

Maata pitkin Suomesta Espanjaan viidessä päivässä

Suomesta voi lähteä kulkemaan maitse kohti Espanjaa joko Ruotsin tai Viron kautta. Tässä jutussa käydään läpi reitti Helsingistä Barcelonaan, joka kulkee Baltian maiden, Puolan, Saksan ja Ranskan kautta. Jutussa esitelty reitti on kevyehkö, sillä se sisältää useamman yöpymisen hotellissa etappien välillä ja vain alkumatkasta vietetään yksi yö linja-autossa. Matka on myös tehty pääosin junalla.

Torstain ja perjantain välinen yö: Helsingistä Vilnaan

Lautta Helsingin länsisatamasta kello 22.30 ja saapuminen Tallinnaan kello 00.30.

Lähtö Flix-bussilla noin kello 00.45 Tallinnasta ja saapuminen Vilnaan kello 10.40.

Matkaosuuden hinta 49 euroa per henkilö.

Helsingistä matka alkoi nousemalla kello 22.30 lähtevään iltalauttaan kohti Tallinnaa. Lautta oli hiljainen, rauhallinen ja matkustajia oli väljästi. Linja-auto kohti Vilnaa lähti heti lautan saapumisterminaalin edestä. Linja-auto oli täysi, ja yö sujui torkkuen välillä sikeämmin ja välillä kevyemmin, mutta aamulla olo oli melko lailla levännyt. Riikan bussiasemalla oli vähän pidempi, noin 15 minuuttia kestänyt pysähdys kuuden maissa aamulla, jonka aikana ehti jaloitella ja haukata happea ulkona.



Pikainen happihyppely Riissa aamun sarastaessa.

Vilnan linja-autoasemalle saavuttiin ajoissa ja aikataulun mukaisesti kello 10.40, siitä huolimatta, että melkein koko matkan ajan Tallinnasta asti esiintyi runsaita vesisateita. Kusi ajoi ajokelistä huolimatta reipasta vauhtia.

Perjantai: Vilnasta Varsovaan junalla

Junan Vilnan rautatieasemalta kello 12.24 ja saapuminen Varsovan läntiselle rautatieasemalle (Warszawa Zachodnia) kello 19.15. Matkaosuuden hinta 16 euroa per henkilö.

Vilnassa oli parin tunnin vaihto aika ennen junan lähtöä Varsovaan. Vaihto oli helppo: Vilnan rautatieasema sijaitsi noin viiden minuutin kävelymatkan päässä bussiasemasta. Asema oli siisti, ja siellä oli muutama kahvila sekä maksullinen saniteettitila.

Matka Vilnasta Varsovaan taittui kahdella junalla, joista ensimmäisen osuuden kesto oli pari tuntia ja toisen osuuden viisi tuntia. Vaikka kyse oli kahdesta erillisestä junayhtiöstä, lipun osto onnistui yhdestä ja samasta paikasta. Junan vaihto Mockavassa – joka sijaitsee Liettuan puolella noin kuuden kilometrin päässä Puolan rajalta – oli sujuvaa ja selkeää, sillä Varsovaan jatkava juna odotti toisella puolella raidetta.

Matka Vilnasta kohti Varsovaa alkoi pienellä modernilla paikallisjunalla, jota operoi LGT Link. Junalla matkustettiin lähelle Liettuan ja Puolan rajaa, jossa vaihdettiin PKP:n junaan, joka oli tyypillinen pitkän matkan juna eri matkustusluokkineen ja ravintolavaunuineen. Ravintola-vaunu oli viihtyisä, ja kahvilatyöntekijä valmisti annoksia tilauksesta. Mahdollisuus ruokailla lämmin ateria junassa tuli tässä kohtaa tarpeeseen, sillä takana oli jo monta tuntia matkustamista. Junan pääteasema on Krakova. Ensimmäisen luokan vaunu oli vastaava kuin VR:n perusvaunu, ja se oli tilavampi kuin toinen luokka, jossa oli kuuden hengen hytit, joihin kulku tapahtui kapeaa sivukäytävää pitkin.

