



RAJAMME VARTIJAT

1 | 2021 RAJAVARTIOLAITOKSEN SIDOSRYHMÄLEHTI

TEEMANA STRATEGISET HANKKEET VL2025 JA MVX

Laiva- ja lentokone- hankinnat etenevät

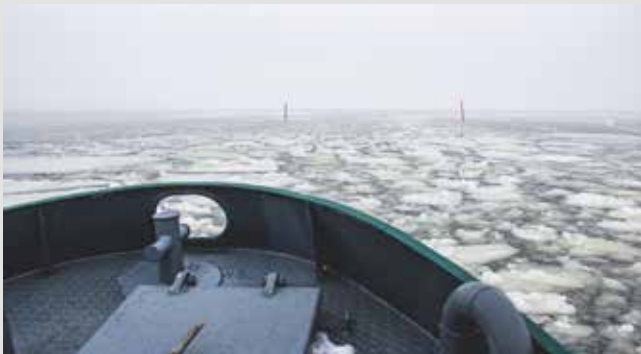
HYLYT-hanke
meriluonnon pelastamiseksi

Kunnon talvi lisäsi
etelän pelastustehtäviä



SISÄLTÖ

- 3** Pääkirjoitus
- 4** Ledare – Leading article
- 5** Rajan uudet monitoimilaivat ja -lentokoneet
- 10** Meripelastusta jäisellä Suomenlahdella
- 13** LSMV:n toimintaa pandemian hillitsemiseksi
- 16** Sisärajavalvonta työllistää Helsingin satamissa
- 18** Sallassa vain vähän rajanylittäjiä
- 20** Rajan ensimmäinen ensivasteauto
- 22** Droneista suorituskyyä rajojen valvontaan
- 23** HYLTY-hanke meriluonnon pelastamiseksi
- 27** Tarinoita sisärajatarkastusten lomassa
- 30** Kolumni: Koronamaraton
- 31** Valatilaisuus ja valamarssi verkossa
- 32** Svenska resuméer
- 36** English summaries
- 40** Ylennyksiä ja nimityksiä



Etelä-Suomessakin koettiin kunnon talvi, mikä lisäsi meripelastustöitä.



Sisärajavalvontaa Turun satamassa.



Rajatarkastuksia Helsingin Länsisatamassa.



Rajan ensimmäinen ensivasteauto Kainuun rajavartiostoon.

RAJOJEN VALVONTAA JA RAJATURVALLISUUTTA

Rajavartiolaitys on valvonut Suomen rajoja 102 vuotta. Alkuun maalla, sittemmin myös merellä ja ilmassa. Rajojen valvonnan tarkoituksena on ensisijaisesti ehkäistä ja selvittää luvattomat rajanylitykset ja valvoa alueellista koskemattomuutta. Rajanylityspaikoilla Raja vastaa muun muassa rajatarkastuksista eli henkilöiden maahantulotai maastalähtöedellytysten tarkastamisesta. Tämä on tilanne, jossa suurin osa meistä kohtaa Rajan henkilöstöä, rajavartijoita työssään.

Covid-19 pandemia muutti Rajalakin normaalia työarkea. Viruksen leviämisen torjumiseksi sisärajoillemme palautettiin rajavalvonta ja kaikenlainen matkustaminen rajoitettiin hallituksen päätösin lopulta vain välttämättömään. Jatkuvasti muuttunut ja muuttuva pandemiatilanne on aiheuttanut tarkennuksia myös Rajan toimintaan. Julkisuudessa termit ovat menneet valitettavan usein sekaisin, on puhuttu ”huonosta rajavalvonnasta” viitaten viruksen leviämiseen rajanylittäjien mukana tai ”rajaturvallisuuden heikkenemisestä” kun kyse on terveys- turvallisuuden tilanteesta.

Ulkorajoilla ja nyt poikkeusoloista johtuen myös sisärajoilla henkilöstömme tekee edelleen normaalia työtään, samalla mahdollisuuksien mukaan tukien terveysviranomaisten toimintaa muun muassa jakamalla tietoa. Kuitenkin päätehtävämme on ja pysyy rajojen valvonnassa ja rajaturvallisuuden ylläpitämisessä. Terveyttämme turvaavat terveysviranomaiset koronaviruksen leviämistä torjuvilla toimenpiteillään, joiden onnistumisesta jokainen meistä on osaltaan vastuussa.

Tässä lehdessä käsitellään Rajan toiminnan kannalta keskeisiä hankkeita. Ulkovartiolaiva 2025 hankkeessa on tarkoituksena uusia vanhentuvaa ulkovartiolaivakalustoa Rajan ylpeyden, monitoimialus VL Turvan tasoisiksi. Uudet vartiolaivat ovat välttämättömiä, jotta voimme varautua mahdollisiin meriympäristövahinkoihin hyvällä ja riittävällä kalustolla.

Suomen merialueiden öljypäästöjen ja muun muassa haitallisten leväesiintymien riittävän aikainen havainnointi tukee ympäristövahinkojen torjuntatyötä.

Tässä työssä keskeisinä välineinä ovat toimineet Rajan Dornier-valvontalentokoneet, joilla on jo käyttövuosia takana. Valvontalentokoneiden uusiminen on toinen keskeinen hankkeemme.

Raja katsoo tulevaisuuteen luottavaisena johtajatuksensa mukaisesti: Olemme turvana kaikissa oloissa ja olosuhteissa.

Päivi Kaasinen

Päätöimittaja,
Rajavartiolaitoksen viestintäpäällikkö



GRÄNSBEVAKNING OCH GRÄNSSÄKERHET

Gränsbevakningsväsendet har bevakat Finlands gränser i 102 år, till en början på land men senare också till havs och i luften. Avsikten med gränsbevakningen är i första hand att förhindra och utreda olagliga gränsövergångar och övervaka den territoriella integriteten. På gränsövergångsställena ansvarar Gränsbevakningsväsendet bland annat för gränskontrollerna, dvs. granskningen av personers inrese- eller utresevillkor. Det är i den här situationen som de flesta av oss träffar Gränsbevakningsväsendets personal, gränsbevakarna i tjänst.

Covid-19-pandemin medförde ändringar också i Gränsbevakningsväsendets dagliga arbetsrutiner. För att hindra spridningen av viruset återinfördes gränsbevakningen vid våra inre gränser och genom regeringens beslut begränsades allt resande slutligen till ett minimum. Gränsbevakningsväsendets verksamhet har också styrts av de ständigt ändrade bestämmelserna till följd av pandemi-läget. I offentligheten har det beklagligt ofta använts missvisande termer. Det har talats om "dålig gränsbevakning" vilket syftat på att viruset har spritts med dem som rest över gränsen eller om "försämrade gränssäkerhet" när det egentligen har varit fråga om hälsosäkerhetsläget.

Vår personal fortsätter arbeta som normalt vid de yttre gränserna och på grund av undantagsförhållandena nu också vid de inre gränserna. Samtidigt stöder personalen, i den utsträckning det är möjligt, hälsovårdsmyndigheternas verksamhet genom att bland annat sprida information. Vår huvudsakliga uppgift är och förblir dock att bevaka gränserna och upprätthålla gränssäkerheten. Hälsovårdsmyndigheterna tryggar vår hälsa genom sina åtgärder för att bekämpa spridningen av coronaviruset och vi bär alla ansvar för att detta ska lyckas.

Det här numret av Rajamme Vartijat handlar om två projekt som är centrala för Gränsbevakningsväsendets verksamhet. Avsikten med projektet VL2025 är att ersätta de föråldrade utsjöbevakningsfartygen med en flotta på samma höga nivå som Gränsbevakningsväsendets stolthet, det multifunktionella bevakningsfartyget VL Turva. De nya bevakningsfartygen är nödvändiga för att vi ska ha beredskap för att bekämpa eventuella miljöskador till havs med en ändamålsenlig och tillräcklig flotta.

