interrailin käyttöön.

Pandemian varjolla on syyllistytty myös hätävarjelun

liioitteluun. Valtion rajojen sulkeminen merkitsee EU:n ja Schengenin alueen vapaan liikkuvuuden periaatteen hylkäämistä ikään kuin olettaen, että virus olisi ollut riippuvainen valtioiden rajoista. Rajasululla on koronan varjolla vahvistettu riippuvuutta ja tehty kotimaassa pysymisestä hyve, jota ei ole vapauden nimissä kunnolla osattu vastustaa.

## Junamatkustajan pelivaroista

Junamatkustajan vapaus ei riipu yhteyksien rajallisuudesta tai epämukavuudesta. Jos pääasia on päästä juniin, junien vauhti ja matkan kohde ovat toissijaisia kysymyksiä. Sinne minne junalla ei pääse, ei matkusteta. Laiva ja linja-auto kelpaavat junankorvikkeiksi.

Ajokortin hankkiminen ei ole tullut mieleenkään – sen puuttuminen ja koko autoilijadiskurssista erossa pysyminen ovat junamatkustajan vapauden tärkeitä puolia. Lentomatoilla istutaan kuin sillit suolassa, välin pitäminen on mahdotonta.

Viimeinen lentoni oli Chicagosta Frankfurtiin vuonna 2009. Junalla olen matkustanut usein Málagaan ja Ateenaan, kerran Limerickiin ja Istanbuliin, pohjoisessa Narvikiin useita kertoja, lisäksi kerran Amtrakin kuukausilipulla Yhdysvalloissa sekä Siperian radan Pekingistä Moskovaan.

**Junamatkustamisen muutokset eivät suinkaan aina ole olleet parannuksia.**

Ammattimatkustajan kokemuksessa junamatkustuksen vapaus edellyttää tiettyä **poliittisesta lukutaidosta**



**juonnettua** junapoliittista lukutaitoa, joka on olennaisesti rajoituksilla pelaamista, puuttuvien tai heikkojen yhteyksien kiertämistä tai merkityksen vähentämistä. Siihen sisältyy aikataulujen ja yhteyksien, asemien tuntemuksen lisäksi se, että juniin lähtiessä osaa varata itselleen tekemistä junaan sekä varautua odottamattomiin tapahtumiin ja improvisoida muutosten sattuessa.

Vaikka vapauden ja riippuvuuden vastakohta on paljolti joko-tai-kysymys, yhteydet koskevat vapauden käyttömahdollisuuksia. Tässä suhteessa junamatkustamisen muutokset eivät suinkaan aina ole olleet parannuksia. Esimerkiksi Baltian läpi Eurooppaan kulkeminen junalla ei ole enää mahdollista. Toisaalta vanhoja ratoja on suhteellisen nopeastikin palautettu käyttöön, esimerkiksi Boden-Haparanda-väli otettiin jälleen käyttöön keväällä 2021 noin 30 vuoden jälkeen. Kerran tehty rautatie voidaan palauttaa liikkuvuuteen pohjaavan vapauden käyttöön, mikäli sitä ei ole purettu.

## EU junamatkustajan tukena

Euroopan unionin ylivaltiollisen integraation syventäminen ja jäsenvaltioiden vallan supistaminen ovat tärkeitä myös junamatkustajan perspektiivistä. Toistaiseksi unionilla ei ole yhteistä rautatielaitosta, koordinoitua aikataulupolitiikkaa tai muita omia resursseja junamatkustuksen tukemiseksi.

Itse EU ymmärrettiin pitkään hallitustenväliseksi kansainväliseksi järjestöksi, jossa komissioon ei valittu korkean profiilin poliitikkoja ja parlamentti ymmärrettiin sekä valtansa että edustajien poliittisen uran suhteen toisarvoiseksi instituutioksi. Kuitenkin nykyisen unionin

ylivaltiollinen ja jäsenvaltioiden suvereenisuutta purkava

ulottuvuus ovat merkittäviä myös matkustuspolitiikassa.

Rautateiden suosiminen henkilö- ja tavaraliikenteessä on pitkään ollut osa niin EU:n kuin sen länsieurooppalaisten jäsenvaltioiden virallista retoriikkaa. 1980-luvulta lähtien on nopeita ja aikaisempaa mukavampia junia otettu käyttöön monissa maissa, ja junalla matkustamisesta on monessa suhteessa tullut vakavasti otettava vaihtoehto lentämiselle tai yksityisautoilulle. Esimerkiksi Tukholmasta Frankfurtiin pääsee samana päivänä, Berliinistä Marseilleen päiväsaikaan, ennen pandemiaa Málagaan toisen päivän illalla, jos viitsii käyttää yöjunia.