Suwaikissa Puolan puolella rajaa juna oli pidemmän aikaa pysähdyksissä, ja rajavartiolaitos suoritti passintarkastuksen. Junamatkasta mieleen jäi mukava rauhallisuus: matkustajat olivat hiljaisia, ja maisemat kauniita, metsäisiä ja kumpuilevia.



Vilnan rautatieasema (kuvassa) ja linja-autoasema sijaitsevat kivenheiton päässä toisistaan.



Ravintolavaunu PKP yhtiön junassa Mockavasta Varsovaan.

Saapuminen Varsovaan vaati tarkkaavaisuutta konsonanttien kanssa, sillä juna pysähtyi kaupungissa kolmella eri asemalla: Warszawa Wschodniassa (itäinen), Warszawa Centralnassa (keskinen) ja Warszawa Zachodniassa (läntinen), joista viimeinen oli määränpäämme. Majoitus oli varattuna noin puolentoista kilometrin päästä asemalta.

Lauantai: Varsovasta Berliiniin

Linja-auto Varsovan läntiseltä linja-autoasemalta (Dworzec Zachodni) kello 8.50 ja saapuminen Berliiniin (Berlin Südkreuz) kello 16.30. Matkaosuuden hinta 27 euroa per henkilö.

Hotellissa nukutun yön jälkeen (ibis budget Warszawa West Station) seuraava etappi jatkui bussimatalla Berliiniin, jälleen Flix-bussin kyydissä.

Lähtöpaikka aamulla sijaitsi samoilla kulmilla, joille olimme saapuneet illalla: Varsovaan läntinen bussiasema (Dworzec Zachodni) ja rautatieasema (Warszawa Zachodnia) ovat osa samaa kokonaisuutta. Aluetta on remontoitu hiljattain, ja rautatieasema on ulkoisilta puitteiltaan uudenaikaisempi. Alue on varustettu hyvillä opasteilla, ja siellä on paljon palveluita, pieniä kioskeja ja kahviloita. Puolalaiseen tapaan WC-tiloissa rahastuksen hoitavat "vessatädit" jotka pitävät myös tilat viihtyisinä. Viiden złoty suuruinen vessamaksun maksaminen onnistuu kortilla, eikä rahanvaihtoon muutenkaan lyhyen visiitin aikana ole tarvetta.



Varsovan läntinen linja-autoasema

Berliiniin lähdettiin kaksikerroksisella Flix-bussilla, jossa oli suhteellisen vähän matkustajia. Saksan puolelle tultaessa rajavartiohenkilöstö suoritti matkustajille passintarkastuksen. Bussi saapui Berliinin Südkreuzin asemalle kello 16.30, joten kolmannen matkustuspäivän rupeama oli hiukan kevyempi. Hostellimme (Coffee Inn Berlin) oli noin puolen tunnin kävelymatka, mutta seutu oli siistiä ja kaunista, ja kävelymatkan aikana oli aikaa vilkuilla sopivaa illallispaiikkaa, joista alueella oli houkuttelevan monipuolinen tarjonta. Sateet olivat jääneet taakse, ja Berliinin ilta oli lämmin ja tunnelmallinen.

Sunnuntai: Berliinistä Frankfurtiin ja Lyoniin

Juna Berliinistä (Berlin Südkreutz) kello 8.04 ja saapuminen Frankfurtiin (Frankfurt Süd) kello 12.00. Matkaosuuden hinta 34 euroa per henkilö.

Juna Frankfurtista (Frankfurt (Main) Hauptbahnhof) kello 14.02 ja saapuminen Lyoniin (Part-Dieu) kello 19.58. Matkaosuuden hinta 117 euroa per henkilö.

Neljänteen matkapäivään kohdistuivat toisaalta suurimmat odotukset ja toisaalta eniten jännitystä aikataulujen pitämisestä. Saksan junaliikenteen myöhästelyistä kuulee paljon kokemuksia, joten etukäteen mietitytti, onko kahden tunnin vaihto aika Frankfurtissa riittävä siirtymiseen toiselle asemalle, josta jatkaisimme junalla Ranskaan. Erityisen innostavaa oli päästä taittamaan pitkä matka modernilla suurnopeusjunalla ilman vaihtoja tai muita siirtymiä ja keskittyä vain maisemista nauttimiseen.

