



RAJAMME VARTIJAT

1 | 2022 RAJAVARTIOLAITOKSEN SIDOSRYHMÄLEHTI

TEEMANA RAJAN TUNNETTUUS JA MAINE



**Kansalaiset arvostavat
Rajan ammattitaitoa ja
luotettavuutta**

**Meripelastuskyky huippuluokkaa
uudistetuilla helikoptereilla**

**Itämerelle yhtenäiset toimintatavat
ympäristövahinkojen torjuntaan**

**Eurooppalaiset rajavartijat
harjoittelivat kaakkoisrajalla**

- 2 Pääkirjoitus
- 3 Ledare – Leading article
- 4 Hyvä maine ja luotettavuus Rajan kivijalkana
- 8 Talo täynnä tarinoita – rajamedia.fi taustoittaa
- 10 Skärgårdens hjältar – Saariston sankarit
- 12 Frontex-pilotti kaakkoisrajalla
- 16 Merellisten harjoitusten kehittäminen Itämerellä
- 18 Helikopterikaluston uudistaminen on ollut suurhanke
- 22 Rajamuseon viimeinen kesä
- 24 Vuoden 2021 Rajamme Vartija on Anne Ihanus
- 25 Ylennykset ja kunniamerkit
- 26 Svenska resuméer
- 34 English summaries
- 40 Rajakivien historiaa
- 43 Kolumni



Frontex-pilotti kaakkoisrajalla.



Rajamuseon viimeinen kesä nykyisissä tiloissa.



Toukokuussa päättyvässä OilSarEx-projektissa on kehitetty harjoituskonsepti merellisten ympäristövahinkojen torjuntaan.

HYVÄ MAINE – KULTAAKIN KALLIIMPI?

Maailma järkkyy jälleen. Toimintaympäristömme on ollut jo muutoinkin vuosia jatkuvassa muutoksessa. Tähän epävaakaaseen ympäristöön on Rajankin sopeuduttava. Ja meidän olemme sopeutuneet, joskus kivuttomasti, joskus vaikeuksien kautta voittoon.

Pandemia-aika oli meille kaikille Rajalla töitä tekeville varsin kuormittava. Meidän tehtävämme on luoda turvallisuutta yhteiskunnassa, ja se on iso vastuu. Rajoilla työskentelevä henkilöstömme toteutti parhaansa mukaan valtionjohdon antamia toimintaohjeita.

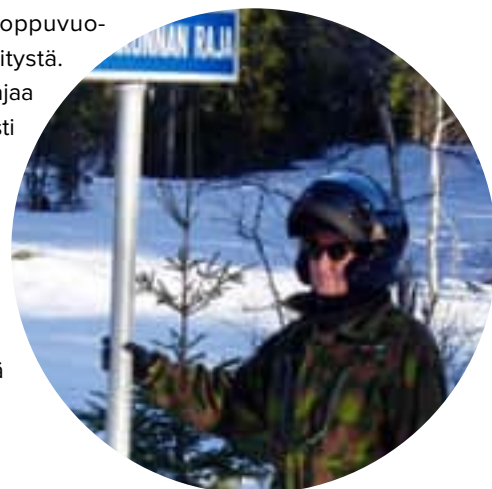
Viestintä teki pitkiä päiviä saadakseen ajantasaista tietoa ihmisille täällä kotimaassa ja erityisesti ulkomailla. Muuttuneet ohjeet piti saada nopeasti verkkoon ainakin kolmella kielellä. Tilanteen ollessa päällä kansalaisten kärsivällisyys oli välillä koetuksella ja mekin saimme negatiivista palautetta. Arvelimme, että Rajan maine oli todella koetuksella.

Mahdollisten mainekolhujen selvittämiseksi teetimme viime vuonna laajan kyselyn kansalaisille eri puolella Suomea, mukana Tornion alue, itäraja ja länsiraja, joihin kohdistui suurin paine koronarajoitusten osalta. Tulokset yllättivät: kansalaisten luottamus ja arvostus Rajaa kohtaan oli hyvällä mallilla. Toimintamme koettiin tärkeäksi, ja selviydyimme kansalaisten näkemysten mukaan kohtuullisen hyvin, jopa hyvin pandemian vaatimien tehtävien hoitamisessa.

Toinen tutkimus loppuvuodesta vahvisti tätä käsitystä. Luottamus ja arvostus Rajaa kohtaan nousivat vahvasti esille. Maine, tuo arvokas voimavara, on Rajan osalta tällä hetkellä hyvä. Kuten päällikkömme on todennut, maine rakentuu henkilöstön tekemästä hyvästä työstä.

Päivi Kaasinen

Päätoimittaja
Rajavartiolaitoksen
viestintäpäällikkö



ETT GOTT ANSEENDE ÄR GULD VÄRT

Världen skälver än en gång. Vår omvärld har i flera år varit stadd i ständig förändring. Även Gränsbevakningsväsendet måste anpassa sig till denna instabilitet. Det har vi också gjort – ibland smärtfritt, ibland svårköpt.

Pandemitiden har belastat alla oss som arbetar inom Gränsbevakningsväsendet. Vår uppgift är att göra samhället tryggt. Det är ett stort ansvar. Vår personal som arbetar vid gränserna utförde statsledningens instruktioner enligt bästa förmåga.

Kommunikationsavdelningens arbetsdagar blev långa när allmänheten i Finland och särskilt utomlands behövde få aktuell information. De var viktigt att snabbt få ut ändrade anvisningar på nätet på minst tre språk. I stormens öga prövades allmänhetens tålamod ibland och även vi fick negativ respons. Vi antog att Gränsbevakningsväsendets anseende verkligen fick lida.

För att utreda eventuella anseendeskador beställde vi i fjol en omfattande enkät bland invånare i olika delar av landet, inklusive Torneåregionen, östgränsen och västgränsen, som utsattes för det största trycket på grund av coronarestriktionerna. Resultaten var positivt överraskande: allmänheten hade stort förtroende för och satte stort värde på Gränsbevakningsväsendet. Vår verksamhet upplevdes som viktig och enligt allmänheten klarade vi relativt bra, rentav väl av de uppgifter som pandemin krävde.

En andra undersökning i slutet av året bekräftade den uppfattningen. Förtroendet och uppskattningen kom tydligt fram. Gränsbevakningsväsendets anseende – denna värdefulla resurs – är just nu på en god nivå. Som vår chef har konstaterat bygger anseendet på att vår personal gör ett gott arbete.

Päivi Kaasinen

Chefredaktör

Kommunikationschef vid Gränsbevakningsväsendet

A GOOD REPUTATION IS AS PRECIOUS AS GOLD

The world is in turmoil, again. Our operating environment has already for years been subject to continual change. The Finnish Border Guard has no other option but to adapt to the uncertain circumstances. And that is what we have done, sometime without pain, sometimes through hardships to the stars.

The pandemic has been strenuous for all of us within the Finnish Border Guard. Our task is to create safety and security in society, which is a great responsibility. Those working on the borders did their best to implement the instructions issued by the State leadership.

Our communications personnel worked long hours to provide people with current information, both in Finland and especially abroad. Changes and updates had to be published online without delay and in at least three languages. The situations sometimes tried citizens' patience and we got our share of negative feedback as well. We thought that the Finnish Border Guard's reputation was truly tested.

Last year, in order to assess the potential harm done to our reputation, we had an extensive survey conducted among citizens across Finland, including the Tornio, eastern border and western border regions, which were under the greatest pressure due to the COVID-19 restrictions. The results surprised positively: the citizens' confidence in and appreciation for the Finnish Border Guard were at a good level. Our operations were seen as being important and, according to citizens' views, we succeeded relatively well, or even very well in managing the tasks necessitated by the pandemic.

The results were confirmed by another survey carried out later in the autumn, which showed that trust and recognition for our work are strong. The Finnish Border Guard enjoys a good reputation. A good reputation is a valuable resource and, as stated by our Chief, the result of the excellent work done by the personnel.

Päivi Kaasinen

Editor-in-chief

Communications Manager of the Finnish Border Guard



Hyvä maine ja luottamus tärkeä kivijalka myös Rajalle

Luotettava, ammattitaitoinen ja yhteistyökykyinen.

Rajavartiolaitoksen toimintaa ohjaavat arvot eivät viimeaikaisten tutkimusten valossa ole jääneet vain sanoiksi paperille, vaan ovat tekemämme työn kautta välittyneet myös kansalaisille.

Kyselytutkimusten mukaan Rajavartiolaitoksella on vahva hyvä maine: erityisesti ammattitaitoa ja luotettavuutta arvostetaan. Kansalaisten mielestä Rajavartiolaitos on suoriutunut tehtävistään hyvin, ja kaikkia sen lakisääteisiä tehtäviä pidetään tärkeinä.

Myös koronapandemiaan liittyvät toimet on koettu pääosin onnistuneiksi.

Kehitys on ollut nousujohteista, sillä kansalaisten antamat arviot Rajavartiolaitoksen maineesta ja luottamuksesta ovat parantuneet viime vuosien aikana.

Koronatilanteessakin onnistuttiin

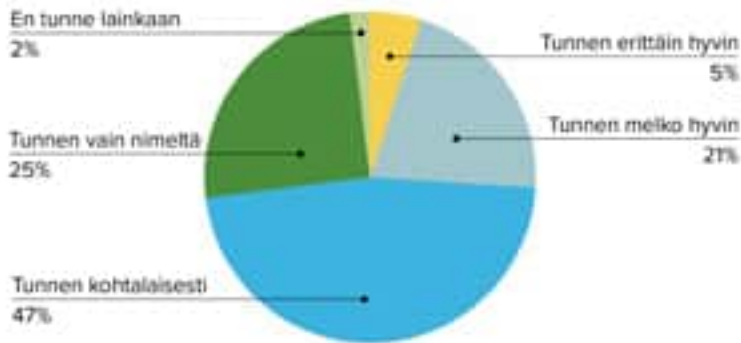
Viime vuonna ensimmäisen kansalaiskyselyn toteutti Aula Research. Siinä tut-

kittiin muun muassa Rajavartiolaitoksen tunnettuutta ja suoriutumista tehtävistään. Mielikuvat Rajavartiolaitoksesta olivat pääosin positiivisia. Tärkeä tekijä mielikuvan syntymisessä ovat esimerkiksi kokemukset rajatarkastuksesta sekä muut asiakaspalvelutilanteet.

Lisäksi kansalaisten arviot tehtävistä suoriutumisesta olivat myönteisiä ja teh-

Kuinka tuttu toimija Rajavartiolaitos on sinulle?

Kaikki vastaajat (n=2009)



tyä työtä pidettiin korkeassa arvossa. Mitä parempaa arviota kansalaisilta voisi saada kuin että Rajavartiolaitoksen työ on arvokasta!

Rajavartiolaitoksen työkentän laajuus oli kuitenkin monelle yllätys. Ydintehtävistä rajojen valvonta ja rajatarkastukset

ovat hyvin tunnettuja, mutta esimerkiksi merellisten ympäristövahinkojen torjuntaa ei osata vielä kovin usein yhdistää yhdeksi Rajan tehtävästä.

Kuitenkin esimerkiksi tulevien kalustohankintojen onnistumisen kannalta on välttämätöntä, että kansalaiset ja päättäjät

tiedostavat merellisten tehtävien tärkeyden sekä sen, millaista kalustoa tarvitaan esimerkiksi öljyonnettomuuden tehokkaaseen torjumiseen Itämerellä.

Erinomainen sijoitus mainetutkimuksessa

Viime joulukuussa julkistetussa T-median Luottamus&Maine 2021 -tutkimuksessa Rajavartiolaitos sijoittui toiseksi heti Hätäkeskuslaitoksen jälkeen. Rajavartiolaitos on siis tässä tutkimuksessa Suomen toiseksi luotetuin julkishallinnon organisaatio.

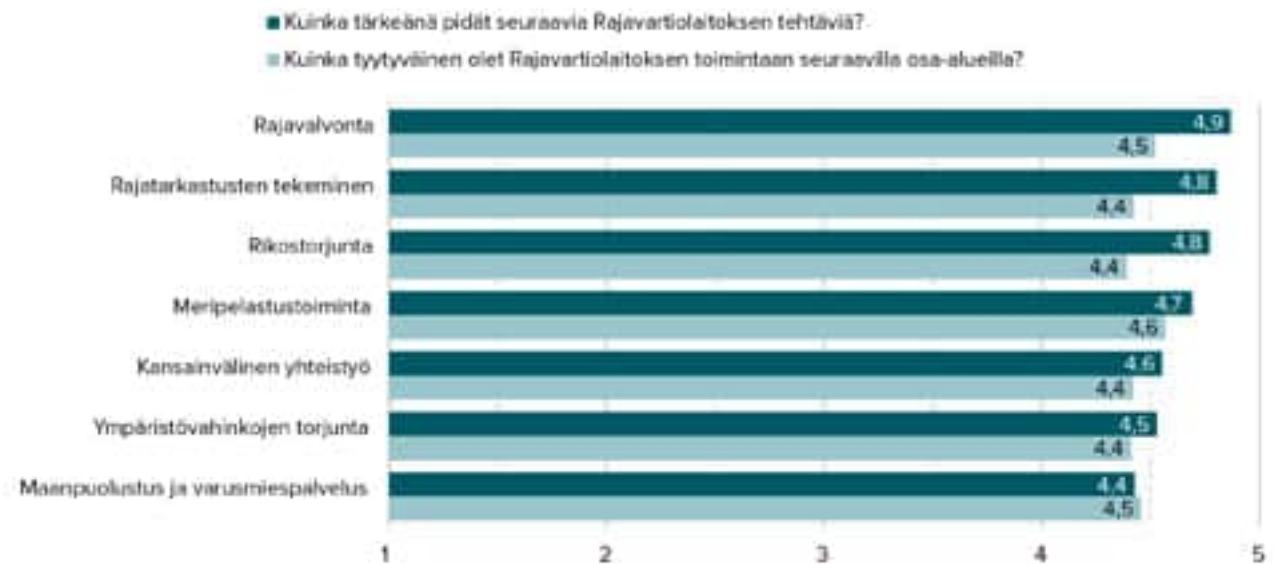
Tutkimuksen mukaan Rajavartiolaitoksen vahvuuksia ovat avoimuus, hyvä johtaminen sekä palvelut. Rajavartiolaitosta arvioi 764 henkilöä, joista 202 teki tarkempia arvioita. T-media toteutti tutkimuksen 7.10.–11.11.2021.

Kaikkein parhaimmaksi arvioitiin Rajavartiolaitoksen johtaminen. Kansalais-



Kansalaisten mielestä Rajavartiolaitos on suoriutunut tehtävistään hyvin myös koronapandemian aikaisessa sisärajavallonnassa. Rajavartiolaitos on myös tukenut virka-apuna terveysviranomaisia koronakriisissä jakamalla Terveiden ja hyvinvoinnin laitoksen (THL) ohjeistuksia rajanylityspaikoilla ja viestinnässä, tarkastamalla terveydenhoidollisia todistuksia ja ohjaamalla matkustajia terveystarkastuksiin.

Tehtävien tärkeys vs. suoriutuminen



ten arvioiden mukaan Rajavartiolaitos on julkishallinnon organisaatioista parhaiten johdettu, ja sillä on selkeä suunta.

Vielä vuonna 2018 Rajavartiolaitoksen sijoitus oli selvästi matalampi, joten Rajalla on tehty oikeita asioita hyvän maineen ansaitsemiseksi.

Jokainen on maineen vaalija

Työ hyvän maineen ja tunnettuuden eteen ei saa pysähtyä erinomaisiin sijoituksiin. Jokainen voi omalla toiminnallaan vaikuttaa hyvän maineen säilymiseen sekä siihen, että Rajan tekemä työ on tunnettua.