Om oljeutsläpp och förekomsten av bland annat skadliga alger inom Finlands havsområden kan upptäckas i tillräckligt god tid, stöder detta arbetet med att bekämpa miljöskador. De viktigaste redskapen för det har varit Gränsbevakningsväsendets Dornier-spaningsplan som redan har några år på nacken. Vårt andra centrala projekt, MVX-projektet, är att förnya spaningsplanen.

Gränsbevakningsväsendet ser med tillförsikt på framtiden i enlighet med sin ledande tanke: Vi skapar säkerhet under alla förhållanden.

Päivi Kaasinen

Chefredaktör,
kommunikationschef vid Gränsbevakningsväsendet

BORDER SURVEILLANCE AND BORDER SECURITY

The Finnish Border Guard has carried out border surveillance for 102 years. First on land, later also at sea and in the air. The primary purpose of border surveillance is to prevent and investigate unauthorised border crossings and to monitor Finland's territorial integrity. At border crossing points, one of our tasks is to conduct border checks, thus controlling that persons may legally enter or leave the country. This is the situation where people mostly meet with our personnel, the border guards at their work.

The COVID-19 pandemic changed the normal work routines of the Finnish Border Guard. In an attempt to prevent the spread of coronavirus, border controls were restored on our internal Schengen area borders and eventually, as a result of restrictions imposed by the Government, cross-border traffic was limited to the absolutely necessary travelling. Along with the development of the pandemic, the Finnish Border Guard has been subject to continually changing rules guiding its operations.

On the external borders and now, under the prevailing exceptional circumstances, also on the internal borders, our personnel continue to carry out their normal work duties. At the same time, within the available resources, they also support the health authorities, for example, by disseminating information to travellers. Nevertheless, the focus is and will be on our main tasks: border surveillance and border security. Our health is safeguarded by the health authorities by means of measures intended to prevent the spread of the coronavirus. Each one of us is responsible for ensuring the success of these measures.

This issue of the Rajamme Vartijat magazine presents two strategic projects that are crucial for the Finnish Border Guard's operations. The VL2025 project is aimed at replacing our ageing offshore patrol vessels with a fleet that will offer the same capabilities as does our pride, the multipurpose OPV Turva. The new OPVs are necessary for us to be able to be prepared for the prevention of possible environmental damages at sea and to respond with an appropriate and sufficient fleet.

The early detection of oil spills and harmful algal blooming within the Finnish maritime is an essential part of the work to prevent environmental damages. In this work, the Finnish Border Guard's surveillance airplanes play a key role. The Dornier airplanes currently in use, however, are approaching the end of their useful life. The renewal of the surveillance aircraft is the objective of the other topical project, the MVX programme.

The Finnish Border Guard is looking to the future with confidence and bearing in mind our motto: Security in all circumstances.

Päivi Kaasinen

Editor-in-chief,
Communications Manager of the Finnish Border Guard

VL2025 & MVX

Rajan uudet laivat ja lentokoneet
vastaavat nykypäivän uhkiin ja
tulevaisuuden haasteisiin.

Rajavartiolaitoksessa on käynnissä kaksi strategista hanketta, joissa hankitaan uusia vartiolaivoja ja monitoimilentokoneita.

Suomen rajaturvallisuuden ylläpito, merellisen turvallisuuden varmistaminen sekä ympäristövahinkojen valvonta ja torjunta edellyttävät entistä monipuolisempaa ja kehittyneempää teknologiaa.

Kesäkuisena aamuna 2019 merivartiosto vastaanotti Euroopan meriturvallisuuksivirastolta EMSA:lta satelliittiha-
vannon mahdollisesta normaalia paljon suuremmasta öljypäästöstä. Alle tunnin kuluttua tiedosta Rajavartiolaitoksen

Dornier-lentokone oli tarkistanut päästön. Iltapäivällä paikalla oli neljä öljyntorjunta-alusta ja reilun kahden vuorokauden kuluttua öljy oli kerätty. Haaivoittuvan Itämeren rannikot ja saaristot välttyivät öljyvahingolta, kiitos lentokoneiden tehokkaan havainnointi- ja johtamiskyvyn ja laivojen kehittyneen öljyntorjuntakapasiteetin.

Läheltä piti -tilanne ei kuitenkaan ollut ainoa eikä ennenkuulumaton. Itämeri on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä meristä ja niin ympäristö-
tönnöttömyyksiä kuin muiden suuronnettömyyksiä riski on todellinen. Hyvin

palvelleet Dornier-koneet ja Tursas-luokan vartiolaivat ovat tulleet tiensä päähän, ja nopeasti muuttuva toimintaympäristö sekä Rajavartiolaitoksen lisääntyneet tehtävät edellyttävät uutta kalustoa.

Tällä hetkellä Rajavartiolaitoksella on käytössään kaksi vuonna 1995 hankittua Dornier 228 -lentokonetta, ja kolmesta käytössä olevasta vartiolaivasta kaksi, Tursas ja Uisko, ovat yli 30-vuotiaita. Lentokoneiden ja laivojen peruskorjaaminen ei ole enää järkevää, sillä niiden koneet ja valvontalaitteet ovat tulleet käyttöikänsä päähän eikä niillä pystytä toteuttamaan kaikkia nykypäivänä vaadittavia tehtäviä.



Uudet monitoimivartiolaivat rakennetaan Suomessa (havainnekuva).

Uudenaikaiselta monitoimivartiolaivalta ja -lentokoneelta vaaditaan paljon: Alusten tulee pystyä kaikkein vaativimpiin meripelastus-, valvonta- ja ympäristövahinkojen torjuntatehtäviin Suomen haastavissa olosuhteissa. Niiden tulee olla käyttövalmiita ympäri vuoden ja kaikissa sääolosuhteissa. Rajaturvallisuuden ylläpitäminen edellyttää lisäksi nopeaa reagointi- ja toimintakykyä.

Uudet laivat vastaavat Itämeren turvallisuustilanteen muutokseen

Meriliikenne kapealla Itämerellä on kasvanut vuosikymmenien ajan. Samalla on kasvanut öljyn ja muiden vaarallisten aineiden, kuten kemikaalien sekä säteilevien ja ympäristölle haitallisten aineiden, kuljettaminen, mikä lisää ympäristövahinkojen riskiä. Myös matkustaja-alusliikenne on kasvussa Itämerellä. Esimerkiksi

Itämeren satamissa vierailevien loistoristelijöiden suuret matkustajamäärät asettavat haasteita meripelastusjärjestelmälle ja nopealle evakuointikyvyille.

Onnettomuuden sattuessa nykyaikainen monitoimivartiolaiva pystyy menemään räjähdys- ja kemikaalivaaralliselle alueelle, jossa se tunnistaa kemikaalit ja kerää merestä ympäristölle vaarallisia aineita. Öljyä alus pystyy keräämään vähintään 1200 tonnia ja sen paaluventokyky on vähintään sata tonnia. Alus pystyy laajamittaiseen ympäristövalvontaan, esimerkiksi rikkidioksidipäästöjen ja taustasäteilyn seurantaan. Se pystyy liikkumaan 80 senttimetriä paksussa kiinteässä jääkentässä ja se pysyy paikallaan ilman ankkurointia, mikä mahdollistaa ihmishenkien pelastamisen ja ympäristönsuojelutehtävät oloissa kuin oloissa. Alus voi majoittaa jopa 50 hengen miehistön. Rajavartiolaitoksen monitoimivartiolai-

vat ovat käytettävissä myös sotilaalliseen maanpuolustukseen sekä kansainvälisiin operaatioihin ja tehtäviin.