Päivä alkoi aamujunalla (Flix Train) Berliinistä samalta Südkreuzin asemalta, jonne olimme saapuneet bussilla edellisenä iltana. Matka Frankfurtiin kesti neljä tuntia. Juna oli siisti, "lowcost" tyyppinen ratkaisu, jossa ei ollut ravintolavaunua, mutta se saapui ajoissa määränpäähänsä.

Selvästi Berliiniä lämpimämmässä mutta kuitenkin ei paahteisessa Frankfurtissa luvassa oli aseman vaihto ja jatkaminen Frankfurtin päärautatieasemalta kohti Lyonia. Saavuimme Frankfurtin Südkreuz juna-asemalle ja siirryimme toisella puolella jokea sijaitsevalle Frankfurt (Main) Hauptbahnhofin asemalle noin kahden kilometrin matkan kävellessä. Kahden tunnin vaihto aika mahdollisti rauhallisen ja verkkaisen siirtymisen Main-joen toiselle puolelle, ja matkalla oli aikaa katsella kortteleita ja talojen viehättäviä yksityiskohtia sekä pohjoisrannalla kohoavia pilvenpiirtäjiä.

Ranskalaisen SNCF:n operoima juna TGV 9580 operoi Frankfurtin ja Marseillen väliä, ja reitin kokonaispituus on noin 900 kilometriä, joten sillä pääsee todella pitkälle pohjois-eteläsuunnassa. Juna oli kaksikerroksinen suurnopeusjuna, jonka maksiminopeus kohoaa 320 kilometriin tunnissa. Juna oli matkan etapeista kaikista kallein lippuinvestointi, mutta noin 600 kilometrin taittaminen kuudessa tunnissa ilman vaihtoja tai siirtymiä teki tästä helpon matkaosuuden. Kaksikerroksisesta junasta tuli mieleen pieni kerrostalo.

Juna saapui Lyonin Part-Dieu-asemalle aikataulunmukaisesti kello 20.00. Saavuttaessa Lyoniin vastassa oli suomalaisen makuun pakahduttavan kuuma ilmamassa, vaikka ilta oli jo hämärtyneenä. Edessä oli noin kolmen kilometrin siirtyminen rautatieasemalta majoitukseen (Meininger Hotel Lyon Centre Berthelot).



Part-Dieu, Lyonin päärautatieasema



Gare Routière de Gerland linja-autoaseman laitureita Lyonissa

Viides päivä: saapuminen Barcelonaan

Linja-auto Lyonista (Gare Routière de Gerland) kello 7.30 ja saapuminen Barcelonan pohjoiselle linja-autoasemalle (Estació del Nord) kello 17.00. Matkaosuuden hinta 28 euroa per henkilö.

Viidentenä matkustuspäivänä nousimme jälleen Flix-bussin kyytiin. Lähtö oli aamuvarhaisella Lyonin Viidentenä matkustuspäivänä nousimme jälleen Flix-bussin kyytiin. Lähtö oli aamuvarhaisella Lyonin Gare Routière de Gerlandin asemalta, jonne kansainvälinen linja-autoliikenne on ohjattu Perrache-aseman laajennustöiden tieltä. Otimme taksin asemalle koska sen on syrjäinen sijainti ja lisäksi kaukana majoituksesta.

linja-autoasemalta, jonne kansainvälinen linja-autoliikenne on ohjattu Perrache aseman laajennustöiden tieltä. Otimme taksin asemalle, koska sen sijainti on syrjäinen ja lisäksi se oli kaukana majoituksesta.

Bussi pysähtyi matkalla Montpellierissä, Perpignanissa ja Gironassa. Lisäksi matkan aikana oli aikatauluun merkitsemätön kahdenkymmenen minuutin tauko hyvin varustellulla liikenneasemalla, jossa matkustajat saivat ostettua juotavaa ja syötävää.