–Maine ja luottamus ansaitaan joka

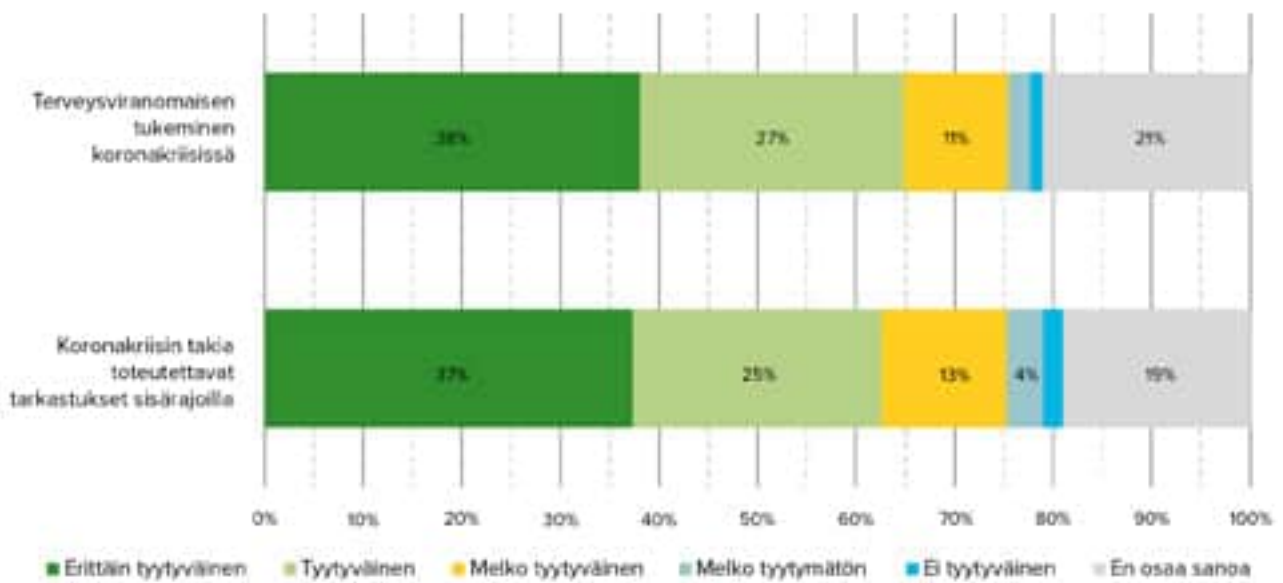
päivä, korostaa Rajavartiolaitoksen päällikkö **Pasi Kostamovaara**.

–Parhaiten luottamus rakennetaan hyvällä työyhteisöllä, tekemisen meinillä ja tehtävien hyvällä hoitamisella. Maineenhallinta on perustyn tekemistä laadukkaasti.



Useimmiten kansalaiset kohtaavat Rajan henkilöstöä rajatarkastuksissa.

Kuinka tyytyväinen olet Rajavartiolaitoksen toimintaan seuraavilla osa-alueilla?



Pitkään jatkuneet poikkeukselliset ajat ovat korostaneet Rajavartiolaitoksen tekemän turvallisuustyön tärkeyttä yhteiskunnassa. Luottamus Rajavartiolaitoksen toimintaan on valtion johdon ja kansalaisten taholta ollut koko ajan luja.

Pasi Kostamovaara toteaa, että Raja-

vartiolaitosta kohtaan tunnettu luottamus syntyy teoista.

–Henkilöstömme ammattitaito, sitoutuneisuus ja yhteistyötä korostava ote näinä poikkeuksellisina aikoina ovat se luja perusta, jonka varassa Rajavartiolaitos pärjää kaikissa oloissa. ●



Kansalaisten keskuudessa vähemmän tunnettua on Rajavartiolaitoksen varusmiesten ja reserviläisten koulutus.

Talo täynnä tarinoita

Rajamedia tuo Rajavartiolaitoksen toiminnan lähemmäksi kansalaisia.

Rajamedia tutustuttaa lukijansa Rajavartiolaitoksen tehtäviin, työntekijöiden arkeen ja uratariinoin sekä taustoittaa niin historiaa kuin ajankohtaisia aiheita.

Millaista on työskennellä vartiolla? Entä kuka olikaan Lapin kauhu Caesar? Tai mikä on ollut pintapelas-

tajan uran ikimuistoisin hetki? Muun muassa näistä aiheista luettavaa tarjoaa kesäkuussa 2021 avautunut Rajamedia-verkkosivusto.

Rajavartiolaitoksen monipuolinen tehtäväkenttä ja rikas historia ovat aarreaitta, joista riittää kerrottavaa. Rajamedia-sivuston kautta meillä on nyt en-

tistä parempi mahdollisuus tuoda näitä tarinoita suuren yleisön tietoisuuteen ja tehdä tunnetuksi Rajavartiolaitoksen eri tehtävien ja ammattien kirjoja.

Rajamedia pyrkii erityisesti antamaan kasvot sille työlle, jota Rajavartiolaitos tekee. Haluamme kertoa aiheista ihmisten ja välillä rajakoirienkin kautta ja tuoda



näin Rajavartiolaitoksen lähemmäksi kansalaisia. Toivomme myös, että tarinat inspiroivat ja herättävät kiinnostuksen esimerkiksi hakea töihin Rajalle.

Taustoittavaa sisältöä

Rajamedia täydentää Rajavartiolaitoksen jo olemassa olevia viestintäkanavia. Siinä missä raja.fi-sivusto on viranomaisviestinnän kanava, Rajamediassa julkaistaan journalistista ja taustoittavaa sisältöä. Se on alusta, joka kokoaa yhteen monipuolisia näkökulmia ja antaa äänen erilaisille toimijoille, myös yhteistyökumppaneillemme.

Tähän asti Rajamme Vartijat -lehdellä on ollut vastaavanlainen rooli, eikä Rajamedia korvaa painettua lehteä. Suurimpana erona Rajamme Vartijat -lehden on se, että verkkosivusto mahdollistaa nopean reagoinnin ajankohtaisiin aiheisiin. Rajamediassa uutta sisältöä ilmestyy lähes viikoittain. Verkkosivusto mahdollistaa myös uudenlaiset sisältökokeilut. Esimerkiksi Rajacast tarjoilee mielenkiintoisia keskusteluja äänimuodossa.

Sivusto on vielä uusi, joten kehittämistyö jatkuu. Toisaalta sen on tarkoituskin elää ajassa ja muuttua tarpeen mukaan. Tavoitteena on, että se vakiintuu luontevaksi osaksi Rajan viestintää ja että lukijat löytävät sivuston ja viihtyvät sen sisällön parissa. Tervetuloa tutustumaan Rajamediaan! ●

Löydät Rajamedian osoitteesta:
rajamedia.fi

Sosiaalinen media on osa Rajan viestintää

Sosiaalinen media on tärkeä viestintäkanavamme ja kehitämme sen käyttöä jatkuvasti. Pyrimme olemaan läsnä ja aktiivisia oikeissa kanavissa ja kokeilemme rohkeasti myös uusia alustoja.

Löydät Rajavartiolaitoksen seuraavista sosiaalisen median kanavista:



FACEBOOK

Rajavartiolaitos
@rajavartiolaitos

Raja- ja merivartiokoulu
@MahdollisuuksienRaja

Länsi-Suomen merivartiosto
@merivartiosto

Suomenlahden merivartiosto
@suomenlahdenmerivartiosto

Lapin rajavartiosto
@LapinRaja



LINKEDIN

Rajavartiolaitos
@Rajavartiolaitos



INSTAGRAM

Rajavartiolaitos
@rajavartiolaitos

Rajavartiolaitoksen koirat
@rajakoirat



TWITTER

Rajavartiolaitos
@rajavartijat

Suomenlahden merivartiosto
@Merivartiosto

Kaakkois-Suomen rajavartiosto
@kaakkoisraja

Vartiolentolaihue
@rajaheko

Pohjois-Karjalan rajavartiosto
@PKarjalan_raja

Lapin rajavartiosto
@lapinraja

Kainuun rajavartiosto
@KainuunRaja

Länsi-Suomen merivartiosto
@meriraja

Raja- ja merivartiokoulu
@rmv_koulu

Ahvenanmaan merivartioasema
@Sjobevakningen1



TIKTOK

Rajavartiolaitoksen viestintävarusmiehet
@rvlkuvaajat

Skärgårdens hjältar

Med en kamera på bröstet och en mikrofon i skjortkragen hoppar jag ombord på båten. Redan från första minuten är det "tagning". Det är första inspelningsdagen för Skärgårdens hjältar och för mig känns ALLT nytt.

Under sommaren 2021 hade jag förmånen att tillsammans med några kollegor från Åland filmas för Skärgårdens hjältar, en uppföljning av tv-serien Ålands hjältar. En spännande och för mig helt ny erfarenhet. Under sex dagar följde ett filmteam det mesta vi gjorde och sade. Mycket att tänka på. Var ska jag stå, var kan jag titta och vad ska jag säga? Men det gick bra. Redan efter några timmar och x antal omtagningar kunde man börja slappna av och till slut blev det nästan naturligt att ha en kamera med sig vart man än gick. Är dock lite osäker på om mina kollegor ombord tyckte samma sak.

Före inspelningarna började hade jag bestämt mig för att försöka jobba på precis som vanligt av den enkla orsaken att mitt jobb inte blir annorlunda bara för att kameran är med. Det är ju fortfarande



Sjöbevakaren Andreas Brink gör en hastighetskontroll.

samma människor jag träffar och de ska ju få samma bemötande oavsett om kameran är med eller ej. Det känns som om jag lyckades, samtidigt som det alltid är

lärorikt att få tillfällen att stanna upp och fundera på om man gör allt korrekt.

Arbetet under patrullerna tillsammans med tv-teamet var till stora delar



Sjöbevakare på uppdrag.

uppbyggt på samma sätt som vilken dag som helst. Eftersom inspelningen skedde under juli månad låg tyngdpunkten i arbetet mestadels på båttrafikövervakning och sjöräddning. Vädermässigt hade vi tur förutom sista kvällen när ett ordentligt åskväder drog in. Under patrullen tog vi

beslutet att återvända hemåt för att undvika att hamna mitt i ovädret. Men innan vi hann i land fick vi larm om en mindre motorbåt som fått motorproblem och inte kunde ta sig hem. Efter ett snabbt byte av båt, och trots hårt regn, påträffades båten och allt slutade väl.

Så här i efterhand känns det roligt att ha fått vara med och det var med viss spänning man satt framför tv:n när serien började sändas. ●

Saariston sankareista dokumenttisarja Yle Areenassa

Ylen Saariston sankarit -sarja seuraa Turunmaan rannikkokunnissa ja Ahvenanmaalla työskenteleviä viranomaisia: poliisia, tullia, pelastuslaitosta ja merivartiostoa. Saariston kesässä heidät pitää kiireisenä ankarat myrskyt, sairaustapaukset, pitkät välimatkat ja tappelut.

Sarja tarjoaa hyvän katsauksen Ahvenanmaan merivartioston ja merivartijoiden työhön. Merivartijat auttavat merihätään joutunutta venettä, valvovat veneliikennettä ja sakottavat ylinopeuksista. Mahtuupa mukaan pakenevan veneen takaa-ajokin.

Sarjassa on mukana myös tuttuja kasvoja Ahvenanmaan sankarit -sarjasta.



Sarjan kaikki jaksot on katsottavissa Yle Areenassa.

Frontex-pilotti kaakkoisrajalla

Kaakkois-Suomen rajavartiostossa oli komennuksella
15 rajaviranomaista eri puolilta Eurooppaa
marras-tammikuussa.

Kello on kuusi tavallisena arki-aamuna keskellä Pohjolan pimeää talvea. Lapset odottavat bussipy-säkillä kyytiä kouluun. Rajavartiolaitok-sen partio ajaa ohi mukanaan rajavartija **Marcos**, joka katsoo näkyä ällistyneenä – kovassa pakkasessa ja talviaamun pi-

meudessa koulukyytiä yksin odottavat lapset herättävät hänessä hämmennystä. Kotimaassa Kyproksella vastaava ei tulisi kuuloonkaan.

Kyproslainen Marcos oli mukana Euroopan raja- ja merivartiosto Frontexin pilottioperaatiossa, jonka tarkoituksena

oli kehittää sekä Suomen kykyä isännöidä että eurooppalaisten rajavartijoiden kykyä toimia Suomen olosuhteissa. Operaatio oli osa jatkuvaa kansainvälistä yhteistyötä Euroopan rajaviranomaisten välillä.

– Euroopan raja- ja merivartioston pysyvistä joukosta muodostettujen ra-



Rajanylityspaikoilla on jo useampana vuonna ollut Frontexin kautta eurooppalaisia rajavartijoita. Nyt heitä oli ensimmäistä kertaa myös maastorajalla.

jaturvallisuusryhmien isännöinnin tavoitteena oli ensinnäkin testata toimintamallia pysyvän joukon rajavartioiden käyttämiseksi Suomen maastorajojen valvontaan, kommentoi ylitarkastaja **Pietari Vuorensola** Rajavartiolaitoksen kansainvälisestä yksiköstä.

– Toimintamallin avulla olisi mahdollista vapauttaa Rajavartiolaitoksen omien virkamiesten työpanosta maastorajojen valvonnasta rajanylityspaikoille. Erityisesti siitä olisi apua tyypillisesti vuodenvaihteeseen ajoittuvien rajanylitysliikenteen ruuhkien hallitsemisessa.

– Toiseksi tavoitteena oli testata ja kehittää Rajavartiolaitoksen isännöintikykyä, jos rajaturvallisuuden ylläpitäminen edellyttäisi avun pyytämistä Frontexiltä. Kolmanneksi tavoitteena oli arvioida pysyvän joukon rajaturvallisuusryhmien jäsenten ja heidän varustuksensa toimintakykyä Suomen talviolosuhteissa, Vuorensola jatkaa kommentissaan.

Pilotti antoi kokemusta kansainvälisestä yhteistyöstä

Kaakkois-Suomen rajavartiostosta rajavartiolaiton päällikkö, majuri **Jouni Lah-tinen** ja toimistoupseeri, luutnantti **Matti Rantanen** toimivat operaatiossa koordinaattoreina Frontexin ja rajavartioston välillä. Lahtisen mukaan pilotti oli erittäin onnistunut kokemusten keräämisen ja yhteistyön kehittämisen kannalta.

– Kulttuurien kohtaaminen on aina mielenkiintoista. Oppiminen oli vasta-vuoroista, hän sanoo.

Kaakkois-Suomen rajavartioston rajanylityspaikoilla on jo vuosia ollut Frontexin kautta virkamiehiä eri tehtävissä, mutta tammikuussa päättynyt pilotointi oli monella tavalla ensimmäinen laatuaan. Pilotissa eurooppalaisia rajavartioita oli ensimmäistä kertaa mukana myös maastorajalla. Lisäksi mukana oli kolme Frontexin virkamiestä, jotka toimivat muiden Frontexin virka-

miesten esimiehinä Land Coordination Centerissä Immolassa. Uutta pilotissa oli siis virkamiesten suuri lukumäärä, Frontexin oman kaluston ja johdon mukana olo sekä se, että Frontexin virkamiehiä osallistui rajojen valvontaan maastorajalla.

Frontexin tavoitteena on perustaa 10 000 rajavartijan pysyvät joukot vuoteen 2027 mennessä.

– Nyt tuli kokeiltua pienemmässä mittakaavassa, miten sellainen yhteistyö toimii, kuvailee Rantanen.

Kaikissa Euroopan maissa ei ole Suomen Rajavartiolaitoksen kaltaista erillistä organisaatiota, joten kaakkoisrajalla nähtiin nyt eri viranomaisten edustajia, kuten poliiseja.