Pelastuskapasiteetti on vartiolaivan tärkeä ominaisuus. Monitoimivartiolaivasta käsin kyetään pelastamaan ihmisiä vedestä ja aluksista vaativissa olosuhteissa, ja laivan sisätiloihin mahtuu vähintään 600 ihmistä evakuoitaviksi. Meripelastushelikopterit voivat sekä laskeutua että tankata aluksella, ja alukselta käsin voidaan johtaa kahta operaatiota yhtä aikaa. Vartiolaiva toimii myös hätähinaajana.

Monitoimivartiolaivat rakennetaan telakalla Suomessa. Näin VL2025-hanke myös työllistää ja tukee laadukasta suomalaista laivanrakennusalaan. Myös energiatehokkuus ja ympäristöystävällisyys ovat tärkeitä tekijöitä vartiolaivojen suunnittelussa. Aluksista tehdään polttoainejoustavia, jolloin tulevaisuuden vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöön ottaminen on



Alukset pystyvät liikkumaan jopa 80 senttimetrin kiinteässä jääkentässä (havainnekuva).



Vilkkaasti liikennöidyillä Itämerellä ympäristöonnettomuuksien riski on todellinen.

mahdollista. Lisäksi vartiolaivoihin har-
kitaan akustoa, jolla voidaan parantaa ko-
neistojärjestelmän käytön hyötysuhdetta,
ja alusten järjestelmien välinen energian-
vaihto optimoidaan.

Lentokone on korvaamaton väline Suomen pitkillä rajoilla

Laivojen tavoin myös nykyaikaiset len-
tokoneet ovat ominaisuuksiltaan entistä
monipuolisempia. Uusissa lentokoneissa
on paitsi samat ominaisuudet kuin Dor-
nereissa, myös kehittyneemmät tutkat ja
skannerit, pidempi toiminta-aika ja -säde

ja parempi kuljetuskapasiteetti. Reaaliai-
kaiset, salatut tietoliikenneyhteydet sekä
muiden viranomaisten tukemiseen sovel-
tavat sensorit takaavat sen, että koneiden
koko moderni suorituskyky on tehokkaas-
sa käytössä. Uusin teknologia ja tehokas
suunnittelu edistävät myös lentokoneiden
ympäristöystävällisyyttä.

Rajavartiolaitoksen lentokoneiden
tärkeimmät tehtävät ovat rajojen valvonta
merellä ja maalla, etsintä ja pelastus sekä
ympäristövahinkojen torjunta. Lentoko-
neesta käsin tehtävä rajojen valvonta on
erityisen tehokasta Suomen pitkillä maa-

ja merirajoilla. Etsinnässä ja pelastuksessa
lentokoneiden nopea ja tarkka havain-
nointikyky on elintärkeää ihmishenkien
ollessa vaarassa. Ympäristönvahinkojen
torjunnassa lentokoneet ovat korvaamat-
tomia, sillä ainoastaan ilmasta käsin voi-
daan luotettavasti havainnoida haitallisia
päästöjä ja ohjata torjuntatoimia.

Monitoimilentokoneita käytetään
myös sotilaallisen maanpuolustuksen
tehtävissä, alueellisen koskemattomuus-
den turvaamisessa, kansainvälisessä yh-
teistyössä, muiden viranomaisten tuke-
misessa sekä monissa muissa tehtävissä,



Nykyisten Dornier 228 -valvontalentokoneiden tilalle ollaan hankkimassa korvaavat monitoimilentokoneet.

kuten kalastuksenvalvonnassa sekä jää- ja levätilanteen seurannassa.

”Sveitsiläiset linkkuveitset”

Rajavartiolaitoksen uusia monitoimivartiolaivoja ja -lentokoneita tullaan käyttämään mitä erilaisimmissa tehtävissä, usein myös yhdessä. Monitoimilentokoneet mahdollistavat sellaisen valvonnan, havainnoinnin ja pelastus- ja torjuntatoimien koordinoinnin, joita ei muilla välineillä voida tehdä. Vartiolaivat puolestaan toimivat liikkuvina johtopaikkoina sekä tukialuksina monissa eri viranomaisten operaatioissa. Laivojen monipuoliset

johto- ja suunnittelutilat mahdollistavat useamman operaation yhtäaikaisen johtamisen. Kokonaistilannekuvan ylläpitämisen ja tehokkaan vuorovaikutuksen takaavat lentokoneiden ja laivojen modernit tietoliikenneyhteydet sekä johtamisjärjestelmät.

– Valtioiden välinen toiminta Itämerellä on kiristynyt ja myös rikollinen toiminta vaihtaa suuntaansa nopeasti. Suomen turvallisuuteen vaikuttavat tapahtumat tulee huomata hyvissä ajoin. Siihen lentokone on erinomainen väline erityisesti merialueilla ja Kaakkois-Suomessa, toteaa Rajavartiolaitoksen ilma-

alusteknisen yksikön päällikkö, MVX-hankkeen hankepäällikkö, kommodori **Ari Laaksonen**.

Laaksonen muistuttaa myös kyberturvallisuudesta, joka on maailman mitataavassa koko ajan merkityksellisempi asia. Uusien lentokoneiden on kyettävä vastaamaan monenlaisiin turvallisuusuhkiin – myös niihin, joista emme tänä päivänä vielä tiedä.

Vartiolaiva 2025-hankkeen päällikkö, Rajavartiolaitoksen alusyksikön päällikkö, komentaja **Marko Aheristo** puolestaan muistuttaa, että Itämerellä tehdään paljon rauhanoimaista yhteistyötä erityisesti



Kesäkuussa 2019 Itämerellä tapahtui vakava öljyonnettomuus. Alueelle hälytetyt torjuntayksiköt kykenivät kuitenkin torjumaan uhan ja keräämään valtaosan päästöistä.

ympäristövahinkojen torjunnassa. Lisääntynyt liikennöinnin volyymi edellyttää parempaa kalustoa.

– Suurkatastrofin sattuessa yhdenkään yksittäisen valtion kapasiteetti ei riitä yksin. Myös meillä täytyy olla kykyä pitkäkestoiisiin operaatioihin ulkomerellä. Aluksen koolla on vaikutusta aluksen merikelpoisuuteen ja hyvä merikelpoisuus on puolestaan perusedellytys kaikelle työlle merellä, Aheristo sanoo.

Rajavartiolaitoksen lentokone- ja laivahankinnat tukevat ja täydentävät toinen toistaan. Hankintojen myötä Rajavartiolaitos pystyy sekä toteuttamaan

omia tehtäviään että palvelemaan muita viranomaisia nykyistäkin tehokkaammin, nopeammin ja varmemmin.