Saapuminen Barcelonan pohjoiselle linja-autoasemalle tapahtui noin puoli tuntia aikataulusta jäljessä, koska alkumatkasta poliisi ohjasi linja-auton pysähtymään tien sivuun ja autoon suoritettiin ratsia, jossa huumekoira nousi sisään. Osa matkustajista selvitti matkatavaroidensa sisältöä viranomaisten kanssa. Tilanne ei vaikuttanut rutiinitarkastukselta, vaan kohdennetulta juuri kyseiseen reittiin, mutta siihen ei liittynyt erityistä dramatiikkaa.

Barcelonan pohjoinen asema on siisti ja selkeä, mutta melko pieni. Sieltä lähtee kuitenkin hyvin yhteyksiä muualle Espanjaan, kuten Madridiin, Lissaboniin, Almeriaan, Valenciaan ja Sevillaan.

Myös noin neljän kilometrin päässä sijaitseva Barcelona Santsin rautatieasema on keskeinen liikenteen solmukohta, josta on helppo jatkaa matkaa junalla kaikkii ilmansuuntiin Iberian niemimaalla.

Yhteenveto reissusta

Edellä kuvattu reitti Helsingistä Barcelonaan kesti kokonaisuudessaan neljä yötä, joista ensimmäinen vietettiin bussissa matkustaen ja seuraavat kolme majoittuen hotellissa tai hostellissa asemien läheisyydessä. Matkapäivät olivat pitkiä ja ruokailu epäsäännöllistä. Useimmiten lämpimän aterian sai eteensä vasta myöhään illalla. Kuitenkin matkan alettua, päivät kuluivat kuin siivillä, ja pian oltiin jo Pyreneiden tuntumassa.

Ennen matkaa ajatus asemien vaihdosta kaupunkien sisällä tuntui vaikealta ja stressaavalta, mutta loppujen lopuksi ne olivat matkan parasta antia. Oli virkistävää kävellä pitkän istumisen jälkeen ja mukava nähdä maisemia myös katutasosta. Jälkeenpäin ajatellen, jos matkalla olisi ollut yksi kunnollinen välipäivä katsella nähtävyyksiä ja syödä kunnolla ilman aikataulua esimerkiksi Puolassa, Saksassa tai Pohjois-Ranskassa, niin se olisi tuonut mukavaa keveyttä matkantekoon.

Plussat ja miinukset:

- + Pitkät osuudet reitistä junalla kevensivät matkantekoa: oli mahdollisuus jaloitella ja ostaa virvokkeita matkan aikana

- + Paras ravintolavaunu Vilna-Varsova-junassa, saatavilla hyvä valikoima lämpimiä annoksia (ainakin alkumatkasta)
 - + Siirtymät asemien välillä toivat mukavaa vaihtelua matkantekoon.
 - + Berliinin Südkreutz-aseman mukava ympäristö ja hyvät palvelut aterioinnin ja elintarvikeliikkeiden suhteen
 - + Kahviloiden edullisuus Puolassa
 - + Hiljaisuus ja rauhallisuus junissa ja busseissa koko matkan ajan.
 - + TGV 9580 -suurnopeus juna oli mukava ja tehokas tapa matkustaa kohti Espanjaa
-
- Liian paljon matkatavaroita (jälleen) mukana. Koska ruokailulle ei jää paljon aikaa, olisi hyvä varata yksi pieni kassi eväille, joita ostaa varalle kun kauppa osuu kohdalle. Sämpylöiden, vesien yms. muiden eväiden ostamiseen asemalta saa uppoamaan rahaa eikä ruokavaliosta muodostu kovin monipuolinen tai ravitseva. Tiukalla aikataululla ensimmäisen lämpimän aterian saa eteensä usein vasta iltamyöhällä.
 - Painavien kantamusten kanssa liikkuminen varsinkin helteessä raskasta tilanteissa, joissa ahdasta ja portaita. Isommat matkatavarat täytyy jaksaa nostaa portaita ylös junaan ja toisinaan myös bussissa hankaliin paikkoihin sekä selviytyä niiden kanssa ajoittain ruuhkaisilla junalaitureilla.