Maastohiihdon ja talviautoilun opettelu osana työtehtäviä

Operaatioon osallistuneet Frontexin virkamiehet tekivät rajavartio- ja rajatar-



Kyproslainen Marcos pääsi partioimaan suksilla. Komennuksella oli myös Frontexin omaa kalustoa.

kastusasemilla tavanomaisia työtehtäviä yhdessä paikallisten kollegoidensa kanssa. Vanhempi rajatarkastaja **Mikko Haikala** Nuijamaan rajatarkastusasemalta työskenteli yhden työjakson verran Frontexin ajoneuvotutkijan kanssa. Hänen mukansa oli mukavaa tavata viranomaisia muualta maailmalta ja keskustella englanniksi. Kaikkiin rajavartioston tehtäviin suomen kieltä taitamattomat kollegat eivät pystyneet tarttumaan.

Bulgarialaiselle **Aleksandarille** pillotti oli jo toinen ulkomaankomennus, ja hän työskenteli Nuijamaan rajatarkastusasemalla ajoneuvotutkijana. Aleksandar harmitteli pandemiatilanteen vaikutuksia rajaliikenteen vähäisyyteen, mutta muuten kokemus pilottioperaatiosta oli hyvä. Suomalaisten rajavartioiden ammattitaidosta hän oli vaikuttunut.

– En tiennyt ennakkoon paljoakaan Suomesta ja Rajavartiolaitoksesta. Olen iloinen, että sain mahdollisuuden työskennellä yhdessä suomalaisten kollegoiden kanssa. Suomalaiset rajavartijat ovat todella hyvin koulutettuja, Aleksandar kommentoi kokemustaan.

Rajojen valvontaan erikoistunut rajavartija Marcos työskenteli Vaalimaan rajavartioasemalla. Hänkään ei ollut ensikertalainen ulkomaankomennuksella, mutta oli nyt ensimmäistä kertaa Frontexin mukana ja pohjoisissa olosuhteissa. Talviset olosuhteet olivat suuri haaste.

– Vuosien mittaan olen nähnyt paljon kuvia ja videoita Suomen talvesta ja henkeäsalpaavista maisemista. Minulle oli shokki kokea, millaista on elää ja työskennellä 30 asteen pakkasessa. Suomalaisten kollegoiden avulla ja opastuksella sopeutuminen oli kuitenkin nopeaa, Marcos kuvailee ensikokemuksiaan Suomesta.

– Rajavartioiden tulee olla todella hyvin koulutettuja ja valmistautuneita pohjoisiin sääolosuhteisiin. Jopa auton ajaminen talviolosuhteissa oli haastavaa, Aleksandar toteaa.

Ikimuistoisimmiksi hetkiksi operaation ajalta Marcos kuvailee muun muassa revontulien näkemistä ja villieläinten



Bulgarialainen Aleksandar sai tuntumaa Suomen talviolosuhteisiin myös autoilun osalta.

kohtaamista partiossa sekä jäistä pelastautumisen harjoittelua. Aleksandar puolestaan muistelee lämmintä vastaanottoa suomalaisilta kollegoilta. Sekä Marcos että Aleksandar kiittelevät suomalaisia kollegoitaan isännöinnistä ja ammattitaidosta.



FRONTEXIN TAVOITTEENA 10 000 RAJA- VARTIJAN PYSYVÄ JOUKKO VUOTEEN 2027 MENNESSÄ.

Kansainvälinen yhteistyö jatkuu

Pilotilla oli suuri merkitys niin rajaviranomaisten kuin yksittäisten virkamiesten kansainvälisen yhteistyön taitojen kehittämiseksi. Päättyneen pilotoinnin jälkeen eurooppalaisia rajaviranomaisia nähdään kaakkoisrajalla jatkossakin. Matti Ranta-

sen mukaan kuluva vuosi on poikkeuksellinen, sillä koko vuoden ajan Kaakkois-Suomen rajavartioston alueella on joku virkamies Frontexin kautta.

– Keskeistä tässä toiminnassa on se, että Kaakkois-Suomen rajavartiostolla on kyky isännöidä. Voimme yhdessä muiden Euroopan maiden kanssa toimia eurooppalaisena viranomaisena. Operaatiot kehittävät meidän oman henkilöstömme kansainvälisyyttä, kuvailee Jouni Lahtinen.

– Operaatiossa mukana oleminen oli todella hyvä kokemus. Jos vain on jotakin Frontexiin liittyvää toimintaa, siihen kannattaa osallistua, sillä tämä toiminta vain lisääntyy. Operaatio oli myös hyvä tilaisuus luoda verkostoja, kertoo Matti Rantanen.

– Operaatio on myös oman kansallisen identiteetin mainostamista. Jokaiselle mukana olleelle iso hatunnosto. Kansainvälinen yhteistyö ei ole pelkkää työtä, vaan kykyä rakentaa ystävyyttä, kiteyttää Jouni Lahtinen.

Euroopan raja- ja merivartiosto Frontexin pilottioperaatio Kaakkois-Suomen rajavartiostossa päättyi 26.1.2022.

Marcos ja Aleksandar esiintyvät jutussa pyynnöstään vain etunimillä. ●



OilSarEx-projekti

merellisten harjoitusten kehittämisessä

Rajavartiolaitos vastaa meripelastustoimen järjestämisestä sekä johtaa pelastustoimintaa Suomen aluevesillä ja talousvyöhykkeellä alusöljy- ja aluskemikaalionnettomuuksissa.

Harjoitukset luovat tärkeän perustan operatiiviselle toiminnalle sekä yhteistyölle varautumalla suunnitelmallisesti edellä mainittuihin merellisiin onnettomuustilanteisiin. Harjoitustoiminnalla voidaan lisäksi vaikuttaa yleisesti merellisen turvallisuuden ja toimintavalmiuden kehittämiseen Itämerellä ja Suomen lähialueilla sekä osoittaa kykyä vastata niin meripelastuksen kuin ympäristövahinkojen mahdollisiin onnettomuuksiin.

Rajavartiolaitoksessa vuonna 2019

aloitettu OilSarEx-projekti kehittää Itämerellä monenkeskistä meripelastuksen ja merellisten ympäristövahinkojen torjunnan harjoitustoimintaa. Projekti on saanut rahoitusta ulkoministeriön Itämeren, Barentsin ja arktisen alueen rahastosta (IBA) ja johtovastuussa projektissa on ollut Rajavartiolaitoksen esikunta.

Projektissa tuotetaan malli meriturvallisuuden harjoitusten kehittämiseen. OilSarEx-konsepti on harjoitustoiminnan järjestämiseen keskittyvä opas meripelastukseen ja ympäristövahinkojen torjuntaan liittyviin harjoituksiin. Konseptissa keskitytään suunnitteluun, toteutukseen ja arvioinnin järjestämiseen sekä kehittämiseen harjoituksissa.

Toinen projektin tavoitteista on meripelastuksen ja merellisten ympäristövahinkojen torjunnan monenkeskisen, kansainvälisen harjoitustoiminnan kehittäminen. Vuonna 2021 toteutettu Balex-harjoituskokonaisuuden järjestäminen tuotti merkittävää kokemusta ja osaamista Rajavartiolaitokselle suuren kansainvälisen harjoituksen toteuttamisesta. OilSarEx-projekti oli merkittävässä roolissa harjoituksen suunnittelussa, toteutuksessa sekä erityisesti arvioinnissa. Edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi projektissa kehitettiin meripelastuksen ja ympäristövahinkojen torjunnan kokonaissuorituskykyä sekä viranomaisyhteistyötä laajemminkin Itämeren alueella.

OilSarEx-projekti päättyy kuluvaan vuoden toukokuussa.

Testaaminen ja arviointi

Itämeren alueen merellisen ympäristönsuojelusopimuksen (HELCOM) jäsenmailla on pitkät perinteet ympäristövahinkojen torjunnan yhteistyön kehittämisessä. Balex on edellä mainitun HELCOMin sopimuksen torjuntayhteistyön mukainen harjoituskonsepti, johon liittyviä harjoituksia järjestetään vuosittain sopimuksen allekirjoittajavaltiossa. Rajavartiolaitoksen johtaman Balex 2021 harjoituskokonaisuuden tavoitteena oli suuren ja pitkäkestoisen ympäristöönnettomuuden torjuntatoimien suunnittelu ja toteutus sekä kansainvälisen operaation johtaminen.

OilSarEx-projekti tukee Suomen tavoitetta edistää aktiivisesti viranomaisyhteistoimintajärjestelyjä käytännön haasteiden tehokkaassa ratkaisemisessa. Merellisen harjoitustoiminnan järjestämiseen tuotettavan konseptin ohella, projektin kannalta merkittävimpiä asioita oli osallistuminen suuren kansainvälisen harjoituksen suunnitteluun, toteutukseen sekä erityisesti arviointiin vuonna 2021.

Projektin toteutuksen toisen vaiheen aikana vuosina 2020–2022, COVID-19 pandemia asetti haasteita käytännön harjoitustoiminnan laajamittaisille kehittämistoimille, osan harjoitusten peruuntuessa tai toteutuksen muuttuessa. Balex-harjoitusten osalta projektilla oli kuitenkin mahdollisuus osallistua harjoituksen suunnitteluun, toteutukseen sekä arviointiin eri tyypisissä harjoituksissa. Harjoitusten osa-alueiden kehittäminen on merkittävä osa projektia ja siten jo luotujen mallien testaus ja arviointi käytännön harjoitustoiminnassa on tärkeää. Nyt tähän oli mahdollisuus myös suuressa kansainvälisessä harjoituksessa.

Tärkeimpiä toimenpiteitä OilSarEx-projektin kannalta näissä harjoituksissa olivat kansallinen ja kansainvälinen suunnittelu, toteutus, arviointi ja raportointi. Suurimpana yksittäisenä harjoituksena

tässä kokonaisuudessa oli 23-25.8.2021 Kotkassa toteutettu suuri kansainvälinen toiminnallinen harjoitus, Balex Delta. Tämä oli usean HELCOMin jäsenmaan sekä viranomaisen ja organisaation toiminnallinen yhteisharjoitus.



KONSEPTIA HYÖDYNNETÄÄN KANSAINVÄLISESTI.

Balex Delta 2021 harjoituksen arviointiryhmän keskeisimmät havainnot OilSarEx-projektin osalta liittyivät hyvin valmisteltuun harjoitusdokumentaatioon sekä OilSarEx-evaluointityökalun käytettävyyteen harjoitusten arvioinnissa. Onnistumisena tuotiin esille myös yleisesti harjoituksen järjestelyt huomioiden koronapandemian aiheuttamat haasteet. Näiden lisäksi tunnistettiin myös kehittämiskohteita, joista OilSarExin kannalta huomioitavia olivat mm. riittävä resursointi jo harjoituksen suunnittelun alkuvaiheessa sekä tarpeet yhteisten toimintamallien edelleen kehittämiseen.

Lopputuote – konsepti

OilSarEx-projektin tulos on modulaarinen ja joustava meriturvallisuuden harjoitustoimintakonsepti, jota voidaan hyödyntää merellisten harjoitusten suunnittelussa, järjestämisessä sekä arvioinnissa. Konsepti jakaantuu neljään osioon, jotka käsittelevät harjoituksen järjestämisen kannalta oleellisia kokonaisuuksia. Nämä ovat harjoitussuunnittelun taustat ja lähtökohdat, sekä harjoituksen suunnittelu-, toteutus- sekä arviointiosiot. Tavoitteena on konseptin monipuolinen käytettävyyys eri kokoisissa ja tyypisissä harjoituksissa, tarpeelliset osat kulloinkin huomioiden.

Tärkeänä lähtökohtana OilSarEx-projektissa on ollut harjoitusten arvioinnista saatavien tulosten hyödyntäminen. Tavoitteena on saatujen havaintojen huomioiminen järjestettäviin harjoituksiin siten, että aiemmissa harjoituksissa esiin nousseet kehittämiskohteet ja harjoitustarpeet tulevat järjestelmällisesti osaksi harjoituksia. Tähän liittyy kiinteästi myös harjoitustoiminnan pidemmän aikavälin suunnittelu sekä harjoitustarpeiden kerääminen ja kartoitus. Näiden tulosten hyödyntämiseksi laajasti, tarvitaan vielä kuitenkin työtä kattavan harjoitusten taltiointi- ja seurantajärjestelmän kehittämiseksi.

Konseptia hyödynnetään projektin jälkeen harjoitustoiminnassa erityisesti meriturvallisuuden suorituskyvyn sekä kansallisen ja kansainvälisen harjoitusyhteistyön järjestelmälliseen kehittämiseen. Harjoitusten tulosten järjestelmällinen arviointi ja harjoitustoiminnan kehittäminen antavat valmiuksia myös parempaan varautumiseen. ●

Kapteeniluutnantti Teemu Niemelä toimii OilSarExin projektipäällikkönä.





Helikopterikaluston uudistaminen on ollut vuosikymmenen suurhanke

Meripelastuskyky pohjoisella Itämerellä on nyt huippuluokkaa.

Haasteellisen urakan lopputuloksena Rajavartiolaitoksella on nyt huippuluokan helikopterit, joiden ansiosta meripelastuskyky on erinomaisella tasolla.

Helikopterikaluston uudistamishanke käynnistettiin vuonna 2010.

Vanhimmat AB412-helikopterit korvattiin hankkimalla kaksi uutta H215 Super

Puma -helikopteria, jotka saatiin käyttöön vuonna 2016.

Lisäksi kolme jo yli 20 vuotta käytössä ollutta Super Pumaa päätettiin modernisoida uusia vastaaviksi. Super Pumat ovat olleet pääkalustoa vuodesta 1988 alkaen. Niillä oli tärkeä rooli muun muassa Estonian onnettomuuden pelastustoissa.

Uudet helikopterit valmistettiin Ranskassa

Kaksi uutta H215-helikopteria rakennettiin alusta loppuun Airbus Helicoptersin tehtaalla Ranskassa kolmessa vuodessa. Hanke osoittautui valmistajalle haastavaksi.

– Yritys ei ollut aiemmin valmistanut yhtä monimutkaisia helikoptereita kuin





Tieto- ja viestintäteknologian asiantuntija Jari Riutta on tekemässä niin kutsutun TUVE-testauksen.

Rajavartiolaitoksen H215 Super Puma -helikopterit ovat, kertoo koelentomekaanikko **Mikko Ketonen** Vartiolentolaivueesta.

– Vaativiin meripelastus- ja rajaturvallisuustehtäviin varustellun helikopterin eri laitteiden ja järjestelmien lista on pitkä. Runkoa, matkustamoja ja ohjaamoja on modifioitu vastaamaan Rajavartiolaitoksen vaatimuksia ja kaiken lisäksi helikopteriin on asennettu turvaverkkoa käyttävä työasema etäyhteydellä sekä Virve-radio, joita helikopterista löytyy kolme kappaletta, Ketonen kuvaa.

Oman lisämausteensa hankkeeseen toi kielimuuri ranskalaisten insinöörien kanssa, mikä aiheutti matkan varrella välillä yllätyksiä.

Joulukuussa 2015 oli vihdoinkin valmista ja uudet helikopterit vastaanotettiin Airbus Helicoptersin tehtaalla, Ranskan Marignanessa.

Kolme Super Pumaa modernisoitu

Kahden uuden helikopterin lisäksi kolme vanhaa Super Puma -helikopteria on modernisoitu uusia vastaaviksi. Alun perin tämä oli tarkoitus tehdä myös Ranskassa samalla tehtaalla, mutta lopulta osa työstä tehtiin Romaniassa.

Helikopterin modifikaatio eli uudistaminen tarkoittaa kaikkea sitä, mikä tekee vanhasta helikopterista vastaavan kuin uusi H215 on. Käytännössä jäljelle jäi vain alumiininen runko, joka maalattiin uudestaan ja siihen asennettiin muun muassa uudet sähköjohdot, putket, letkut sekä suurin osa laitteista ja järjestelmistä.