Rajavartiolaitos vastaa rajojen valvonnan lisäksi meripelastuksesta ja merellisten ympäristövahinkojen torjunnasta, ja nämä sekä Rajavartiolaitoksen monet muut tehtävät edellyttävät uudenai-kaista ja monikäyttöistä toimintakykyä niin merellä kuin ilmassa. Lentokone- ja laivahankkeilla Rajavartiolaitos varautuu myös tulevaisuuden uhkiin. ●

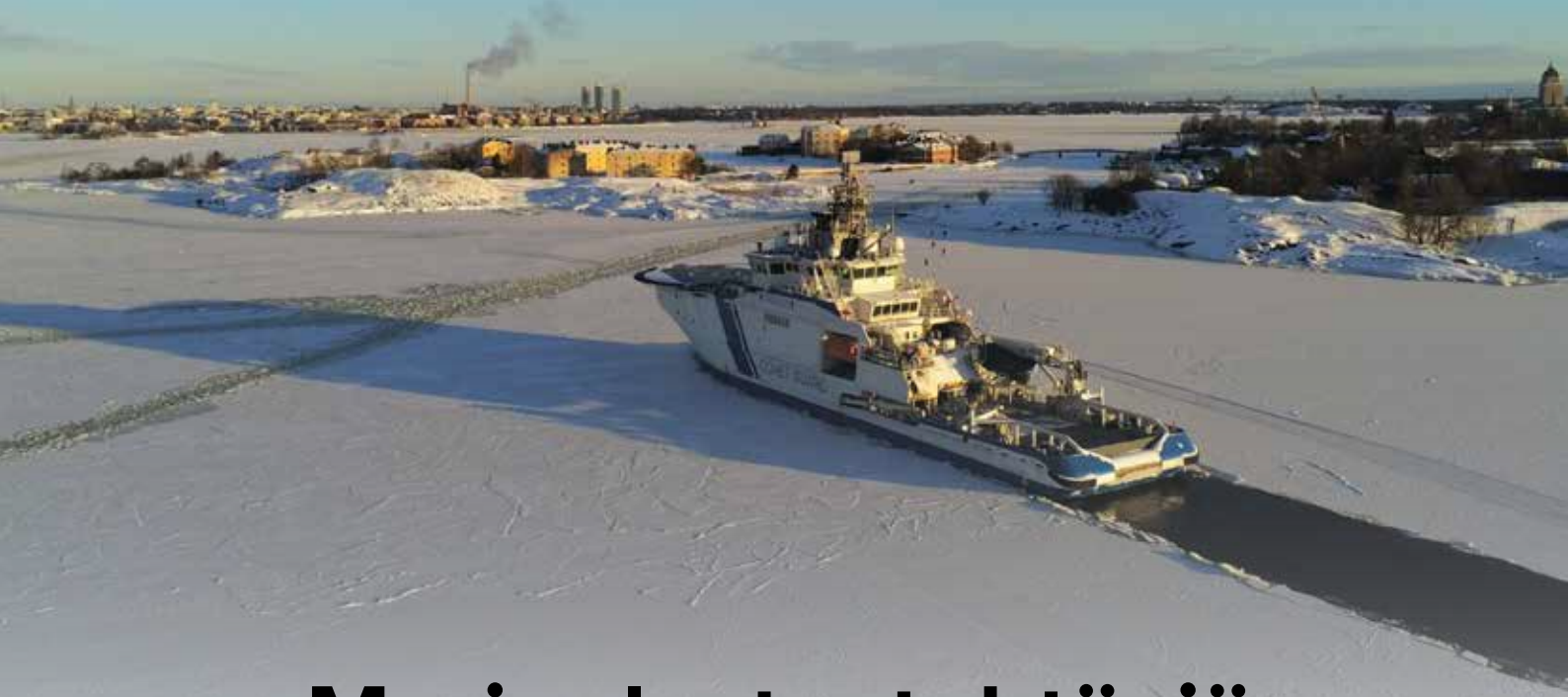
LAIVA- JA LENTOKONE-HANKINNAT

VL2025

- Kaksi monitoimivartiolaivaa
- Korvataan Tursas, Uisko ja Merikarhu
- Jatkossa Rajavartiolaitoksella kolme Turva-luokan alusta
- Eduskunta on myöntänyt 240 miljoonan euron tilausvaltuuden ja määrärahan laivoille
- Tarjouspyynnöt laivoista ovat lähteneet ja päätös niiden rakentamisesta tehdään vuoden 2021 aikana
- Laivat rakennetaan Suomessa

MVX

- Kaksi monitoimilentokonetta
- Korvataan kaksi Dornier 228 -valvontalentokonetta
- Hankinta on Marinin hallitusohjelmassa, nyt odotetaan tilausvaltuutusta
- Selvitys hankinnasta on tehty ja toimittajat ovat vastanneet tietopyyntöön
- Vuoden 2021 aikana lähetetään tarjouspyynnöt



Meripelastustehtäviä jäisellä Suomenlahdella

Mennyt talvi oli poikkeuksellinen paitsi sisärajavaalvonnan palauttamisen ja rajaliikenteen rajoittamisen, myös säiden osalta.

Etelä-Suomea ja samalla Suomenlahdella helli lumi- ja jäätalvi, jollaista ei ole koettu vuosiin. Koronan aiheuttamat rajoitukset ja todellinen talvisää näkyivät Suomenlahden merivartioston työssä.

Meripelastuskeskuksen ja sen yksiköiden kiireeseen sekä tehtävämääriin vaikuttavat merkittävästi sääolosuhteet niin kesä- kuin talviaikana. Kaunis talvisää saa ihmiset liikkeelle. Toisaalta leudot talvet, kuten vuosina 2019–2020,

mahdollistavat veneiden aikaisemmat laskut ja veneilykauden aikaistumisen. Leudon talven myrskyt irrottavat veneitä, jotka jäävät ajelehtimaan ja aiheuttamaan vaaratilanteita.

Kokonaisuudessaan meripelastuksen tehtävämäärä vähenee talvella kesäloma-kauteen verrattuna, mutta meripelastustehtävien vakavuus ja kiireellisyys ovat yleensä kriittisempiä johtuen nopeasta hypotermiavaarasta. Suomessa hypotermia on ympärivuotista, mutta erityisesti

talviaikaan tämä vaatii meripelastuskeskukselta ja merivartioston yksiköiltä nopeita toimia.

Talven pelastustoimet

Jäisinä talvina korostuvat jäihin putoamiset, jotka ajoittuvat pääosin jääpeitteen muodostumisen alkuun ja talvikauden loppuun jäiden ollessa vielä heikkoja. Merialueella virtaukset aiheuttavat petollisia paikkoja, vaikka jää olisi muutoin vahvaa. Näitä paikkoja ovat erityisesti

salmet ja siltojen aluset. Voimakas virtaus voi pohjanmuotojen ja mataloitumisen johdosta nousta pintaveteen ja sitä kautta syödä jääpeitettä alhaalta päin. Kun jääpeitteelle on satanut lunta, ei näitä heikon jään paikkoja voida varmuudella tunnistaa eikä edes havaita etukäteen.

Kuluneen talven alussa ohuelle jääpeitteelle satoi nopeasti lumikerros, joka eristi ja hidasti jäätymistä. Tästä syystä vuodenvaihteen tienoilla oli jäihin putoamisia hieman normaalia enemmän. Jääpeitteen vahvistuttua talven tehtävämäärät palautuivat normaalille tasolle. Kevään tullessa ja sisälahtien sulaessa seuraava tehtäväpiikki voi olla vielä edessä. Koronan aiheuttamista poikkeusoloista riippuen kotimaan matkailu jatkuu vilkkaana ainakin kevään, joten ihmisiä todennäköisesti on saaristossa aiempia vuosia enemmän.

Talven aikana meripelastuskeskus Helsinki vastaanotti monta tehtävää, joissa ilmoittaja näki jonkun putoavan heikkoihin jäihin tai jälkien päätyvän avantoon. Jäljet olivat välillä myös moottorikelkan tai mönkijänkin.