## **Euroopan unionia vahvistaa myös junalla matkustamisesta paradigman tekeminen unionin omissa instituutioissa.**

EU on ollut rautatieyhteyksien mahdollistamiselle tärkeä. Junamatkustajan vapauden kannalta tärkeimmät riippuvuutta purkavat toimenpiteet ovat olleet vapaan liikkuvuuden Schengen-alue ja yhteisvaluutta euro, joiden merkitystä on harvoin tarkasteltu tästä näkökulmasta. Luxemburgilaisesta Schengenin kylästä on tullut, retoriikan termi käyttäkseni, kielikuva tai metonymia valtioiden rajat ylittävälle liikkuvuudelle Euroopassa.

Schengen-alueella on opittu vähä vähältä luomaan junayhteyksiä tarvitsematta pysähtyä rajoilla vaihtamaan veturia, henkilökuntaa, sähköjärjestelmää, raideleveyttä ja niin edelleen. Näissä suhteissa on vielä paljon tehtävää ja takapakkikin on mahdollista: esimerkiksi Tanska

on **pakolaisten ja terroristien pelossa palauttanut**

## rajatarkastuksia.

Euron merkitystä ei myöskään tule väheksyä.

Junamatkustajan kannalta rahanvaihtojen poistamisella ja hintojen vertailun helpottumisella on paljon käytännön etuja. Vielä tärkeämpänä riippuvuuden vähentäjänä voi kuitenkin pitää yhteisvaluutan sisältämää kansallisten identiteettien purkamista. Tämä on olennainen osa **EU:n politisoivaa projektia**, jossa ylivaltiolliset instituutiot ja käytännöt vapauttavat yksilöitä tiukoista me-sidonnaisuuksista.

Euroopan unionia vahvistaa myös junalla matkustamisesta paradigman tekeminen unionin omissa instituutioissa. Kesällä 2022 olemme kuulleet esimerkkejä eurooppalaisten poliitikkojen ja valtionpäämiesten, kuten pääministeri **Sanna Marinin**, Ranskan presidentti **Emmanuel Macronin**, Italian entisen pääministeri **Mario Draghin** ja Saksan liittokansleri **Olof Scholtzin** junamatkoista Ukrainan pääkaupunkiin Kiovaan. Otettakoon tämä esimerkiksi siitä, että myös EU:n sisällä junamatkustamisen pelivaroja on alettu ymmärtää.

## Juna eurooppalaisena matkustustyylinä

Lentomatka normina on peräisin ajalta, jolloin internetiä videopalaverineen ei tunnettu, vaan kokouksiin saattoi osallistua vain matkustamalla paikan päälle.

Koronaviruspandemian aikaisten kokemusten tukemana olisi nyt teknisesti mahdollista siirtää EU:nkin kokouksia verkkoon. Lisäksi olisi mahdollista hyödyntää myös hotelleissa, junissa ja laivoissa nykyisin käytössä olevia

nettiyhteyksiä matkan aikana, esimerkiksi parlamentin

valiokuntien kokouksiin.

Tätä voitaisiin toteuttaa sekä ministereistä EU:hun päin että jäsenmaiden hallitusten ja ministeriöiden kokousten suhteen. Sen sijaan parlamentin täysistuntojen suhteen, joissa laajan mielipiteiden kirjojen sisältämä debatti on pääasia, paikalla kasvokkain pidettyjen kokousten tulisi säilyä pääsääntönä.

## Junamatkustuksen suosimisen ja EU:n parlamentaaristen ja federalististen piirteiden vahvistamisen välillä voidaan nähdä kiinteä yhteys.

Junamatkustuksen ottamisen EU:n kokousten mallitapaukseksi edellyttää uutta ajattelua kokousten aikataulun osalta, jolloin matkustaminen myös periferiasta, kuten Kreikasta tai Suomesta, junaa ja korvikkeita käyttäen, olisi helpompi toteuttaa.

Samoin esimerkiksi Euroopan parlamentin jäsenten unionin kustantamia junamatkoja muihin EU:n jäsenmaihiin pitäisi suosia, ja esimerkiksi **jäsenmaapohjaisten vaalipiirien purkaminen** vähentäisi tarvetta olla jatkuvasti läsnä omassa vaalipiirissä. Toisin sanoen junamatkustuksen suosimisen ja EU:n parlamentaaristen ja federalististen piirteiden vahvistamisen välillä voidaan nähdä kiinteä yhteys.

Eurooppa-tutkijoiden kanssa viime vuosina runsaasti yhteistyötä tehneenä olen välillä spekuloinut vähemmän sovinnaisia kriteereitä eurooppalaiselle politiikalle ja elämäntyyliille, joka **parlamentarismia kriteerinä** käyttäen

tekee eroa esimerkiksi Yhdysvaltoihin. Myös rautateiden rooli matkustuspolitiikassa eroaa Yhdysvaltojen ja Euroopan välillä – Yhdysvaltojen hallituksen ministerit tuskin matkustavat Kiovaan junalla.