– Koneille tehtiin modifioinnin lisäksi G-tarkastus, joka on käytännössä koneen rungon peruskorjaus ja samalla laajan huolto-ohjelman mukainen huolto. Jokaiselle koneyksikölle tämä huoltotilaus on erilainen, kertoo **Janne Grotenfelt**

Vartiolentolaivueen lentokelpoisuusjaoxsesta.

Tärkeä osa hanketta oli myös dokumentaatio. Jokaisen koneen modernisaatiosta dokumentaatiota kertyi lähes kymmenen mapillista.

– Kullekin koneelle tehtiin dokumentaatiotarkastuksia ulkomailla useamman viikon ajan. Lisäksi kotimaassa näiden papereiden parissa on työskennelty moninkertainen määrä, Grotenfelt jatkaa.

Yllätyksiä kuin vanhan talon remontissa

Modifikaatiohanke näytti paperilla varsin yksinkertaiselta: kopioidaan uusien koneiden valmistukseen käytetyt piirustukset ja valmistetaan tarvittavat uudet osat, jotka asennetaan vanhoihin runkoihin.

Käytännössä hanke oli monimutkaisempi. Vanhat rungot erosivat uusista helikoptereista niin paljon, että kaikki

asennettavat osat eivät sopineetkaan paikoilleen. Uuden osan valmistamiseksi koko työ oli tehtävä uudelleen. Osa oli suunniteltava, valmistettava ja hyväksyttävä. Lisäksi uuden osan valmistamiseen käytettävän raaka-aineen, kuten alumiinin toimitusaika saattoi olla useita kuukausia.

– Monesti tuli todettua, että haasteet olivat verrattavissa vanhan talon remontointiin. Yllätyksiä tulee vastaan ja ne ottavat aikaa ja rahaa. Helikopterihankkeen osalta aika tarkoitti viivästyksiä, ja vanhan korjaaminen aiheutti lisäkustannuksia, Ketonen pohtii.

Kapuloita rattaisiin heitti myös koronapandemia, sillä esimerkiksi koneiden luona ei voitu käydä suunnitellusti.

– Fyysisten vierailujen vähyys näkyi erityisesti viimeisen helikopterin osalta pidempänä epäkohtien listana vastaanottotarkastuksissa, Ketonen kertoo.

Yllätyksistä huolimatta modifikaatiohanke oli Vartiolentolaivueen näkökulmasta helppo, sillä uusien koneiden valmistamisen aikana oltiin jo luotu hyvä

prosessi. Esimerkiksi vastaanottotarkastukset ja -lennot toteutettiin aikaisemman protokollan mukaisesti.



YLLÄTYKSISTÄ HUOLIMATTA MODIFIKAATIO ONNISTUI HYVIN.

Lisäksi hankkeessa mukana olleilla on ollut mahdollisuus oppia uutta ja tavata helikopterivalmistamisen ammattilaisia niin Ranskassa kuin Romaniassa. Palautteen perusteella Rajavartiolaitoksen ja Vartiolentolaivueen henkilöstöllä on erinomainen ja ammattitaitoinen maine.



Paluulento Romaniasta tehtiin sekalaisessa varustuksessa, sillä menomatkalla matkalaukut jäivät saapumatta. Paikallisesta ostoskeskuksesta löytyi onneksi vaatteita, joilla pärjäsikin paluulennon talvisessa säässä lumisten vuorten yli.

Meripelastuskyky huippuluokkaa

Hankkeen ansiosta kaikissa Vartiolentolaivueen viidessä helikopterissa on nyt hyvin lähellä samat suorituskyvyt ja lento-ominaisuudet.

Uusi autopilotti sekä monet muut turvallista lentämistä edesauttavat sensorit ja laitteet helpottavat työskentelyä erityisesti meripelastushelikopterilla suoritettavissa haastavissa tehtävissä. Automaatiikka auttaa esimerkiksi säilyttämään turvallisen lentokorkeuden ja nopeuden vinssattaessa huonoissa sääolosuhteissa. Helikopteri osaa säilyttää ohjaajan sille valitsemat lentoarvot lähes yhtä tasalaatuisesti niin pimeällä merellä lumituiskussa kuin aurinkoisessa kesäsäässä. Lämpökamera puolestaan parantaa merkittävästi Super Puman etsintäkykyä.

Helikoptereista kaksi on käytössä Vantaan tukikohdassa ja kaksi Turun tukikohdassa. Käytössä on koko ajan vähintään kolme helikopteria, mutta usein kuitenkin neljä.

Suomen meripelastuskyky on uudistuksen myötä huippuluokkaa, kun kaikki viisi H215 Super Pumaa on saatu operatiiviseen käyttöön.

– Meripelastuskyky helikoptereilla ei ole koskaan aiemmin ollut näin hyvä pohjoisella Itämerellä. Operatiivisesti suorituskyky on todella merkittävä, kuvaa Vartiolentolaivueen komentaja **Matti Lallukka**. ●

Rajamuseon viimeinen kesä

Rajavartiolaitoksen Rajamuseo on uuden aikakauden kynnyksellä.

Edessä on museonäyttelyn viimeinen kesä sen nykyisissä tiloissa. Vuonna 1989 Imatralle avattu Rajamuseo on aina sijainnut Immolan kasarmialueen reunalla Rajasotilaskodin naapurina ja Raja- ja merivartiokoulun sekä Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunnan välittömässä läheisyydessä. Nyt museon henkilökunta päivittää näyttelyä vielä viimeistä kertaa. Syksyn tullen nykyisen Rajamuseon ovet sulkeutuvat lopullisesti.

Eräs näyttelypäivityksistä liittyy 30 vuotta täyttävään valmiusjoukkueitoimintaan. Valmaripäivityksen toteuttamisessa museo tekee yhteistyötä Kaakkois-Suomen rajavartioston valmiusjoukkueen kanssa. Lisäksi hyödynnetään museon omaa arkistomateriaalia ja lahjoituksena saatua esineistöä. Muutakin näyttelysisältöjen viilaamista on luvassa, jotta nykyinen näyttely tarjoaisi uutta vielä viimeisenä olemassaolovuotenaankin.

Audiovisuaalisten näyttelysisältöjen kehittämistä jatketaan ja tekniseltä puolelta mainittakoon myös näyttelyvalaistus. Valaistusta on uusittu asteittain jo yli vuoden ajan ja uudet valaisimet tuovat vitriineissä olevan esineistön esille aiempaa paljon paremmin ja turvallisemmin.

Rajamuseo pähkinäkuoressa

Rajamuseo avautui aikanaan Rajavartiolaitoksen sisäisenä opetuseksena, mutta



Rajakoira Kласu löytää jäljen itärajan laittomasti ylittäneestä loikkarista Pelkola 1956 -dioraamassa.



Rajamuseo vaalii myös sodan ajan rajajoukkojen perintöä ja taltioi siihen liittyvää historiaa.

se on toiminut 1990-luvulta alkaen kesäkaudet kaikelle kansalle avoimena ja ilmaisena museona. Talvikaudella museo on ollut auki ryhmille tilauksesta.

Museo on keskittynyt maarajavallan historian taltiointiin, sodan ajan rajajoukkojen toimintaan sekä ilmailuun etenkin lentopelastuksen saralla. Rajamuseoon on kuulunut myös ulkonäyttelyalue, joka suljettiin muutamia vuosia sitten alueturvallisuuteen liittyneiden seikkojen takia. Rajamuseolla on ollut neljä museomestaria: **Antti Väisänen, Asko Liiri, Mika Albertsson** ja allekirjoittanut edelliset kaksi vuotta.

Omana aikanani olen pyrkinyt monipuolistamaan Rajamuseon esitystapoja lisäämällä näyttelyyn ääniä, filmejä sekä animoituja esityksiä. Myös toiminnalliset elementit "hands on"-periaatteella ovat mukava lisä näyttelysisältöihin. Viime kesäksi lanseerattu ja museokävijän kokeiltavissa oleva, kerta- ja sarjatulta ampuva Suomi-konepistooli on saavuttanut suuren suosion. Lapset pääsevät kokeilemaan rajavartijan partiohaalareita ja halukkaat täyspakattua rinkkaa. Rajamuseon tunne-

tuin kohde on kuitenkin Rajavartiolaitoksen ensimmäinen rajakoira **Caesar**, joka säilyttää museovieraat vuodesta toiseen.

Hyvästit nykynäyttelylle

Nykynäyttelyssä on Caesarin lisäksi muutakin pitkään esillä ollutta sisältöä. Rajamuseon kolme komeaa historiallista dioraamaa ovat saaneet runsaasti positiivista palautetta niin museokävijöiltä, Rajavartiolaitoksen väeltä kuin muilta museoammattilaisiltakin. Dioraamojen eläväiset ja aidon oloiset ihmishahmot ovat Asko Liirin käsialaa. Viime vuonna dioraamoja tehostettiin uusilla valoilla ja äänillä, jotka elävöittävät entisestään niiden sisältöä.

Dioraamoja ei siirretä sellaisenaan uuteen Rajamuseon näyttelyyn, sillä ne ovat kooltaan aivan liian suuria mahtuakseen tuleviin tiloihin. Tuleva kesä on viimeinen mahdollisuus nähdä nuo dioraamat ehyinä kokonaisuuksina omin silmin. Sama koskee toki muitakin aineistoa, joten nyt todellakin on viimeinen tilaisuutesi kokea nykyinen Rajamuseo ja sen viehätys.

Yhteys museoon ja kesän aukiolo

Rajamuseo kerryttää kulttuuriperintöä täydentämällä jatkuvasti kokoelmiaan Rajavartiolaitoksen toimintaan liittyvällä aineistolla ja historiatiedolla. Jos sinulla on jotain museoitavaa, kerrottavaa tai haluat kysyä vaikkapa museo-opastuksesta, saat meihin parhaiten yhteyden lähettämällä sähköpostia osoitteeseen rajamuseo@raja.fi. Lisätietoa Rajamuseon näyttelyopastuksista ryhmille virka-ajan ulkopuolella antaa Kaakkois-Suomen Rajamieskilta numerosta 050 320 6011.

Rajamuseon näyttely avautuu kesäkuun alussa ja ovet ovat avoinna elokuulle viitenä päivänä viikossa. Tarkat päivämäärät eivät olleet vielä selvillä tätä kirjoitettaessa. Seuraa tiedotusta Rajamuseon internetsivuilta osoitteesta raja.fi/rajamuseo. Sivuilla voit myös tutustua verkkonäyttelyyn Rajavartiolaitoksen lentotoiminnasta.

Tervetuloa Rajamuseoon! ●

Museomestari Jani Loijas

Vuoden 2021 Rajamme Vartija on lainsäädäntöneuvos Anne Ihanus

Lainsäädäntöneuvos **Anne Ihanus** toimii Rajavartiolaitoksen esikunnan oikeudellisella osastolla säädösvalmistelun vastuutehtävissä. Juristin koulutuksen saanut Ihanus on ollut Rajavartiolaitoksen palveluksessa vuodesta 2009.

Anne Ihanuksen pitkäaikainen ja monipuolinen työkokemus sekä hänen henkilökohtaiset ominaisuutensa taitavana, aikaansaavana ja tarkkana juristina näkyvät hänen vastuidensa laaja-alaisuutena ja kykynä suoriutua nopeasti ja asiantuntevasti säädösvalmistelutehtävistä sekä muista vaativista oikeudellisista asiantuntijatehtävistä.

Kuluneena poikkeuksellisen vuonna hänen toiminnassaan on korostunut erinomaisella tavalla taito tunnistaa nopeasti kulloiseenkin tilanteeseen parhaiten soveltuvat säännökset, joiden avulla voidaan toimia operatiivisesti tehokkaasti ja samalla varmistaa, että oikeudellinen pohja Rajavartiolaitoksen toiminnalle on kaikissa olosuhteissa vahva.

COVID-19-pandemian aikana Anne Ihanuksen vastuulla on ollut valtioneuvoston sisärajavallonnasta ja ulkorajaliikenteen rajoituksista annettuihin päätöksiin liittyvä valmistelu Rajavartiolaitoksen esikunnassa. Hän on antanut uudella tilanteella suuren omakohtaisen panoksen ratkaisujen löytämiselle ja oikeudellisesti vahvojen asiakirjojen tuottamiselle. Vastikään sisäministeriön johtamassa työryhmässä, joka kartoitti muuttoliikettä hyväksi käytävään hybridi-vaikuttamiseen liittyvää lainsäädäntöä, hän edisti erityisen merkittävästi niin oikeudellisella kuin rajaturvallisuudenkin asiantuntemuksellaan työryhmän työtä ja valmistelun laatua.

Anne Ihanus tunnetaan laajasti oman työyhteisön ja Rajavartiolaitoksen sisällä sekä yhteistyökumppaneiden parissa yhteistyökykyisenä, luotettavana ja ratkaisuhakuisena virkamiehenä. Hänen työssään näkyy pyyteeton halu toimia Suomen turvallisuuden puolesta. Anne Ihanus on sisäistänyt erinomaisesti

Rajavartiolaitoksen arvot – ammattitaito, luotettavuus ja yhteistyökyky – toimien omakohtaisesti ja täysimääräisesti niiden mukaisesti arjen työssä.

Lainsäädäntöneuvos Anne Ihanus on kaikilla tavoilla arvioituna esimerkillinen Vuoden 2021 Rajamme Vartija. ●

PALKITSEMISELLA PITKÄ HISTORIA

Vuodesta 1959 lähtien Rajavartiolaitoksen päällikkö on palkinnut henkilöstöstä yhden erityisesti ansioituneen henkilön Rajavartiolaitoksen vuosipäivänä 21. maaliskuuta. Vuoden Rajamme Vartija saa haltuunsa kiertopalkintona Mannerheim-patsaan pronssisen pienoisseivostuksen ja lisäksi hänelle myönnetään Rajavartiolaitoksen ansioristi.

Äskettäin uudistettujen sääntöjen mukaan Vuoden Rajamme Vartijaksi nimettävä voi olla kuka tahansa Rajavartiolaitoksen sotilas- tai siviilivirassa palveleva henkilö, joka täyttää jonkin säännöissä mainitun nimeämisperusteen:

- erityistä tunnustusta ansaitseva rajaturvallisuustehtävä tai -tehtävien suoritus
- esimerkillinen muu toiminta, joka on ollut omiaan kohottamaan Rajavartiolaitoksen nauttimaa arvonantoa
- huomattavaa urheutta ja uhrautuvaa rajahenkeä osoittava teko
- useita vuosia jatkunut arvokas ja esimerkiksi kelpaava toiminta tai
- korkeatasoinen urheiluosaavutus.



Rajavartiolaitoksen päällikkö, kenraaliluutnantti Pasi Kostamovaara kiitti puheessaan Vuoden 2021 Rajamme Vartijana palkittua lainsäädäntöneuvos Anne Ihanusta tämän oikeudellisesta asiantuntemuksesta sisärajavallonnasta ja erityisestä työpäinoksesta lainvalmistelussa hybridi-vaikuttamisen estämiseksi.



YLENNYKSET JA KUNNIAMERKIT

Rajavartiolaitos vietti 103. vuosipäiväänsä 21.3.2022 arvokkaasti työn merkeissä. Ylennyksiä ja huomionosoituksia juhlittiin pienimuotoisissa kahvitilaisuuksissa.

Tasavallan presidentti on ylentänyt 30 Rajavartiolaitoksen virkamiestä. Lisäksi 34 Rajavartiolaitoksen virkamiestä ylennettiin reservissä.

Everstiksi on ylennetty everstiluutnantti Jyrki Olavi Ojala.

Vuospäivänä 2022 myönnetyt ansioristit, ansiomitalit ja ansiolevykkeet sekä virka-ansiomerkkit

Rajavartiolaitoksen henkilöstöä on palkittu sisäministerin myöntämin Rajavartiolaitoksen ansioristein (28 kpl) ja ansiomitalein (63 kpl), Rajavartiolaitoksen päällikön myöntämin ansiolevykkein (27 kpl) sekä Tasavallan presidentin myöntämin virka-ansiomerkkein (104 kpl).