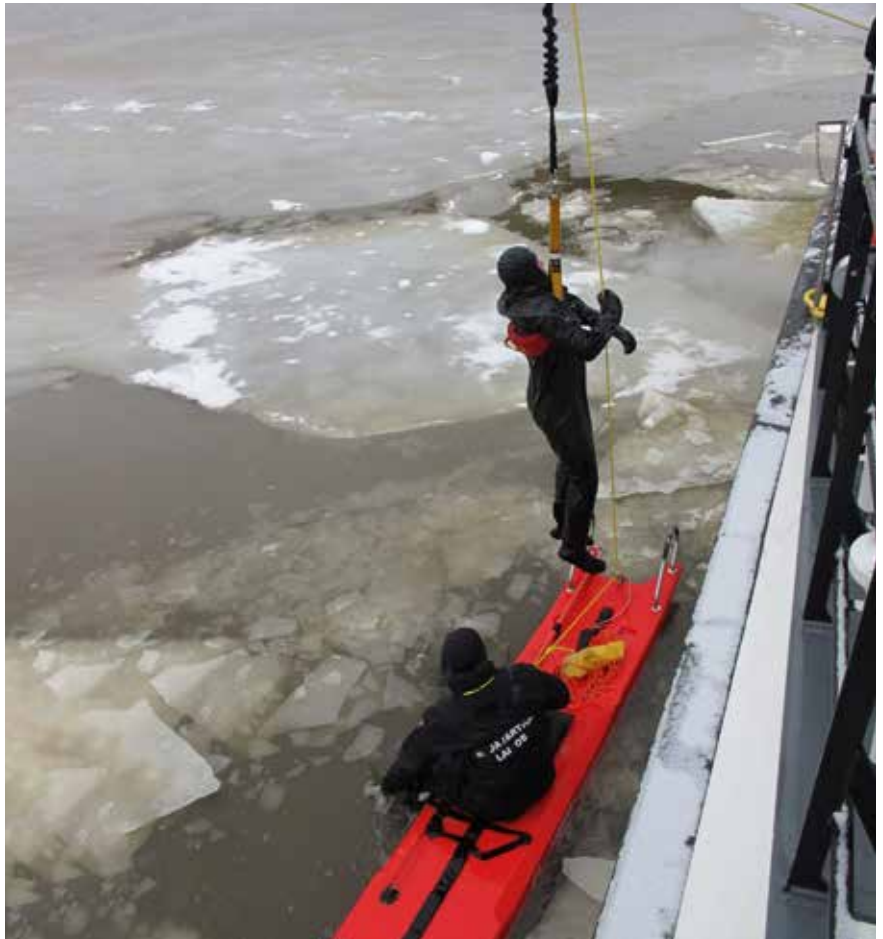
Tehtävien perustoimintamalli on pitkälti sama kuin mies-meressä-tilanteessa kesälläkin. Lähimmät soveltuvat SRU-yksiköt (Search and Rescue Unit) lähtevät kohti onnettomuuspaikkaa ja usein hypotermiavaaran takia liikkeelle hälytetään myös päivystävä meripelastushelikopteri. Talvella onnettomuuspaikoille lähdetään veneillä, ilmatyynyaluksella ja moottorikelkoilla.

Laivojen liikkeitä heikentävät jääpeitettä kauempaakin

Varsin poikkeava tapaus kohdattiin Orregrundin etelän puoleisella ankkuripaikalla. Kahden rahtilaivan välillä siirrettiin lastia, kuten Suomenlahdella tehdään toki päivittäin. Lastin tarkastuksen yhteydessä yksi merimiehistä putosi hyiseen mereen jäiden sekaan. Tapahtumahetkellä vallitsi pohjoistuuli 8–10 m/s ja veden



Etelä-Suomessa koettiin kunnan talvi ja sen myötä jäihin putoamisia.



Talvella hypotermiavaara vaatii meripelastusyksiköltä erityisen nopeita toimia.



Meripelastustehtävä joulukuussa 2020.

lämpötila oli 0 astetta. MRSC Helsingin kirjausten mukaisesti:

Meripelastuskeskus Helsinki hälytti tehtävään meripelastushelikopterin BRH200, sekä luotsiveneen Orrengrun-dista. Lisäksi onnettomuusalukselta (vie-reiseltä alukselta) laskettiin pelastusveneet veteen. Meripelastuskeskuksesta luettiin Mayday Relay -sanoma ja käynnistettiin hätäradioliikenne.

Onnettomuusaluksen pelastusvene tavoitti henkilön jäiden seasta noin 50 minuutin vedessä olon jälkeen ja siirsi henkilön luotsiveneen kyytiin. Veteen pudonnut henkilö oli pelastettaessa tajuissaan ja jutteli pelastajille. Hänellä ei ollut yllään pelastuspukua. Merimies selvisi kylmästä kylvystä säikähdyksellä ja märin vaattein.

Rahtialukset liikkuvat talvella kuten kesälläkin. Merimiehille voi tapahtua onnettomuuksia kaikkina vuodenaikoina, mutta laivojen liikkumisella voi olla myös muita vaikutuksia. Laivojen liikkeet saattavat heikentää jääpeitettä kauempanakin laivaväylästä.

Jäätalvena tärkeä huomioitava seikka on myös se, että vaikka osa saariston väylästä suljetaan, niin pääosa väylästä on käytössä. Kun laivat käyttävät jäätyneitä väyliä, merelle lähteneet retkeilijät saattavat jäädä saarroksiin väylän väärälle puolelle. Muutamakin aamulla ulkosaaristoon lähtenyt retkiluistelijaseurue jouduttiin avustamaan päivällä avatun väylän yli takaisin mantereen puoleiselle jääpeitteelle.

Kenttätöimintää kohdistetaan tarpeen mukaan

Meripelastus on Suomenlahden merivartioston keskeinen tehtävä, mutta toimintaan kuuluu toki myös rajojen valvontaa ja rajatarkastuksia. Sisärajavalvonnan palauttaminen jatkuu edelleen. Merivartioston sisällä painopistettä on siirretty aina tarpeen mukaan ja tätä kirjoitettaessa maaliskuun puolivälissä, yksi painopisteistä on Helsingin Satama ja Suomenlahden merivartioston sataman rajatarkastusyksikön toiminta.

Synergiaetuna rajatarkastuksia teke-vät autopartiot ovat olleet muutamankin

kerran mukana meripelastustehtävissä. Media uutisoi alkuvuonna henkilöstä, joka pilkkiessään puhui puhelimeen ja puhelu katkesi yllättäen. Puhelun toisessa päässä ollut kaveri soitti meripelastuskeskukseen, koska luuli pilkkijän pudonneen jäihin. Helsingin edustan merialueella aloitettiin välittömästi etsinnät eri vi-ranomaisten voimin, ja henkilöä etsittiin laajemminkin.

Henkilö oli iloisesti yllättynyt, kun Rajan autopartion jäsenet koputtivat hänen kotioveensa. Puhelin oli lipsahtanut kädestä pilkkiavantoon kesken puhelun, eikä siinä ollut muu auttanut, kun lähteä kotiin selvittämään tilannetta. Tällä kertaa ihmishenki ei lopulta ollut vaarassa ja etsinnät saatiin päätettyä nopeasti, koska henkilö tavoitettiin. ●

Kirjoittaja kapteeniluutnantti Petteri Blomvall on Suomenlahden merivartioston johtokeskuksen päällikkö.



Länsi-Suomen merivartioston toimintaa pandemian hillitsemiseksi

Sisärajavalvontaa satamissa,
lentoasemilla ja maarajalla.

Koronaviruksen leviämisen estämiseksi maahantuloa on jatkuvasti rajoitettu eri tavoin. Tätä juttua tehtäessä maaliskuun alussa sallittua oli pääsääntöisesti vain työmatkaliikenne, joka on välttämätöntä huoltovarmuuden ja yhteiskunnan toimivuuden kannalta. Maahantulon oikeutus tuli todistaa työnantajan lomakkeella.

Länsi-Suomen merivartiosto tekee töitä terveysturvallisuuden hyväksi satamissa, lentoasemilla ja maarajalla. Hal-

lintoyksiköllä on valvottavaan satamat Turussa, Naantalissa, Vaasassa sekä Ahvenanmaalla Maarianhaminassa ja Långnäsissä. Lentoasemat sijaitsevat Turussa, Vaasassa, Oulussa ja Maarianhaminassa. Lisäksi LSMV vastaa länsirajan vilkkaimman rajanylityspaikan eli Tornion sisärajavalvonnasta.