Edellä olen käsitellyt junamatkustusta yksityisen matkustajan näkökulmasta, useimmiten käyttäen itseäni esimerkkinä. Mutta voisi myös ajatella, että junamatkustuksen asemaa EU:ssa voitaisiin vahvistaa matkustajien yhteistoiminnalla.

Kansalaiskeskusteluja mukaileva **Euroopan tulevaisuuskonferenssi** eli arvalla valittujen EU-kansalaisten parlamentaarisia käytäntöjä seurannut istuntojen sarja voisi toimia mallina. Junapoliittisen lukutaidon kannalta edustajainvaalissa tai arvonnassa äänioikeuden ehtona olisi esimerkiksi viiden Interrailin muodostama rajoittava ”sensus”, jonka välityksellä ammattimatkustajien kokemukset saataisiin EU:n päättävien toimielinten tietoon.

Parlamentaarisen menettelyn ansio on ennen muuta avoin vaihtoehtojen punnitseminen ja muutosesitysten mahdollisuus debatin kuluessa. Näissä suhteissa EU:n juna- ja rautatiepolitiikassa on runsaasti pelivaraa.

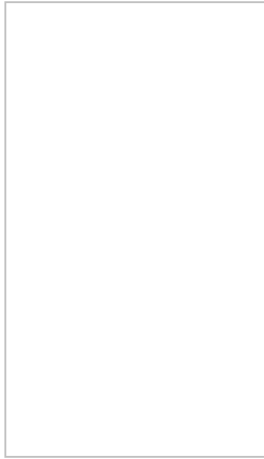
*Kari Palonen on valtio-opin emeritusprofessori Jyväskylän yliopistossa.*

Artikkeli pohjaa kirjoittajan Juha Olavisen Klubilla 25.5.2022 pitämään esitykseen, jonka taustalla on kokoelma **Politiikkaa matkustamalla**. Se sisältää raportteja Jyväskylän yliopiston valtio-opin ainejärjestö Puolueen matkoista vuosilta 1984–2019 että kokoelman junamatkustusartikkeleita vuosilta 1991–2021.

[← Edellinen Artikkel](#)

---

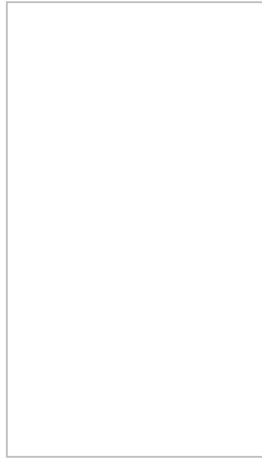
## Lue myös



Perhevapaaudistus määrittelee sukupuolten asemaa yhteiskunnassa  
5.8.2022



Toimituskunnan kirjavinkit kesälomille  
1.7.2022



Tavoite ilmastonmuutokseen sopeutumiselle on välttämätön – mutta liki mahdoton  
29.6.2022

---

## Kirjoittajasta

### Kari Palonen

Kari Palonen on valtio-opin emeritusprofessori Jyväskylän yliopistossa.

---

## Kommentoi

Sähköpostiosoitettasi ei julkaista. Pakolliset kentät on merkitty \*

Kirjoita tähän:

Nimi\*

Sähköpostiosoite\*

Kotisivun osoite

Lähetä kommentti »

## Seuraa meitä Facebookissa



## Seuraa meitä

## Seuraa meitä Twitterissä



**Poliitikasta**

@Poliitikasta\_fi

"EU on ollut tärkeä

## Meistä

[Etusivu](#)

[Mikä?](#)

[Arkisto](#)

[Videot](#)

[Tapahtumat](#)

[Podcastit](#)

[Toimitus](#)

[Kirjoittajat](#)

[Poliitikasta kouluissa](#)

[Terms & Privacy](#)

[Policy](#)

junamatkailun helpottaja,  
mutta se voisi edistää  
liikennemuotoa vielä  
enemmän."  
Jyväskylän yliopiston  
emeritusprofessori Kari  
Palonen pohtii tekstissään  
junamatkustamisen  
vapautta.[politiikasta.fi/junalla-  
matkus...](https://politiikasta.fi/junalla-matkus...)

## Onko sinulla kysyttävää?

Ota yhteyttä



2 h

---

 **Poliitikasta**  
@Poliitikasta\_fi

Kiistelty [#perhevapaaudistus](#)  
astui voimaan maanantaina.  
Uudistuksen ytimessä on  
naisen palkallisen ja  
palkattoman työn  
tehostaminen, pohtii Turun

Copyright © 2022 Poliitikasta ISSN 2323-7090: Terms & Privacy Policy