Rajavartiolaitoksen ulkopuoliset henkilöt

Sisäministeri on myöntänyt seuraaville henkilöille Rajavartiolaitoksen hyväksi tehdystä ansiokkaasta työstä Rajavartiolaitoksen ansioristin ja ansiomitalin.

Ansioristi

Kunnanjohtaja Marjut Ahokas
Kommodori Jukka Anteroine
Ylilääkäri Markku Broas
Piispa Seppo Häkkinen
Kenraalimajuri Pasi Jokinen
Apulaispoliisipäällikkö Heikki Kopperoinen
Riksdagsledamot Mats Löfström
Poliisipäällikkö Mikko Masalin
Kaupunginjohtaja Tytti Määttä
Toimitusjohtaja Juha S. Niemelä
Kansanedustaja Maria Ohisalo
Kansanedustaja Raimo Piirainen
Johtaja Sami Rakshit
Kommodori Juhapekka Rautava
Lääkintäprikaatikenraali Simo Siitonen
Peadirektor Elmar Vaher
Johtaja Taito Vainio
Pääjohtaja Kari Wihlman
Pelastusjohtaja Markus Viitaniemi
Kenraalimajuri Vesa Virtanen

Ansiomitali

Poliisitarkastaja Konsta Arvelin
Johtava asiantuntija Minna Bloigu
Voimankäytön opettaja Asko Hattuniemi
Pelastuspäällikkö Mika Haverinen
Insinöörimajuri Timo Heiskanen
Johtaja Viktoria Hurri
Head of terminal control Jari Härkönen
Vastuulääkäri Timo Irola
Puheenjohtaja Johanna Ikäheimo
Apulaispoliisipäällikkö Seppo Korhonen
Palomestari Raimo Laakso
Sotilaspastori Aki Lasonen
Toiminnanjohtaja Katri Määttä
Museotoimenjohtaja Kirsi Niku
Komisario Reijo Pennanen
Pelastuspäällikkö Markku Rintala
Palopäällikkö Mika Viertola
Ylilääkäri Tomi Wuorimaa

Rajavartiolaitoksen päällikkö on myöntänyt seuraaville ulkopuolisille henkilöille, yksiköille ja yhteisöille Rajavartiolaitoksen ansiolevykeen ansiokkaasta toiminnasta Rajavartiolaitoksen hyväksi.

Kultainen ansiolevyke

Raja- ja merivartiojoukkojen Perinneyhdistys ry

Pronssinen ansiolevyke

Apulaispäälikkö Ossi Jukarainen, Itä-Suomen syyttäjävirsto
Turvallisuus- ja valmiuspäällikkö Kristiina Kapulainen, Eksote
Työmaapäällikkö Matti Keimiöniemi, Destia
Keskusrikospoliisin tiedusteluosaston tietolähdetoiminnan henkilöstö
Atk-erikoissuunnittelija Keijo Kostainen, Maasotakoulu
Asiantuntijalääkäri Jane Marttila, Turun kaupunki
Esikuntapäällikkö Janne Myller, 3. logistiikkarykmentti
Hälso- och sjukvårdsdirektör Jeannette Pajunen, Ålands hälso- och sjukvård
Kapteeni Riku Piira, Karjalan prikaati
Työnjohtaja Eero Pyykkönen, ISS palvelut
Päällikkö Petri Rantanen, Puolustusvoimien Pohjois-Karjalan aluetoimisto
Johtava lääkäri Jukka Ronkainen, Tornion kaupunki
Infektioylilääkäri Jennifer Sieberns, Siunsote



TEXT: Hanna Lehto

Gränsberättelser i nytt format

I somras lanserade Gränsbevakningsväsendets kommunikationsavdelning webbplatsen Rajamedia, som ska föra Gränsbevakningsväsendet närmare allmänheten.

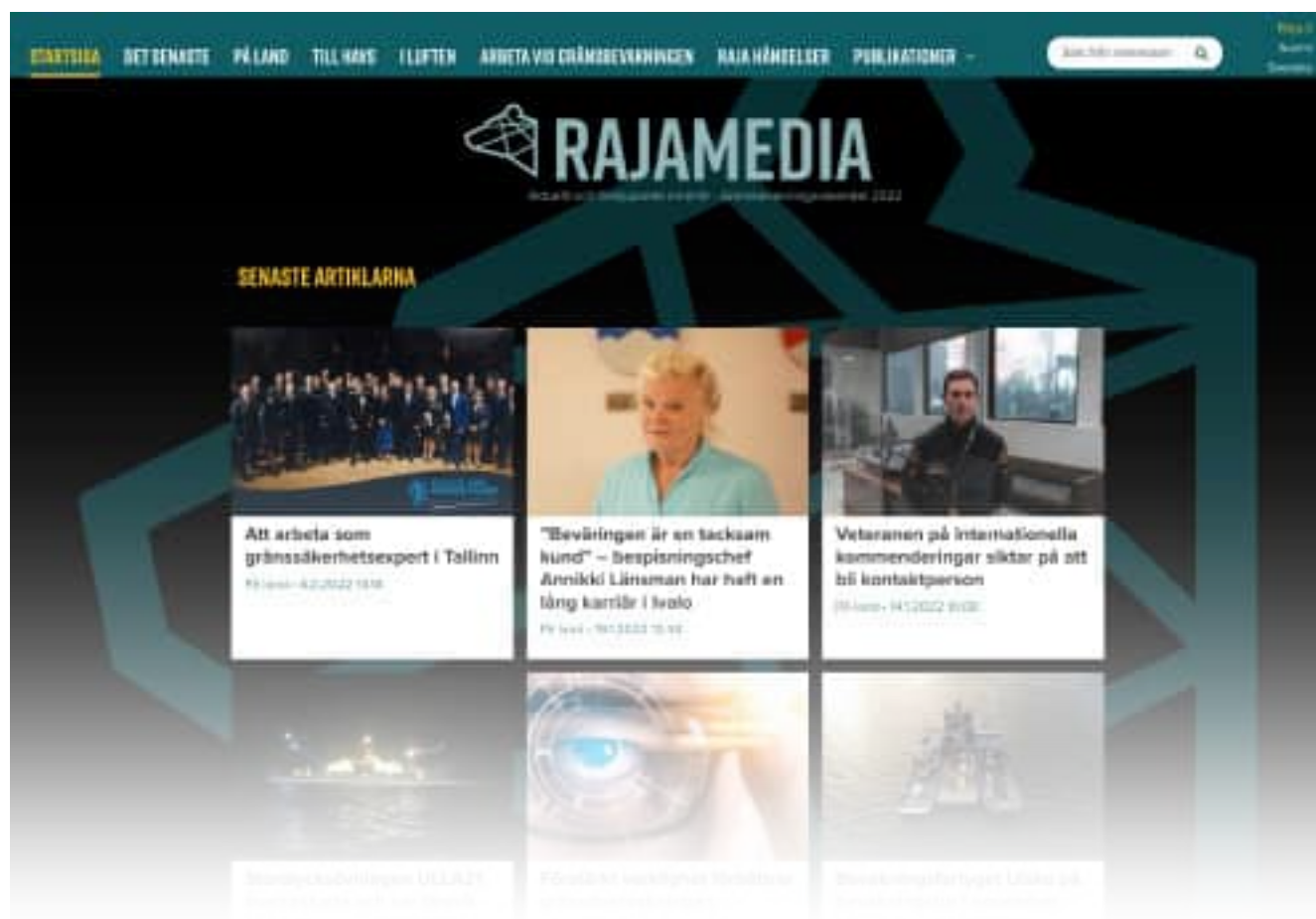
Läsarna får veta mer om Gränsbevakningsväsendets uppgifter, de anställdas vardag och arbetsliv samt om historiska händelser och aktuella teman.

Hur är det att arbeta på en patrullbåt? Vem var **Caesar**, Lapplands skräck?

Och vilket är det mest oförglömliga ögonblicket i en ytbärgares yrkesliv? De här och många andra frågor får svar på webbplatsen Rajamedia som lanserades i juni 2021.

Gränsbevakningsväsendets mångsidiga uppgifter och innehållsrika historia

är en skattkammare full av intressanta berättelser. Webbplatsen Rajamedia är en möjlighet för oss att lyfta fram de här berättelserna för allmänheten och öka medvetenheten om de många olika uppgifterna och yrkena inom Gränsbevakningsväsendet.



Rajamedias särskilda uppgift är att ge Gränsbevakningsväsendets arbete ett ansikte. Vi vill berätta om olika teman genom att fokusera på människorna (ibland även gränshundarna) för att föra Gränsbevakningsväsendet närmare allmänheten. Vi hoppas också att berättelserna ska inspirera och väcka läsarnas intresse för att t.ex. söka jobb hos Gränsbevakningsväsendet.

Innehåll som förklarar bakgrunden

Rajamedia kompletterar Gränsbevakningsväsendets befintliga kommunikationskanaler. Medan raja.fi är en kanal för myndighetskommunikation publicerar Rajamedia journalistiskt och förklarande innehåll. Webbplatsen är en plattform som sammanför många olika perspektiv och låter många olika aktörer, även våra samarbetspartner, komma till tals.

Hittills har tidningen Rajamme Vartijat haft en motsvarande roll, och Rajamedia kommer inte att ersätta den tryckta tidningen. Den största skillnaden jämfört med tidningen är att webbplatsen snabbt kan reagera på aktuella ämnen. Rajamedia publicerar nytt innehåll nästan varje vecka. Där kan också nya typer av innehåll testas. Ett exempel är Rajacast, en podcast med intressanta samtal i ljudformat.

Webbplatsen är fortfarande ny och utvecklingsarbetet fortsätter. Avsikten är också att den ska leva i tiden och kunna förändras enligt behov. Målet är att den ska etablera sig som en naturlig del av Gränsbevakningsväsendets kommunikation och att läsarna ska hitta den och trivas med innehållet. Välkommen till Rajamedia! ●

Adressen är rajamedia.fi/sv

Sociala medier viktiga i kommunikation

Sociala medier är en viktig kommunikationskanal för oss och vi utvecklar ständigt vårt sätt att använda dem. Vi försöker vara närvarande och aktiva i rätt kanaler och testar fördomsfritt nya plattformar.

Gränsbevakningsväsendet finns på



FACEBOOK

Gränsbevakningsväsendet
@rajavartiolaitos

Gräns- och sjöbevakningsskolan
@MahdollisuksienRaja

Västra Finlands sjöbevakningssektion
@merivartiosto

Finska vikens sjöbevakningssektion
@suomenlahdenmerivartiosto

Lapplands gränsbevakningssektion
@LapinRaja



INSTAGRAM

Gränsbevakningsväsendet
@rajavartiolaitos

Gränsbevakningshundarna
@rajakoirat



TIKTOK

Gränsbevakningsväsendets
kommunikationsbeväringar
@rvlkuvaajat



TWITTER

Gränsbevakningsväsendet
@rajavartijat

Finska vikens sjöbevakningssektion
@Merivartiosto

Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion
@kaakkoisraja

Bevakningsflygdivisionen
@rajaheko

Norra Karelen's gränsbevakningssektion
@PKarjalan_raja

Lapplands gränsbevakningssektion
@lapinraja

Kajanalands gränsbevakningssektion
@KainuunRaja

Västra Finlands sjöbevakningssektion
@meriraja

Gräns- och sjöbevakningsskolan
@rmv_koulu

Ålands sjöbevakningsstation
@Sjobevakningen1



LINKEDIN

Gränsbevakningsväsendet
@Gransbevakningsvasendet



Europeiska gränsbevakare patrullerade sydostgränsen

Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion stod värd för 15 gränsbevakare utsända från olika delar av Europa i november–januari.

Klockan är sex en vanlig nordisk, mörk vintermorgon. Vid en buss-hållplats väntar en grupp barn på sin skolskjuts. Gränsbevakningsväsendets patrull kör förbi med gränsbevakaren **Marcos**, som förbluffat betraktar de ensamma barnen i den hårda kylan. På Cypern där han bor skulle något sådant inte komma på fråga.

Cyprioten Marcos deltog i den europeiska gräns- och kustbevakningen Frontex pilotoperation, som ordnades för att utveckla såväl de europeiska gränsbevakarnas handlingsförmåga i finska förhållanden som Finlands förmåga att stå värd för dem. Operationen var en del av det fortlöpande internationella samarbetet mellan de europeiska gränsmyndigheterna.

– Målet med att stå värd för gränsförvaltningsgrupper från den europeiska gräns- och kustbevakningens stående styrka var först och främst att testa en modell för att använda den stående styrkans gränsbevakare i övervakningen av Finlands landgränser, kommenterar överinspektör **Pietari Vuorensola** från Gränsbevakningsväsendets internationella enhet.

– Med den här modellen skulle det vara möjligt att frigöra Gränsbevakningsväsendets egna tjänstemän från övervakningen av landgränserna och i stället sätta in dem vid gränsövergångsställena. Det skulle vara till hjälp särskilt för att hantera

de rusningar som ofta uppstår vid gränsövergångsställena omkring årsskiftet.

– Ett annat mål var att testa och utveckla Gränsbevakningsväsendets förmåga att stå värd om vi behöver begära hjälp av Frontex för att upprätthålla gränssäkerheten. Ett tredje mål var att bedöma hur den stående styrkans medlemmar i gränsförvaltningsgrupperna och deras utrustning fungerar i finska vinterförhållanden, fortsätter Vuorensola.

Pilotförsöket gav internationell samarbetserfarenhet

Chefen för gränsbyrån vid Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion major **Jouni Lahtinen** och byråofficeren löjtnant **Matti Rantanen** samordnade operationen mellan Frontex och Gränsbevakningsväsendet. Enligt Lahtinen var pilotprojektet mycket lyckat när det gällde att samla erfarenheter och utveckla samarbetet.

– Det är alltid intressant när olika kulturer möts. Lärandet var ömsesidigt, säger han.

Tjänstemän från Frontex har redan i flera år skött olika uppgifter vid gränsövergångsställena i sydöstra Finland, men det pilotförsök som avslutades i januari var på många sätt det första i sitt slag. Det var första gången som europeiska gränsbevakare deltog i arbetet längs landgränsen. Dessutom deltog tre tjänstemän från Frontex som chefer för

de övriga Frontextjänstemännen i Land Coordination Center i Immola. Det nya var alltså det stora antalet tjänstemän, att Frontex deltog med egen materiel och egen ledning, och att Frontextjänstemän deltog i övervakningen av landgränsen.

Frontex har som mål att inrätta en stående styrka med 10 000 gränsbevakare senast 2027.

– Nu fick vi pröva på ett sådant samarbete i mindre skala, säger Rantanen.

Alla europeiska länder har inte en fristående organisation för gränsbevakningen liksom finska Gränsbevakningsväsendet, och därför patrullerade nu olika myndighetsföreträdare som t.ex. poliser vid sydostgränsen.

Längdskidåkning och vinterkörning en del av arbetet

De Frontextjänstemän som deltog i operationen utförde normala arbetsuppgifter vid gränsbevaknings- och gränskontrollstationerna tillsammans med sina lokala kollegor. Äldre gränsbevakare **Mikko Haikala** på gränskontrollstationen i Nuijamaa arbetade ett pass tillsammans med en fordonsundersökare från Frontex. Han tyckte det var trevligt att träffa myndigheter från andra länder och samtala på engelska. Kollegorna kunde inte sköta alla gränsbevakningsuppgifter eftersom de inte talar finska.

För bulgariska **Aleksandar** var den här pilotoperationen det tredje utlands-

uppdraget, och han arbetade med att undersöka fordon vid gränskontrollstationen i Nuijamaa. Aleksandar beklagade att pandemiläget minskat gränstrafiken, men upplevde annars operationen som positiv. Han var imponerad av de finska gränsbevakarnas yrkeskunskap.