Korona-aikaan Torniossa on tarvittu lisäväkeä. Komennusmiehiä ja -naisia on saatu itärajan raja-asemilta, joilla liikennemäärät ovat hyvin pieniä. – On ollut

hienoa työskennellä rajatarkastuksen erityisammattilaisten kanssa, ja olemme voineet oppia heiltä tehokkaita työmenetelmiä, sanoo sisärajavalvonnan asiantuntija, kapteeniluutnantti **Jari Nieminen** Länsi-Suomen merivartiostosta.

LSMV:n oma väki toimii paikallisina asiantuntijoina rajanylityspaikoilla. Suurin osa on kuitenkin jatkanut tavanomaisissa tehtävissään, ja joidenkin merivartioasemien toimintaan sisärajavalvonnan palauttaminen ei ole juurikaan vaikuttanut.

Negatiivinen koronatesti matkustajilta

Satamista Turun satama on vilkkain ja aina laivan saapuessa tarkastuksissa tarvitaan useampi partio. Matkustusrajoitusten myötä enää vain pieni osa matkustajista tulee Ruotsista. Suurin osa on risteilymatkustajia tai Ahvenanmaalta tulijoita.

– Satamassa tarkastetaan, että Ruotsista tulijoilla on maahantuloon riittävät ja pätevät syyt. Nykyisin matkustajat ovat jo melko tietoisia kulloisistakin matkustusrajoituksista, mutta uudet rajoitukset aiheuttavat aina kuitenkin haasteita, toteaa Nieminen.

– Jatkuvasti tulee tilanteita, joissa matkustajalta evätään maahanpääsy puuttuvien maahantulon edellytysten takia. Eilen esimerkiksi jouduimme kääntämään Turun satamassa 12 henkilöä ja Tornion maarajalla käännytettäviä oli 20. Samaan aikaan Ruotsi, joka on kiristänyt rajavalvontaansa, käännutti Tornion rajalla 56 matkustajaa Suomen puolelle, Nieminen kertoo.

Myös Turun lentoasemalla on käännytetty matkustajia, jotka eivät ole läpäisseet uusia maahantulomääräyksiä.

Viruksen leviämistä on pystytty estämään sillä, että laivayhtiöt kuten Tallink Silja ja Viking Line vaativat matkustajiltaan negatiivisen koronatestin. Suomeen tultaessa negatiivinen testitulosa saa olla enintään 72 tuntia vanha, ja Ruotsin puolella raja on 48 tuntia.

Myöskään Puolasta Turkuun tuleville Wizz Airin lennoille ei enää oteta matkustajia ilman todistusta negatiivisesta testituloksesta.

Kuntia velvoittava määräys maahan-tulijoiden vapaaehtoisista terveystarkastuksista tuli voimaan maaliskuun alussa. Lentoasemalla on tehty koronatestauksia jo viime vuoden elokuusta lähtien. Lentoasemalle näytteenottajat menevät kerran viikossa, kun viikon ainoa ulkomaanlento saapuu Puolasta. Satamassa on Turun kaupungin järjestämä koronabussi aamuin illoin. Koronatestiin ei



– Pandemian hillitsemiseksi Rajavartiolaitos on toiminut esimerkillisesti. Kolmen päivän varoitusajalla sisäraja-valvonta alkoi heti täysimittaisena koko valtakunnan tasolla, muistelee Jari Nieminen vuoden takaista aikaa.

ohjata risteilymatkustajia tai niitä, jotka tulevat Ahvenanmaalta.

Koronaryhmän viikkopalaverit

Epidemian leviämisen estämiseksi LSMV tekee tiivistä yhteistyötä muiden viranomaisten kanssa. Joka viikko on sidosryhmäpalaveri, johon osallistuu laivayhtiöiden, satamien, terveydenhoitoalan, Turun kaupungin ja LSMV:n edustajat.

– Sosiaali- ja terveysministeriön viikoittaisen koronaviruksen tilannekuvan jälkeen saamme ajankohtaiset tiedot jatkotoimenpiteitä varten. Käymme läpi toimialueemme satamien ja lentoasemien tilanteen ja tarvittavat korjaustoimenpiteet sekä informoimme laiva- ja lentoyhtiötä uusista säädöksistä, kertoo Nieminen.

Turun ja Rauman telakoilla työskentelevien ulkomaalaisten työntekijöiden korona-altistumiset ovat olleet esillä

julkisuudessa. Jari Nieminen toteaa, että telakoille ei ole tullut enää pitkään aikaan uusia työntekijöitä ja että tartunnat ovat levinneet jo pidempään Suomessa olleiden keskuudessa.

– Mayerin Turun telakan henkilöturvallisuusjohtaja on yksi tärkeä sidosryhmämme jäsen ja tiedän, että heillä on erittäin tiukka linja siitä, keitä telakalle pääsee.

Oma väki pysynyt terveenä

Rajavartiolaitoksessa on vain muutamia henkilöitä sairastunut koronaan. – Viime keväänä varauduttiin siihen, että suurella todennäköisyydellä henkilöstöä sairastuu ja yksiköiden toimintakyky saattaa vaarantua. Mutta onneksi niin ei käynyt, kertoo Jari Nieminen.

Rajatarkastajiin tauti ei näytä tarttuvan, vaikka he ovat jatkuvasti läheisessä



SPR:n henkilöstöä ohjaamassa Ruotsista tulijoita kaupungin järjestämään vapaaehtoiseen koronatestiin.

tekemisessä muiden ihmisten kanssa. Rajavartijat ovat hyväkuntoista väkeä eivätkä kuulu riskiryhmiin, joten koronakotusjonossa eivät ole etupäässä. Koronaa vastaan suojaudutaan tavanomaisilla suojautumiskeinoilla kuten kasvomaskeilla ja käsineillä.

– Rajavartiolaityksella oli jo ennen korona-aikaa tarkat suunnitelmat sisärajavalvonnan palauttamiseksi. Nyt kun suunnitelmia on toteutettu käytännössä näinkin pitkään, olemme paljon viisaampia monen asian suhteen.

– Rajavartiolaityks on toiminut erittäin tehokkaasti. Vieläkin hämmästelen sitä, kuinka nopeasti saimme sisärajavalvonnan käynnistettyä. Kolmen päivän varoitusajalla toiminta alkoi heti täysimittaisena koko valtakunnan tasolla. On se sellainen henkselien paukuttamisen paikka, nauraa Jari Nieminen.

Kapteeniluutnantti Jari Nieminen on ollut käynnistämässä ja johtamassa sisärajatarkastuksia Länsi-Suomen merivartioston osalta. Jatkossa hän voi seurata koronaepidemian torjuntaa hieman sivusta, sillä maaliskuun alussa hän pääsi nauttimaan eläkepäivistään palveltuaan Rajavartiolaityksestä 30 vuoden ajan. ●



Turun satamassa on koronabussi aamuin illoin Viking Linen ja Tallink Siljan alusten saapuessa. Tällä kertaa testiin tuli vain kaksi matkustajaa.



Sisärajavalvonta työllistää Helsingin satamissa

Maahantulon edellytykset tarkastetaan rajatarkastusten yhteydessä.

Suomenlahden merivartioston sataman rajatarkastusyksikkö jatkaa tehokasta työtään sisärajavalvonnan toimeenpanossa Helsingin satamassa. Rajatarkastuksia tehdään Helsingin sataman alueella kolmessa eri paikassa: Länsisatamassa, Katajanokalla ja Vuosaaressa.

Sataman rajatarkastusyksikössä suoritettujen toimenpiteiden lukumäärä on pysynyt korkeana rajanylitysliikenteen rajoitusten muututtua 27.1.2021. Raja-

tarkastusten seurauksena tehtyjen jatko-toimenpiteiden lukumäärä on kasvanut entisestään kevään mittaan.

Pelkästään maaliskuun ensimmäisen viikon aikana yksikkö tutki perusteellisesti toisen linjan lisätarkastuksessa 290 ulkomaalaisen maahantulon edellytyksiä ja käännösti 98 matkustajaa takaisin Vieroon.

Sataman rajatarkastusyksikkö on johtanut vuoden 2021 alkukevään aikana

toistaiseksi neljä valvontaiskua, joissa on tarkastettu Helsinkiin saapuvaa raskasta liikennettä yhdessä muiden PTR-viranomaisten kanssa. Ajoneuvoihin kätkeytyneitä henkilöitä pyritään paljastamaan erillisten valvontaiskujen lisäksi rajakoirien avulla.

1300 etsintäkuulutettua

Sisärajavalvonnan aikana on tähän mennessä havaittu yli 1300 kuulutusta, joista



Helsingin satamissa viikoittaiset matkustajamäärät olivat maaliskuussa 10 000–13 000 välillä. Yli puolet matkustajista on rahti- ja logistiikkahenkilöstöä.

yli 1000 on kansallisia etsintäkuulutuksia. Etsintäkuulutusten perusteena ovat jatkotoimenpiteet suoritetaan pääsääntöisesti Helsingin poliisilaitoksen toimesta, Suomenlahden merivartioston ja Helsingin poliisilaitoksen välisen yhteistoimintasopimuksen mukaisesti.

SLMV:n sataman rajatarkastusyksikön toiminnassa korostuu Helsingin sataman rajanylityspaikan erityispiirteiden tuntemus, hallinnollisten toimenpiteiden osaaminen, yhteistyö muiden viranomaisien kanssa sekä vahva tekemisen meininki Suomen rajaturvallisuuden ja kansanterveyden hyväksi.

Sataman rajatarkastusyksikön tukena toimii tällä hetkellä henkilöstöä SLMV:n Helsingin rajatarkastusosastosta, Porkkalan ja Kotkan merivartioasemilta, merivartioston Rikostorjuntayksiköstä sekä Kaakkois-Suomen rajavartiostosta.

Rajavartiolaitoksen päällikkö, kenraaliluutnantti **Kostamovaara** tarkasti yksikön tilanteen 15.2.2021. Tilannekat-
sauksen jälkeen seurattiin erityisesti aut-
tomatkustajille suoritettavia rajatarkas-



Rajavartiolaitoksen päällikkö Pasi Kostamovaara tarkastamassa Sataman rakatarkastusyksikön tilanteen.

tuksia ja keskusteltiin sisärajavalvonnan toimeenpanosta Helsingin satamassa.

Kaakkois-Suomen rajavartioston komentaja, eversti **Blomqvist** vieraili yksikössä perjantaina 26.2.2021 ja tapasi yksikköön komennetun Kaakkois-Suomen rajavartioston komennusosaston. Vierailun yhteydessä tutustuttiin satamassa suoritettaviin rajatarkastuksiin autopisteellä,

jossa osa Kaakkois-Suomen rajavartioston komennusosastosta työskentelee. ●

Kirjoittaja kapteeniluutnantti Joona Castrén toimii SLMV:n sataman rajatarkastusyksikön päällikkönä.



Sallassa rajanylitys hiljeni

Henkilöstön työkomennukset sisärajavaltontaan
ovat jatkuneet jo yli vuoden.

Sallan rajanylityspaikka Lapin maakunnan itäosassa avattiin liikenteelle syyskuussa 2002. Siitä on tullut vuosien mittaan vilkas rajanylityspaikka. Normaalioloissa rajatarkastuksia on tehty noin 300 matkustajalle vuorokaudessa.

Rajan yli liikkuu tavaraliikennettä sekä venäläisiä ostos- ja lomamatkalaisia. Ostoksilla käydään Rovaniemellä ja Kuusamossa ja myös kylpylät ovat suosittuja kohteita. Suomalaiset puolestaan käyvät rajan toisella puolella lähinnä tankkaamassa edullisempaa polttoainetta.

Sallan rajavartiolaitoksen valvontavastuulla on pisin, noin 240 kilometrin osuus Venäjän vastaisesta rajasta.

Henkilöstön kokonaisvahvuus on 79 henkilöä. Kaikki tekevät sekä rajojen valvontaa maastossa että matkustusasias-

kirjojen tarkastuksia rajanylityspaikalla.

– Näin saamme vaihtelevuutta ja monipuolisuutta töihin. Lisäksi tehtävissä vaaditaan erityisosaamista, kuten rajatarkastuksissa asiakirjatutkijaa ja ajoneuvotutkijaa ja rajojen valvonnassa koiramiehiä ja rikostoimintaan perehtyneitä, kertoo Sallan rajavartiolaitoksen päällikkö, kapteeni **Matti Luusua**.

Maaliskuu 2020 muutti kaiken

Koronaepidemian myötä tänä päivänä Sallan rajanylityspaikalla tarkastetaan keskimäärin viiden henkilön matkustusasias-asiakirjat päivässä.

– Hakereikka tuo pari kertaa päivässä lastin Suomen puolelle ja jokunen kaksoskansalainen ylittää rajan silloin tällöin, kuvaa Luusua.

Raja-asemalla pärjätään nyt kahdella rajatarkastajalla. Myös aseman aukioloaikoja on lyhennetty muutamalla tunnilla. Rajatarkastusten hiljaisempaa aikaa on hyödynnetty henkilöstön ammattitaitoa edistävään koulutukseen, ja käytössä on erilaisia tietokoneavusteisia kursseja.

Työvoimaa sisärajojen valvontaan

Sisärajavaltontaan aikana Sallan rajavartiolaitoksen väelle on ollut suurta kysyntää Ruotsin ja Norjan rajanylityspaikoilla. Aseman normaalitehtäviin on kutsuttu töihin evp-reserviläisiä.

– Tuemme Muonion rajavartiolaitosta länsirajalla ja Kilpisjärvellä sekä Ivalon että Raja-Joosepin rajavartiolaitosten muodostamaa kenttäjohtoaletta Nuor-



< Pandemian aikana rajan on ylittänyt keskimäärin viisi henkilöä vuorokaudessa.

^

Vuosi 2013 oli vilkkainta aikaa Sallan rajanylityspaikalla, silloin rajan ylitti keskimäärin 700 matkustajaa vuorokaudessa.

gamissa. Henkilöstöämme on jatkuvasti työkomennuksella yhdeksän vuorokauden jaksoissa. Sekä Kilpisjärvelle että Nuorgamiin on täältä matkaa noin 500 kilometriä, joten lyhyemmäksi aikaa sinne ei kannata lähteä.

Sisärajavalvonnan kohteissa on minimimiehitys ja töitä tehdään kahdessa vuorossa. Majoitus on hoidettu paikallisten matkailuyrittäjien kanssa.

– Työkomennuksia on jatkunut jo vuoden, ja täytyy kiittää henkilöstöämme, joka on jaksanut tosi hyvin. Siihen vaikuttaa varmasti myös se, että meillä tehdään normaalistikin pidempiä, 3–6 vuorokauden työjaksoja, kun ihmiset tulevat kauempaa töihin. Palautumista auttaa myös työkomennuksen jälkeinen parin viikon vapaa, Luusua kuvaa.