– Jag visste inte särskilt mycket om Finland eller Gränsbevakningsväsendet på förhand. Jag är glad att jag fick möjlighet att arbeta tillsammans med finska kollegor. De finska gränsbevakarna är mycket välutbildade, kommenterar Aleksandar sina erfarenheter.

Marcos, som är specialiserad på gränsövervakning, arbetade på Vaalimaa gränsbevakningsstation. Inte heller för honom var det här det första utlandsuppdraget, men däremot det första med Frontex och i nordiska förhållanden. Vinterförhållandena var en stor utmaning för honom.

– Under årens lopp har jag sett många bilder och videor från den finska vintern och de hänförande landskapen. Det var en chock för mig att bo och arbeta i 30 minusgrader. Med de finska kollegornas hjälp och vägledning gick det ändå snabbt att anpassa sig, berättar Marcos om sina första upplevelser av Finland.

– Gränsbevakarna måste vara mycket välutbildade och förberedda för de nordiska väderförhållandena. Det var till och med utmanande att köra bil i vinterförhållanden, konstaterar Aleksandar.

För Marcos var de mest minnesvärda ögonblicken under operationen bl.a. norrskenet, patrullens möten med vilda djur och träningen i isräddning. Aleksandar minns det varma mottagandet. Både Marcos och Aleksandar berömmar de finska kollegornas värdskap och yrkeskunskap.

Det internationella samarbetet fortsätter

Pilotförsöket hade stor betydelse för utvecklingen av både gränsmyndigheternas och de enskilda tjänstemännens samarbetsfärdigheter. Efter det avslutade pilotprojektet kommer europeiska gräns-



För Marcos från Cypern var det här det första utlandsuppdraget i nordiska förhållanden.

myndigheter att synas vid sydostgränsen även i framtiden. Enligt Matti Rantanen är det pågående året exceptionellt eftersom det kommer att finnas Frontextjänstemän inom Sydöstra gränsbevakningssektionens område under hela året.

– I den här verksamheten är det viktigt att Sydöstra gränsbevakningssektionen klarar av att vara värd. Tillsammans med andra europeiska länder kan vi agera som europeisk myndighet. Operationerna utvecklar internationalismen i vår egen personal, beskriver Jouni Lahtinen.

– Det var verkligen en fin erfarenhet att delta i operationen. Det lönar sig att delta i all verksamhet som har med Frontex att göra, för den här verksam-

heten kommer bara att öka. Operationen var också ett bra tillfälle att bygga upp nätverk, berättar Matti Rantanen.

– Operationen var också reklam för den egna nationella identiteten. Jag lyfter på hatten åt alla som deltog. Internationellt samarbete är inte bara arbete, utan också en förmåga att bygga upp vänskap, sammanfattar Jouni Lahtinen.

Europeiska gräns- och kustbevakningen Frontex pilotoperation inom Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion avslutades 26.1.2022.

Marcos och Aleksandar bad att få citeras i artikeln med enbart sina förnamn. ●



Stort projekt att förnya helikopterflottan

Det tioåriga projektet för att förnya helikopterflottan har avslutats.

Arbetet har varit stort och krävande, men nu har Gränsbevakningsväsendet förstklassiga helikoptrar och tack vare dem en mycket hög sjöräddningskapacitet.

Projektet för att modernisera helikopterflottan inleddes 2010.

De äldsta AB412-helikoptrarna ersattes med två nya H215 Super Puma-helikoptrar som togs i bruk 2016.

Dessutom moderniserades tre Super Puma-helikoptrar som använts i över 20 år, och nu är de som nya. Super Puma har hört till Gränsbevakningsväsendets huvudmateriel sedan 1988 och spelade en viktig roll bl.a. i räddningsarbetet efter Estoniaolyckan.

Nya helikoptrar från Frankrike

De två nya H215-helikoptrarna byggdes på tre år från början till slut på Airbus Helicopters fabrik i Frankrike. Projektet visade sig vara utmanande för tillverkaren.

– Företaget hade inte tillverkat så komplicerade helikoptrar som Gränsbevakningsväsendets H215 Super Puma tidigare, berättar flygtestingenjör **Mikko Ketonen** från Bevakningsflygdivisionen.

– Helikoptern, som används för krävande sjöräddnings- och gränssäkerhetsuppdrag, är utrustad med en lång rad olika anordningar och system. Helikopterns flygkropp, kabin och cockpit har modifierats för att motsvara Gränsbevakningsväsendets krav, och dessutom har den en distansuppkopplad arbetssta-

tion som använder säkerhetsnätet och tre stycken Virve-rador, säger Ketonen.

Språkförbistringen i kontakten med de franska ingenjörerna kryddade också projektet med en del överraskningar längs vägen.

I december 2015 var arbetet äntligen klart, och de nya helikoptrarna överlämnades på Airbus Helicopters fabrik i Marignane i Frankrike.



TROTS NÅGRA
ÖVERRASKNINGAR
VAR MODIFIERINGEN
LYCKAD.

Tre Super Pumor moderniserades

Förutom de två nya helikoptrarna har tre gamla Super Puma-helikoptrar moderniserats och är nu som nya. Ursprungligen skulle också det arbetet utföras på samma fabrik i Frankrike, men slutligen gjordes en del av arbetet i Rumänien.

Att modifiera, dvs. bygga om, en helikopter innebär alla åtgärder som gör att den gamla helikoptern motsvarar en ny

H215. I praktiken återstod endast flygkroppen av aluminium. Den målades om och bl.a. nya elledningar, rör och slangar installerades. Största delen av anordningarna och systemen förnyades.

– Utöver modifieringen utfördes en G-kontroll som i praktiken är en renoivering av flygkroppen och samtidigt det mest omfattande underhållet enligt underhållsprogrammet. Underhållsbeställningen är unik för varje enskild maskin, säger **Janne Grotenfelt** från Bevakningsflygdivisionens luftvärdighetsavdelning.

Dokumentationen var också en viktig del av projektet. Nästan tio mappar dokumentation ansamlades om moderniseringen av varje maskin.

– För varje maskin gjordes dokumentationskontroller utomlands under flera veckors tid. Dessutom har vi i Finland arbetat mångdubbelt mer med de här pappren, fortsätter Grotenfelt.

Lika överraskande som en husrenovering

Modifieringsprojektet verkade enkelt i teorin: kopiera de nya maskinernas tillverkningsritningar och tillverka de nya delar som behövs, och installera dem i de gamla flygkropparna.

I praktiken var det svårare. De gamla flygkropparna skilde sig så mycket från de nya helikoptrarna att alla delar som skulle installeras inte passade. Hela arbetet med att tillverka den nya delen fick göras om. Delen måste planeras, tillverkas och god-



Flygplanering i slovakiskt luftrum med Alperna i bakgrunden. På returflyget från Rumänien var utrustningen varierande eftersom resväskorna försvunnit på ditresan. Lyckligtvis hade det lokala köpcentret kläder som lämpade sig för flygning i vintrigt väder över snöiga berg.

kännas. Dessutom kunde leveranstiden för det råmaterial som användes för att tillverka den nya delen, t.ex. aluminium, uppgå till flera månader.

– Flera gånger fick vi konstatera att utmaningarna kunde jämföras med att renovera ett gammalt hus. Överraskningar dyker upp och kostar tid och pengar. I helikopterprojektet betydde tid förseningar, och reparationer orsakade extrakostnader, säger Ketonen.

Även coronapandemin satte käppar i hjulen eftersom t.ex. besök på fabrikerna inte kunde genomföras som planerat.

– Bristen på fysiska besök märktes i synnerhet i den sista helikopterns fall i form av en längre lista över brister vid leveranskontrollen, säger Ketonen.

Trots överraskningarna var modifieringsprojektet ur Bevakningsflygdivisionens synvinkel enkelt eftersom en bra process utarbetats redan under tillverkningen av de nya maskinerna. Till exem-

pel genomfördes leveranskontrollerna och provflygningarna enligt det tidigare protokollet.

Projektmedtagarna har också haft möjlighet att samla ny kunskap och träffa helikoptertillverkningsproffs i både Frankrike och Rumänien. Responsen visar att Gränsbevakningsväsendets och Bevakningsflygdivisionens personal och deras yrkeskunskap har ett mycket gott anseende.

Förstklassig sjöräddningskapacitet

Tack vare projektet har alla Bevakningsflygdivisionens fem helikoptrar nu närapå samma kapaciteter och flygegenskaper.

Den nya autopiloten och många andra sensorer och anordningar som gör flygningen säker underlättar arbetet i synnerhet under utmanande uppdrag med sjöräddningshelikopter. Automatiken hjälper t.ex. piloten att hålla en trygg flyg-

höjd och säker hastighet vid vinschning i svåra väderförhållanden. Helikoptern kan bibehålla de flyginställningar som piloten valt nästan lika jämnt på mörkt hav i snöstorm som i soligt sommarväder. Värmekameran förbättrar avsevärt Super Pumans sökförmåga.

Två av helikoptrarna har satts in vid basen i Vanda och två vid basen i Åbo. Minst tre helikoptrar är alltid i användning, och ofta fyra.

Moderniseringsprojektet ger Finland en förstklassig sjöräddningskapacitet när alla fem H215 Super Puma-helikoptrar är i operativt bruk.

– Sjøräddningskapaciteten med helikoptrar har aldrig tidigare varit så hög i norra Östersjön. Operativt sett är kapaciteten verkligen betydande, säger Bevakningsflygdivisionens kommandör

Matti Lallukka. ●



Projektet OilSarEx för bättre övningar till havs

Gränsbevakningsväsendet svarar för organiseringen av sjöräddningstjänsten och leder räddningsverksamheten i Finlands territorialvatten och ekonomiska zon i fall av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor.

Övningar utgör en viktig grund för den operativa verksamheten och samarbetet eftersom de planmässigt bygger upp beredskapen för de ovannämnda olycksituationerna till havs. Genom övningsverksamheten kan man dessutom allmänt

påverka utvecklandet av den maritima säkerheten och handlingsberedskapen på Östersjön och i Finlands närområden och visa förmåga att reagera på eventuella sjöolyckor och miljöskador.

Projektet OilSarEx som Gränsbevakningsväsendet inledde 2019 utvecklar den multilaterala övningsverksamheten inom sjöräddning och bekämpning av miljöskador på Östersjön. Projektet har fått finansiering ur utrikesministeriets fond för Östersjön, Barentsområdet och det arktiska området (IBA) och har

letts av staben för Gränsbevakningsväsendet.

I projektet utarbetas en modell för att utveckla sjösäkerhetsövningar. Konceptet OilSarEx är en handbok för att ordna övningsverksamhet inom sjöräddning och bekämpning av miljöskador. Konceptet fokuserar på att organisera och utveckla planeringen, genomförandet och utvärderingen i samband med övningarna.

Projektet har också som mål att utveckla den multilaterala, internationella övningsverksamheten inom sjöräddning



I projektet OilSarEx utvecklas den multilaterala övningsverksamheten inom sjöräddning och bekämpning av miljöskador på Östersjön och i Finlands närområden.

och bekämpning av miljöskador till havs. Balex-övningarna 2021 gav Gränsbevakningsväsendet viktiga erfarenheter och kunskaper i att ordna stora internationella övningar. OilSarEx spelade en viktig roll i planeringen, genomförandet och i synnerhet utvärderingen av övningen. Förutom de ovannämnda åtgärderna utvecklade projektet den samlade sjöräddnings- och miljöskadebekämpningskapaciteten och myndighetssamarbetet i bredare bemärkelse i Östersjöområdet.

Testning och utvärdering – Balex 2021

Medlemsländerna i konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö (HELCOM) har en lång tradition av att utveckla samarbetet inom bekämpningen av miljöskador. Övningskonceptet Balex är en del av bekämpningssamarbetet inom ramen för konventionen, och Balex-övningar ordnas årligen i konventionsstaterna. Gränsbevakningsväsendet ledde övningshelheten Balex 2021 där målet var att planera och genomföra bekämpningen av en stor, långvarig miljöolycka och leda en internationell operation.

Projektet OilSarEx bidrar till Finlands mål att aktivt främja myndighetssamarbetsarrangemang för att effektivt lösa praktiska problem. Förutom konceptet för att ordna maritim övningsverksamhet var en av projektets viktigaste aspekter deltagandet i planeringen, genomförandet och i synnerhet utvärderingen av en stor internationell övning 2021.

Under projektets andra fas 2020–2022 försvårade covid-19-pandemin en omfattande utveckling av den praktiska övningsverksamheten då en del övningar ställdes in eller genomfördes på ett annat sätt än planerat. I Balex-övningen kunde projektet ändå delta i planeringen, genomförandet och utvärderingen av olika slags övningar. Att utveckla övningarnas delområden är en viktig del av projektet, och därför är det viktigt att testa och utvärdera befintliga modeller i den praktiska övningsverksamheten. Det här var

en chans att göra det inom ramen för en stor internationell övning.

Till de viktigaste övningsåtgärderna för projektet OilSarEx hörde planeringen, genomförandet, utvärderingen och rapporteringen på nationell och internationell nivå. Den största enskilda övningen i helheten var Balex Delta, en stor internationell operativ övning som genomfördes i Kotka 23–25.8.2021. Det var en operativ samövning för flera HELCOM-länder, myndigheter och organisationer.



KONCEPTET TILLÄMPAS INTERNATIONELLT.

De viktigaste iakttagelserna om projektet OilSarEx från utvärderingsgruppen för övningen Balex Delta 2021 gällde den väl förberedda övningsdokumentationen och evalueringsverktygets användbarhet i utvärderingen av övningarna. Övningsarrangemangen generellt beskrevs också som lyckade med beaktande av svårigheterna till följd av covid-19-pandemin. Utvärderingen identifierade också aspekter som kunde förbättras, för OilSarEx del bl.a. tillräcklig resurstilldelning redan i början av planeringen och behoven av att vidareutveckla de gemensamma handlingsmodellerna.

Slutprodukt – ett koncept

Projektet OilSarEx utmynnade i ett modulärt och flexibelt övningskoncept för sjösäkerheten, som kan utnyttjas i planeringen, organiseringen och utvärderingen av övningar till havs. Konceptet har fyra delar som tar upp väsentliga helheter i organiseringen av en övning. Den första

delen är bakgrunden och utgångspunkterna, och de tre övriga är planeringen, genomförandet samt utvärderingen. Målet är att konceptet mångsidigt ska kunna användas i övningar av varierande storlek och typ med de delar som behövs från fall till fall.

En viktig utgångspunkt i projektet OilSarEx har varit att utnyttja resultaten av övningsutvärderingarna. Målet har varit att iakttagelserna ska beaktas i de övningar som ordnas så att utvecklings- och övningsbehov som kommit fram i tidigare övningar systematiskt integreras i senare övningar. Den här aspekten är också nära kopplad till långsiktig planering av övningsverksamheten samt insamling och kartläggning av övningsbehov. För att kunna utnyttja dessa resultat i stor skala behövs ytterligare arbete för att utveckla ett heltäckande dokumentations- och uppföljningssystem för övningar.

Efter projektet utnyttjas konceptet i övningsverksamheten i synnerhet för att systematiskt utveckla sjösäkerhetskapaciteten och det nationella och internationella övningsarbetet. Systematisk utvärdering av övningarnas resultat och utveckling av övningsverksamheten ger förutsättningar för en bättre beredskap.

Projektet OilSarEx avslutas i maj i år. ●

Kaptenlöjtnant Teemu Niemelä är projektchef för OilSarEx.





TEXT AND PHOTO: Enni Matikainen

European border guards patrolling on the south-eastern border of Finland

The Southeast Finland Border Guard District hosted a team of 15 European border guards in November-January.

It's six o'clock in the morning of a dark mid-winter day. At the bus stop, children await their school bus. Passing by in a patrol vehicle, border guard **Marcos** is astonished by the view: a group of children, all by themselves, waiting for the school bus on a freezing cold and dark winter morning. That would be completely out of the question in his homeland of Cyprus.

Cyprian border guard Marcos took part in a pilot operation of Frontex, the European Border and Coast Guard (EBCG), the purpose of which was to develop both the hosting capacity of the Finnish Border Guard and the operational capacity of European border guards in Finland's conditions. The operation was part of the ongoing international collaboration of European border authorities.

"The primary purpose of hosting the international border management team formed from the EBCG standing corps was to test an action model for receiving standing corps border guards to serve in land border surveillance duties", explains Senior Adviser **Pietari Vuorensola** at the International Affairs Unit of the Finnish Border Guard.

"The action model would release our own resources from the surveillance of land borders to border control tasks at

border crossing points. This would be particularly helpful during the busy season around the turn of the year."

"Another aim was to test and develop the hosting capacity required of the Finnish Border Guard if we need assistance from Frontex. The third aim was to assess the operational capacity of the standing corps border management teams and their equipment in Finland's winter conditions", Vuorensola continues.

Gaining experience from international collaboration

The Head of Border Office, Major **Jouni Lahtinen**, and Staff Officer, Lieutenant **Matti Rantanen**, served as coordinators between Frontex and the Southeast Finland Border Guard District. According to Lahtinen, the operation was highly successful in terms of gathering experience and developing collaboration.

"Cultural encounters are always interesting. We learned from one another", he says.

The border crossing points in Southeast Finland have already for years received Frontex staff members to serve in various duties, but the operation that ended in January was the first of its kind in many respects. For the first time, European border guards were actually patrol-

ling along our land borders. In addition, three Frontex officials served as supervisors for other Frontex team members in the Land Coordination Center at Immola. The new aspects thus included the large number of officials, the deployment of Frontex equipment and leaders as well as participation in land border surveillance.

The intention is to grow the strength of the Frontex standing corps up to 10,000 by 2027.

"We were now able to try collaboration on a smaller scale and see how it works", Rantanen describes.

Not all European countries have a separate border management organisation like the Finnish Border Guard, so those patrolling on the southeast border included, for example, police officers.

Learning cross-country skiing and winter driving at work

Frontex border guards worked together with their local colleagues and carried out routine tasks at the border guard and control stations. Senior Border Control Officer **Mikko Haikala** at Nuijamaa Border Control Station worked with a vehicle inspector from Frontex. He appreciates the chance to meet colleagues from other parts of Europe and to discuss in English. Those tasks that called for Finnish



Aleksandar from Bulgaria got a feel for driving a car in winter conditions in Finland.

language skills could not be assigned to colleagues from Frontex.

Aleksandar from Bulgaria, who had already once before been on a foreign secondment, worked as a vehicle inspector at Nuijamaa. Aleksandar thought it was a shame that, due to the COVID-19 pandemic, the border traffic was minimal, but otherwise felt that the operation was a good experience. He was impressed by the professional skills of Finnish border guards.

“I didn’t know much about Finland or the Finnish Border Guard in advance. I’m happy I had the opportunity to work together with Finnish colleagues. The border guards in Finland are extremely well trained”, Aleksandar comments.

Marcos, who is specialised in border surveillance, worked at the Vaalimaa Border Control Station. He, too, had previous experience of foreign secondments, but this was the first time he was engaged in a Frontex operation and his first time in a Nordic country. For him, winter was the greatest challenge.

“Over the years, I have seen lots of photos and videos of the breathtaking winter landscape in Finland. But it was a shock to experience first-hand what it is like when the temperature falls 30 degrees below zero. With the help and guidance

of Finnish colleagues, however, I was able to quickly adapt to the winter”, Marcos describes.

“The border guards must be trained and prepared for the northern weather conditions. For me, driving a car in winter was challenging”, says Aleksandar.

Marcos says he will never forget seeing the Northern Lights, encountering wild animals when patrolling, or training how to save yourself from icy waters. Aleksandar, on his part, will always remember how warmly he was received by the Finnish colleagues. Both men thank the Finnish border guards for hosting and sharing their competence.

International collaboration continues

The operation was significant for the development of co-operative skills, both at the level of border authorities and individual officials. European border guards will be seen at the southeastern border of Finland in the future as well. Matti Rantanen explains that, during the course of the current year, Southeast Finland Border Guard District will be hosting several Frontex officials.

“Our hosting capacity is an essential factor in terms of joint operations. Together with other European countries,

we can operate as a European authority. These operations will enhance the international competences of our own personnel”, Jouni Lahtinen describes.

“It really was a positive experience to be involved in this operation. Any Frontex-related activities are worth taking part in, and there will inevitably be more of this type of collaboration. This operation provided a good opportunity for networking”, says Rantanen.

“The operation also highlighted our national identity. I raise my hat to everyone involved. International collaboration is not simply working together but also about creating friendship”, Jouni Lahtinen sums up.

The pilot operation of the European Border and Coast Guard (Frontex) within the Southeast Finland Border Guard District ended on 26 January 2022.

At their request, Marcos and Aleksandar appear only by their first names in this article. ●



The helicopter fleet renewal was a massive project

The project to renew the helicopter fleet lasted over a decade and has now been completed.

As the result of the challenging project, the Finnish Border Guard now has a fleet of top-class helicopters providing excellent maritime SAR capacity.

The helicopter fleet renewal project started in 2010.

The oldest AB412 helicopters were replaced by procuring two new H215 Super Puma helicopters, which were taken into operation in 2016.

The project also involved the modernisation of the three Super Pumas, which had served for over 20 years, so as to correspond to the new ones. The Super Pumas have been the Finnish Border Guard's main aircraft since 1988, and played a key role, for example, during the Estonia disaster.

The new helicopters were made in France

The two new H215 helicopters were assembled by Airbus Helicopters, France, over a period of three years. The project was actually quite a challenge for the manufacturer.

"The company had no previous experience of assembling helicopters as complex as the H215 Super Pumas for the Finnish Border Guard", explains test-flight mechanic **Mikko Ketonen** of the Air Patrol Squadron.

"For a helicopter to handle demanding maritime SAR and border security operations, the list of onboard devices and systems is long. The hull, cabin and cock-

pit were modified to meet the requirements of the Finnish Border Guard, and a workstation with remote access over the security network was installed onboard, together with a total of three Virve radio terminals", Ketonen describes.

A certain level of a language barrier in communications with the French engineers also resulted in surprises.

In December 2015, the new helicopters were finally completed and received at the Airbus Helicopters plant in Marignane, France.

Three Super Pumas were modernised

In addition to the acquisition of the two new helicopters, the three existing Super Pumas have been modernised to correspond to the new ones. Originally, the work was supposed to be carried out in France but, in the end, it was partially done in Romania.

The modernisation, or modification, involves a number of procedures to turn an old helicopter into an aircraft that corresponds to the new H215. In practice, the only that remained of the old was the aluminium hull, which was repainted. New electronic wiring, piping and hoses were installed, and almost all devices and systems were replaced with new ones.

"A major inspection, commonly known as the G-check, was carried out, including a basic hull renovation and the most comprehensive scheduled maintenance", explains CAMO Manager **Janne**

Grotenfelt of the Air Patrol Squadron's airworthiness management organisation.

Documentation was an important part of the project. Nearly ten folders of documents were generated for each aircraft.

"For each helicopter, the documentation checks abroad took several weeks and the amount of paperwork in Finland was manifold", Grotenfelt continues.

Surprises like when renovating an old house

In theory, the modification project seemed simple: first, copy the assembly drawings of the new aircraft, and then, construct the necessary new parts and install them on the old hulls.

In practice, the job was much more complicated. The old hulls were so much different from the new helicopters that the required new components did not always fit in. The procedure had to start from scratch. The parts had to be designed, constructed and approved. Moreover, for certain materials, such as aluminium, the delivery time could be several months.

"The challenges we faced could be compared with those occurring in the renovation of an old house. There will always be surprises – and they cost time and money. In the helicopter project, time was equal to delays, and repairing the old led to additional costs", Ketonen explains.

The coronavirus pandemic also complicated the project, for example, by



Helicopter maintenance in the Air Patrol Squadron's premises in Finland.

hindering the planned visits to the aircraft manufacturing site.

"The lack of physical visits was reflected in the longer list of deficiencies recorded in the acceptance inspections", says Ketonen.

Despite the surprises, the modification project was rather straightforward from the perspective of the Air Patrol Squadron. A smooth process had already been established during the assembly of the new aircraft, and the acceptance inspections and flights were performed in accordance with the previous protocol.

Those engaged in the project have had the opportunity to learn new things and meet helicopter manufacturing professionals, both in France and Romania. Based on the feedback, the personnel of the Finnish Border Guard and the Air

Patrol Squadron are viewed as having excellent professional competence.

Top-class maritime SAR capacity

The capabilities and flight characteristics are now practically identical for all five helicopters of the Air Patrol Squadron.

The new autopilot and numerous sensors and devices contributing to safe flying will make the work easier, especially in demanding maritime SAR operations. Automation, for example, will help to maintain a safe altitude and speed during hoisting operations in poor weather conditions. The helicopters are capable of maintaining the flight values set by the pilot both in a snow storm over the dark sea and in bright sunshine in summer. The Super Pumas' search capability is signifi-

cantly enhanced by their heat cameras.

Two of the helicopters are based in Vantaa and two in Turku. At least three helicopters are available for use at all times, and at most times, there are four helicopters in use.

Once all five H215 Super Pumas are in operative use, Finland's maritime SAR capacity will be of the highest quality.

"The maritime SAR capacity provided by helicopters has never been this good in the northern Baltic Sea. The operational capabilities of our fleet truly make a difference", says the Commander of Flight Division **Matti Lallukka**. ●



The OilSarEx project

in the development of maritime exercises

The Finnish Border Guard is responsible for maritime search and rescue (SAR) and for leading oil response operations in accidents involving oil and chemical spills from vessels within the territorial waters and economic zone of Finland.

Exercises provide a foundation for actual operations and collaboration by systematically preparing for major accidents at sea. Joint exercise operations advance the general maritime safety and operational capabilities within the Baltic Sea region and Finland's neighbouring areas, while also demonstrating the capacity to respond to accidents involving maritime SAR and potential environmental damages.

Initiated by the Finnish Border Guard in 2019, the OilSarEx project develops multilateral exercise operations related to maritime SAR and environmental damage prevention within the Baltic Sea. The project has received funding from the Cooperation Fund for the Baltic Sea, Barents Sea and Arctic Region (IBA) of the Finnish Ministry for Foreign Affairs, and is led by the Finnish Border Guard Headquarters.

The OilSarEx concept developed within the project serves as a guideline for exercises related to maritime SAR and environmental damage prevention. The focus is on the organisation and development of the planning, implementation and evaluation of exercise operations.

The OilSarEx project aims to advance multilateral, international exercise operations. By hosting the Balex exercises in 2021, the Finnish Border Guard gained valuable experience and knowledge about how to implement a large-scale interna-

tional exercise. The OilSarEx project was involved in the planning, implementation and, in particular, evaluation of the Balex exercise. Moreover, the project contributed to the development of the overall maritime SAR and environmental damage prevention capabilities and multi-authority collaboration within the Baltic Sea region.

The OilSarEx project will come to an end in May 2022.



THE CONCEPT WILL BE UTILISED INTERNATIONALLY.

Testing and evaluation – Balex 2021

The member states of the Convention on the Protection of the Marine Environment in the Baltic Sea Area (HELCOM) have a long tradition of developing collaboration for oil spill response and the prevention of environmental damages. Annual Balex exercises are arranged, in turns, in the HELCOM member states. Hosted by the Finnish Border Guard, the Balex 2021 exercises focused on the planning and implementation of a long-term operation in response to a serious environmental accident, as well as the commanding of an international operation.

The OilSarEx project supports Finland's goal of promoting multi-authority collaboration in order to resolve practical challenges effectively. It was essential for the project to be part of the planning, implementation and, in particular, evaluation of the large-scale international exercise arranged in 2021.

During the second phase of the project in 2020–2022, the activities have been challenged by the COVID-19 pandemic, with part of exercises either being cancelled or changed. The Balex exercises, however, provided the project with the opportunity to take part in the planning, implementation and evaluation of different types of exercises. For the development of various exercise components, it is important to test and evaluate the existing models in practical exercise operations. Now, this could be done in the context of a large-scale international exercise.

For the OilSarEx project, the primary processes in these exercises included national and international planning, implementation, evaluation and reporting. The largest individual exercise was the international Balex Delta 2021 held in Kotka, Finland, on 23–25 August 2021. It was a joint operational exercise involving several HELCOM member states and multiple authorities and organisations.

The main observations of the Balex Delta 2021 evaluation group concerned the well prepared exercise documentation and the usability of the OilSarEx evaluation tool for the evaluation of the exercises. Also, the exercise arrangements in general were mentioned as being successful, given the challenges posed by the COVID-19 pandemic. Of the identified development areas, those bearing impor-



The OilSarEx project aims at developing multilateral exercise operations for maritime SAR and environmental damage prevention within the Baltic Sea region and Finland's neighbouring areas.

tance for the OilSarEx project included, for example, the sufficiency of resources at the initial stages of the exercise planning as well as the need to further develop the joint operating models.

A concept for exercise operations

The outcome the OilSarEx project is a modular and flexible concept for maritime safety exercise operations to be used in the planning, implementation and evaluation of maritime exercises. The concept is divided into four sections: the background and starting points for exercise planning, and the sections for exercise

planning, implementation and evaluation. The aim is to ensure the usability of the concept in exercises of varying sizes and types, with due consideration for the necessary sections in each case.

The utilisation of the results from exercise evaluations has been an important starting point for the OilSarEx project. The idea is to take the earlier experiences into consideration when organising new exercises so as to systematically integrate the identified development areas and exercise needs into the exercise. This is linked with the long-term planning of exercise operations as well as with the mapping of exercise needs.

The broader utilisation of the results calls for additional work and development of a comprehensive exercise documentation and follow-up system.

In future exercise operations, the OilSarEx concept will be utilised for the purposes of systematic development of maritime safety capabilities and collaboration at national and international levels. The systematic evaluation of the results of the exercise operations and the related development activities will contribute to enhanced preparedness. ●

Lieutenant Senior Grade Teemu Niemelä serves as the OilSarEx Project Manager.

Matti Autio ja Seppo Ravantti tutkivat rajamerkintöjä Nuijamaantien varressa.

Kiveen hakattu rauha vuonna 1721 kesti vain hetken

Rajaupseerit Matti Autio ja Seppo Ravantti ovat etsineet maastosta parisen kymmentä Uudenkaupungin rauhan rajamerkkiä.

Seisomme **Seppo Ravantin** ja **Matti Aution** kanssa 300 vuotta vanhalla Ruotsin ja Venäjän rajalla keskellä nuijamaalaista mäntymetsää, Konnun kylän pohjoispuolella. Pienen haeskelun jälkeen olemme löytäneet siirtolohkareen, johon on 300 vuotta sitten rajankäynnissä nakutettu työkaluilla kahden valtakunnan tunnukset, kruunu ja risti.

Runsaan kuutiometrin kokoinen kivi on merkitty oranssilla kepillä ja valkoisella lapulla.

Oppaani harjaavat neulasia varovasti sivuun. Kiven pinnasta paljastuu Ruotsin

kruunu sekä F-kirjain, Ruotsin kuninkaan Fredrik I:n mukaan. Sen vieressä on yksinkertainen risti, Venäjän tunnuksena.

Runsaan tunnin kestäväällä maastokierroksella ehdimme käydä katsomassa kolme merkintää Etelä-Karjalassa: kivet nykyisen Nuijamaantien varressa ja Konnussa, sekä merkit sileässä kalliosta Marttilassa. Kalliolla on historiallinen nimikin: Riikinrajankallio. Useissa muissakin paikannimissä on mukana rajahistoriaa.

Uudenkaupungin rauha solmittiin 30.8.1721. Sen rajanveto koskettaa suomalaisia yhä sikäli, että Talvisodan jälkeen

Stalin vaati "Pietari Suuren rajan" mukaisesti Suomen kaakkoista kolkkaa, ja perustelukin oli entinen, Pietarin kaupungin eli Leningradin turvallisuus. Karkeasti ottaen nykyinenkin raja noudattaa 300 vuotta vanhaa linjaa, joskin suoraviivaisemmin.

Harrastuksena vanhat rajamerkit

Lappeenrantalaiset Seppo Ravantti ja Matti Autio ovat harrastuksenaan etsineet metsistä ja pelloilta vanhoja rajamerkkejä. Maastoretkiä miehet ovat pohjustaneet muun muassa tutkimalla kirjallisuutta,



Rajamerkintöjä Konnussa. Kruunu on Ruotsin ja risti Venäjän tunnus.

asiakirjalähteitä ja jututtamalla paikallisia maanomistajia. Museoviraston kartta-palveluun on merkitty Virolahden puolen rajakivet hyvin, ja merkintöjä löytyy ihan peruskartastakin. Tosin peruskartassa on rajakivimerkintöjä, joiden kohdalta ei maastosta välttämättä havaitse mitään.

Ravantti palveli työuransa Kaakkois-Suomen ja Lapin rajavartiostoissa sekä Rajakoulussa, toimien kouluttajana eri kursseilla, esikuntaupseerina ja rajakomppanioissa eri esimiestehtävissä.

– Paikallishistoriasta olen ollut aina kiinnostunut. Uudenkaupungin rauhan rajamerkkeihin perehdyin lähemmin ollessani töissä Nuijamaalla. Ja perehtyminen jatkuu, Ravantti sanoo.

Autio puolestaan palveli alkuosan rajaurastaan Kaakkois-Suomessa, lähes koko alueella Rautjärveltä Suomenlahdelle. Loppuosa meni Helsingissä Rajavartiolaitoksen esikunnassa. Siitä pääosan hän toimi laitoksen tiedotuspäällikkönä.

– Uudenkaupungin rauhan rajaan törmäsin jo 70-luvun alussa ollessani Vaalimaalla rajajoukkueen johtajana. Virolahden Hurppu kuului toiminta-alueeseeni, ja lähellä olevalle rajakivelle minut vietiin melkein heti. Siitä jäi kiinnostus. Rautjärven merkit alkoivat kiinnostamaan, kun hankimme kesäpaikan Ruokolahdelta. Joitain vuosia sitten aloin vaimoni **Hannelen** kanssa selvittämään ja dokumentoimaan kaikkia Kaakkois-Suomen merkkejä.

Aution mukaan rajamerkkejä on löydettävissä nykyisen Suomen alueelta ainakin parisen kymmentä, joista puolet Virolahdella ja puolet Etelä-Karjalasta. Osa on kadonnut, ja voi niitä toisaalta vieläkin löytyä.

Virolahden puolella ne on Aution mukaan paremmin yleisöllekin merkittyinä.

– Osa rajamerkeistä oli alkuaan puisia paaluja, jotka oli tuettu kiviröykkiöllä. Nämä ovat aikojen saatossa kadonneet, Ravantti tietää.

Ainakin yksi rajakivi on miesten tietojen mukaan kellahtanut paikaltaan soranottokuoppaan, yksi ehkä jäänyt viljelyspellolta raivattujen kivien alle röykkiöön, ja yksi muuten vaan siirtynyt paikaltaan.

Raja merkittiin sopiin välein kiviin, kallioihin ja puisiin paaluihin

Rajan merkitsemisellä maastoon ei rauhanteon jälkeen pidetty kiirettä, se tehtiin vasta seuraavana vuonna. Siitä syystä säilyneissä rajamerkeissä on vuosiluku 1722. Kiviin ja kallioihin hakatuissa merkinnöissä on yleensä vuosiluvun lisäksi tyylitelty kruunu sekä kirjain "F" (Ruotsin kuningas Fredrik I) sekä toisella puolella Venäjän symbolina risti sekä kyrillisin kirjaimin kirjoitettu lyhenne venäjän kielen rajaa tarkoittavasta sanasta.

Rajankävijöillä ei tuohon aikaan ollut optisia apuvälineitä, vaan rajalinjoja tähyiltiin korkeammille maastokohdille sytytettyjen merkkitulien avulla. Mittapisteen merkittiin tulilla, ja niiden sekä savujen perusteella sotilaskomennuskunnat hakkasivat maastoon avointa rajalinjaa. Raja merkittiin sopivin välein kiviin, kallioihin tai puisiin paaluihin. Keväällä 1722 alkanut rajankäynti saatiin elokuuhun mennessä merkittyä Virolahdelta Rautjärvelle saakka.

Uudenkaupungin rauha solmittiin ylevin sanankääntein "ikuisiksi ajoiksi". Se lopetti Suuren Pohjan Sodan (1700–1721) sekä Isonvihan aikana tunnetun venä-

läismiehityksen Suomessa (1713–1721). Suomi oli vielä 1700-luvulla osa Ruotsin valtakuntaa. Rauha ja raja kestivät sitten vain parikymmentä vuotta, kun Ruotsi Turun rauhassa 1743 menetti Venäjälle kaakkaisen Suomen Kymijokea myöten.

Vuoden 1721 uusi raja ei historioitsijoiden mukaan tuolloin juuri vaikuttanut tavallisten ihmisten elämään. Ihmiset jatkoivat liikkumista rajan yli melkein entiseen tapaan, vaikka Ruotsi ja Venäjä sitä yrittivät rajoittaa. Myös muuttoliikettä esiintyi molempiin suuntiin. Rajavalvontasopimusta noudatettiin vain nimellisesti. Raja halkoi esimerkiksi tiluksia mielivaltaisesti, ja niitä sai hoitaa rajasta sen kummemmin välittämättä.

Jos kiinnostuu retkeilemään rajamerkkejä katsomaan, Autio nostaa esiin ehkä upeimpina paikkoina Torsanvuoren sekä Haukkavuoren Rautjärvellä. Ensi mainittuun on jonkin verran kapuamista. Helposti saavutettava kohde on esimerkiksi Lepkankaan kivi Virolahden Tiilik-



Rajakivi Torsavuorella Rautjärvellä. Etualalla vasemmalla kalliossa erottuu Venäjän tunnuksena oleva risti.

kalassa, lähellä moottoritie seitsemää. Se on helppo saavuttaa vanhalta päätieltä Virojoelta, Autio vinkkaa.

Vanhat valtiorajaa osoittavat rajamerkit ovat muinaismuistolain (295/1963) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäännöksiä, joihin kajoaminen on lailla kielletty.

Lähteet: Marko Tikka: Kanavan kansaa, rajan väkeä, Jyrki Paaskoski ja Anu Talka: Etelä-Karjalan historia, Pekka Toivanen: Lappeenrannan kaupungin historia, Uudenkaupungin sivut, Museoviraston sivut.

Isoviha oli nimensä mukaista aikaa

Suomi oli 300 vuotta sitten laajalti lohduktomassa tilassa. Suuri Pohjan sota on päättynyt Ruotsin tappioon, venäläiset olivat miehittäneet Suomen alueen Pohjanmaata myöten. Taloja ja tiloja oli tuhoutunut, kyliä oli puolityhjinä. Ryöstelyä olivat harjoittaneet niin venäläiset kuin ihan suomalaiset naapuritkin. Asukkaita surmattiin ja vietiin orjiksi Venäjälle sekä otettiin panttivangeiksi lunnasrahojen toivossa. Historioitsijoiden mukaan terrori oli maassa ennen kokematonta. Kurjuutta lisäsivät vielä katovuodet ja ruttoepidemia.

Papit ja virkamiehet olivat sodan runtelemlta alueilta paenneet Ruotsiin. Siksi kirkonkirjoissa on puutteita juuri 1700-luvun alkupuolella, sukututkijoiden harmiksi.

Ruotsin kuninkaaksi nousseen Fredrik I:n aloitteesta alkoivat keväällä 1721 rauhanneuvottelut Uudessakaupungissa, joka sekin oli venäläisten hallussa. Aikakirjojen mukaan yhtään kunnollista rakennusta ei kaupungissa ollut kokouspaikaksi, joten sellaiseksi tuotiin keskelle toria isohko maalaistalo. Venäläisten valtuuskunta tuli rakennukseen sisään sen itäpäästä, ruotsalaiset lännestä.

Ruotsi neuvotteli heikoista asemista. Se odotti turhaan tukea muun muassa Britannialta. Venäjän tsaari Pietari I ei ollut järin kiinnostunut köyhän ja harvaan asutun Suomen koko alueesta, vaan tyytyi turvaamaan perustamansa Pietarin turvallisuuden. Lisäksi hän halusi myös Viipurin ympäristöineen.

Rauhan tultua väki alkoi palaila kotikonnuilleen, virkamiehet ja papit Ruotsista ja kylien asukkaat suojapaikoistaan lähiseudun metsistä ja saarista, joihin väki oli mennyt piiloon tavaroineen ja karjoineen. Venäjälle vietyjä palaili sieltä takaisin, osa lunnaiden maksun jälkeen.

Rajaseutua kiusasivat vielä rauhan-teen jälkeen jonkin aikaa ryöstelevät entiset venäläissotilaat, joiden takia Ruotsi komensi muun muassa Lappeenrannan seudulle sotilaspartioita.



Kotimaan koronateatterista kansainvälisille areenoille

Suomen hallituksen kallein teaterihanke alkaa pikkuhiljaa olla loppumaisillaan. Teatteriesityksiä on järjestetty kaikkialla rajoillamme vuodesta 2020 alkaen. Teatterikokeiluja tehtiin myös Uudellamaalla runsaan näyttelijäkaartin voimin.

Rajuinta kritiikkiä esitykset saivat länsirannikolla, jossa tämän tyyppinen teatteri oli monille paikallisille uusi kokemus. Näyttelijät saivat tuta, kun yleisö lähestyi heitä vihapostin, uhkailujen ja jopa autopommien muodossa. Oliko vika näyttelijöissä, jotka pystyivät elämänsä parhaisiin rooli-suorituksiin, vai oliko syynä kenties huono käsikirjoitus?

Suurin haaste Suomen kunnianhimoisimmassa teatterihankkeessa taisi olla useiden eri teatterijohtajien määrä. Taiteelliset erimielisyydet ja päällekkäiset käsikirjoitukset hämmentivät pahasti sekä yleisöä että näyttelijöitä. Näyttelijät venyivät äärimmilleen hallituksen alati vaihtuvien visioiden mukaan ja yleisön oli mahdotonta seurata esityksiä, joiden sisältö vaihtui. Taiteelliset johtajat vetosivat linjanmuutoksissaan asiantuntijoiden näkemyksiin.

Käsikirjoitus vaihtui välillä niin, että teatteriin osallistuminen jopa evättiin yleisöltä. Eräs tyytymätön teatterin ystävä kertoi Päämajan toimitukselle, että häntä ei päästetty esitykseen, vaikka hänellä oli kaikki liput hankittu asianmukaisesti. Kerta toisensa jälkeen hän joutui kääntymään teatterin portilla ympäri. Tämä koski erityisesti ulkoilmaesityksiä. Tornion paikallisesitysten vankka kannattaja (sattumoisin allekirjoittaneen kaima), oli sen sijaan päässyt teatteriin useasti, jopa ilman pääsylippua. Toimitus ei paljasta tarkkoja nimiä asian arkaluontoisuuden vuoksi.

Samaan aikaan, kun kulttuurinälkäinen hallituksemme pohti, olisivatko lisänäytökset olleet vielä paikallaan, alkoikin Euroopassa pyöriä toisenlainen draama.

Joka tapauksessa, massiivinen koronateatteri teki Suomessa sensaatiomaista kulttuurihistoriaa vahvalla ja runsaalla näyttelijävahvuudellaan. Myöskään budjetoinnissa ei turhaan säästely!

*Kulttuuritoimittaja Eki Vala
Päämaja*

RAJAMME VARTIJAT maaliskuu 2022
Rajavartiolaituksen sidosryhmälehti
on ilmestynyt vuodesta 1934 lähtien.
ISSN 0483-9080

Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa:
maaliskuussa, kesäkuussa, lokakuussa
ja joulukuussa.

Lehti on luettavissa
sähköisesti osoitteessa
http://www.raja.fi/tietoa/rajamme_vartijat

JULKAISIJA
Rajavartiolaitos
Rajamme Vartijat, PL 3, 00130 Helsinki
Vilhonvuorenkatu 6, 00500 Helsinki
[rajammevartijat\(at\)raja.fi](mailto:rajammevartijat(at)raja.fi)

PÄÄTOIMITTAJA
Viestintäpäällikkö Päivi Kaasinen
[paivi.kaasinen\(at\)raja.fi](mailto:paivi.kaasinen(at)raja.fi)
puh. 0295 421 331

TOIMITUSSIHTEERI
Kirsti Helin, Princeps Oy
[kirsti.helin\(at\)princeps.fi](mailto:kirsti.helin(at)princeps.fi)

TAITTO
Sanna Purho, Princeps Oy

KÄÄNNÖKSET
Integra Oy
Scandix översättningar Ab

PAINO
Grano Oy

ETU- JA TAKAKANNEN KUVAT
Lloyd Horgan

Tilaukset ja osoitteenmuutokset

Grano Oy
Tilauskeskus, Rajamme Vartijat
Vehkakatu 1, 40700 Jyväskylä
rajammevartijat@grano.fi

Rajamme Vartijat -lehden tilaajarekisteri

Tilaajarekisteriä ylläpitää kirjapaino, joka painaa ja postittaa lehden, tällä hetkellä Grano Oy.
Rekisterissä on tilaajan nimi ja lehden postitusosoite. Tietoa käytetään vain lehden postitusta varten ja ne poistetaan, kun tilaaja ilmoittaa tilauksen peruutuksesta.

● RAJAVARTIOLAITOKSEN ESIKUNTA
PL 3, 00131 Helsinki
puh. 0295 421 000
rajavartiolaitos(at)raja.fi
etunimi.sukunimi(at)raja.fi

● KAAKKOIS-SUOMEN RAJAVARTIOSTO
Niskapietiläntie 32 E, 55910 Imatra
puh. 0295 422 000
kaakkoissuomenrajavartiosto(at)raja.fi

● POHJOIS-KARJALAN RAJAVARTIOSTO
PL 5, 80511 Onttola
puh. 0295 423 000
pohjoiskarjalanrajavartiosto(at)raja.fi

● KAINUUN RAJAVARTIOSTO
PL 60, 87101 Kajaani
puh. 0295 424 000
kainuunrajavartiosto(at)raja.fi

● LAPIN RAJAVARTIOSTO
PL 8212, 96101 Rovaniemi
puh. 0295 425 000
lapinrajavartiosto(at)raja.fi

● SUOMENLAHDEN MERIVARTIOSTO
PL 150, 00161 Helsinki
puh. 0295 426 000
suomenlahdenmerivartiosto(at)raja.fi

● LÄNSI-SUOMEN MERIVARTIOSTO
PL 16, 20101 Turku
puh. 0295 427 000
lansisuomenmerivartiosto(at)raja.fi

● VARTIOLENTOLAIVUE
PL 3, 00131 Helsinki
puh. 0295 428 000
vartiolentolaivue(at)raja.fi

● RAJA- JA MERIVARTIOKOULU
Niskapietiläntie 32 D, 55910 Imatra
puh. 0295 429 000
rajajamerivartiokoulu(at)raja.fi



MAALLA, MERELLÄ JA ILMASSA

Rajavartiolaitos valvoo 24 tuntia
vuorokaudessa kaikkina vuodenaikoina

PÅ LAND, TILL HAVS, I LUFTEN

Gränsbevakningsväsendet vakar
24 timmar i dygnet under årets alla tider

ON LAND, AT SEA AND IN THE AIR

The Finnish Border Guard works for
safety and security 24/7 all year round