Videoneuvottelut vakiintuneet

Matti Luusua on tyytyväinen, että koronarajoitusten aikana on opittu käyttämään videoneuvotteluja päivittäisenä työkaluna. – Aiemmin kokoonnuttiin kasvojen nähtävien pitämään palaveria ja video-

neuvottelut olivat harvinaisia. Uskon, että videoneuvottelut ovat tulleet jäädäkseen.

– Sisärajavalvonnan alkaessa pidimme videoneuvotteluja päivittäin. Nykyisin Lapin rajavartioston keskinäisiä etätapaamisia on kaksi kertaa viikossa, ja ne liittyvät sisärajavalvonnan tilannekatsauksiin ja muuttuneisiin ohjeistuksiin.

Rajatarkastajat voivat lukea aina viimeisimmät rajaylitysohjeet tietokoneelta. Harvoin käy niin, että uusi tieto ei olisi tavoittanut rajatarkastajaa, Luusua sanoo.

– Etätöihin emme ole kuitenkaan siirtyneet, sillä se ei oikein sovi rajavartiolaitoksen työskentelyyn, jossa käytännön työ on ihmisten kohtaamista rajalla. ●



Sallan rajavartiolaitoksen valvontavastuulla on pisin, noin 240 kilometrin osuus Venäjän vastaisesta rajasta.



Rajan ensimmäinen ensivasteauto Kainuun rajavartiostoon

Ensivasteauto parantaa turvallisuutta
harvaanasutulla rajaseudulla.

Tammikuisena pakkasaamuna Kajaanin Leirimäellä liikkuu päällisin puolin tavallisen näköinen Rajavartiolaituksen virka-auto, Mercedes-Benz Sprinter. Tarkempi tutustuminen autoon kapteeni **Vesa Heikkisen** kanssa kuitenkin kertoo toista. Virka-auto on Rajavartiolaituksen ensimmäinen varsinainen ensivastetehtäviin rakennettu partioauto. Se tuli tammikuun puolivälissä ensivasteautoksi Vartiuksen rajavartioasemalle Kuhmoon.

Ensivasteauto hankittiin Rajavartiolaitukselle käytettynä Kainuun sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymän Ensihoitokeskukselta, joka oli uusimassa kalustoaan.

Autoa on muokattu Rajan tarpeisiin muun muassa päivittämällä tietotekniikkaa. Autossa on erinomaiset tilat ensivastetoiminnan varusteille sekä potilaiden tutkimiselle säältä suojassa. Potilaiden kuljetus ei lähtökohtaisesti kuulu Vartiuksen ensivastepartion tehtäviin, vaan siitä huolehtivat Kainuun sotien Ensihoitokeskuksen ambulanssit kuten aiemminkin.

Kustannustehokas hankinta

Vartiuksen ensivastepartion käytössä on ollut ensivastekalustolla täydennetty tavallinen partioauto, joten uusi ensivasteauto on hyvä päivitys toimintakykyyn. Täysin uuden partioauton varustelu ensivastekäyttöön olisi maksanut huomati-

tavasti enemmän. Vartiuksessa ensivastetyössä autolla ajetaan vuodessa vain muutamia tuhansia kilometrejä, joten käytetyllä ambulanssilla on vielä paljon käyttöikää jäljellä.

Ensihoitokeskuksesta käytettynä ostettu ambulanssi oli varusteltu valmiiksi. Sen tietotekniikka ja muu hälytysajoneuvovarustus oli lähes täysin samanlaista kuin Rajavartiolaituksen käyttämä.

– Ensivasteauto on kustannustehokas ratkaisu sekä Kainuun sotelle että Rajavartiolaitukselle. Auto parantaa turvallisuutta toiminta-alueellaan Pohjois-Kuhmon ja eteläisen Suomussalmen harvaan asutuilla rajaseuduilla. Odotamme kiinnostuneina käyttäjäkokemuksia au-



Vartiuksen ensivasteauto hankittiin käytettynä Kainuun sotien Ensihoitokeskukselta, joka oli uusimassa kalustoaan. Uudessa ensivasteautossa on erinomaiset tilat ensivastetoiminnan varusteille sekä potilaiden tutkimiselle säältä suojassa.

tosta myös tulevaisuutta silmällä pitäen, kertoo kapteeni Vesa Heikkinen Kainuun rajavartiostosta.

– Sekä sote että Raja säästivät. Soten ei tarvinnut purkaa auton varustelua, jota siviilimarkkinoille myytävässä autossa olisi pitänyt tehdä eikä meidän tarvinnut asennuttaa vastaavia varusteita, toteaa Heikkinen.

Ensivastetoiminta on osa turvallisuustehtävää

Kainuun rajavartiosto osallistuu harvaan asutun rajaseudun turvallisuuspalveluiden tuottamiseen erityisesti nopean avun tilanteissa, joissa toinen auttava viranomainen voi olla hyvinkin kaukana kohteesta. Poliisi- ja pelastustehtävien lisäksi harvaan asutulla seudulla niin kutsuttuihin Harvaturva-tehtäviin kuuluu myös ensihoidon vastetehtäviä. Vartiuksen rajavartioasemalle sijoitettu ensivastepartio hoitaa vuosittain 40–50 ensivastetehtävää Kuhmon pohjoisosissa ja Suomussalmen eteläosissa.

Ensivasteella tarkoitetaan ensimmäiseksi hätätilapotilaan tavoittavan yk-

sikön apua. Ensivaste tekee ensiarvion tilanteesta, antaa hätäensiapua, osaa raportoida havaintojensa perusteella ja pystyy muun muassa kammiovärinän hoitamiseen defibrilloimalla. Tyypilliset Rajavartiolaitoksen ensivastetehtävät liittyvätkin sairauskohtauksiin ja erilaisiin onnettomuuksiin. Ensivastetoiminnan tarkoituksena on lyhentää hätätilapotilaan auttamisviivettä.

Ensivastetoiminta kuuluu Rajavartiolaitoksen lakisääteisiin tehtäviin, ja sitä toteutetaan Kainuun rajavartioston lisäksi myös monessa muussa Rajan hallintoyksikössä. Vartiuksen rajavartioasemalla ensivastetehtäviin osallistuvat rajavartijat ovat saaneet perehdytyksen Kainuun sotien Ensihoitokeskuksen perus- ja täydennyskoulutuksessa. He ovat olleet myös työharjoittelussa Ensihoitokeskuksen ambulansseissa. Kainuun rajavartiosto osallistuu ensivastetoimintaan Kainuun sotien kanssa laaditun sopimuksen perusteella. Yhteistyötä Ensihoitokeskuksen kanssa kiitelläänkin usein, viimeksi tämän onnistuneen ensivasteautohankinnan yhteydessä.

Kainuun rajavartiosto aloitti ensivastetoiminnan vuoden 2013 alussa. Ensivastetehtäviin siitä asti osallistunut vanhempi rajavartija **Jaakko Halttu** arvioi, että vanha partioauto oli jo elinkaarensa lopussa.

– Uusi ensivasteauto on riittävän maastokelpoinen huonoilla teillä liikuttaessa ja isoksi autoksi yllättävän helppo hallittava hälytysajossa. Rajavartiolaitoksen ensivastetoiminta poikkeaa muista alan toimijoista siten, että ensivastetehtävälläkin olemme aina lainvalvontaviranomaisia. Mukaan on mahdollista tarvittaessa erilaista varustusta tehtävän mukaan, Halttu kertoo.

– Sairastuneen tai onnettomuuteen joutuneen kannalta Rajavartiolaitoksen ensivasteyksikkö tuo hyvän lisän toimintaan. Moottorikelkkailija, pihamaalla kaatunut, maastossa sairastunut tai liikenneonnettomuudessa loukkaantunut saadaan helposti ajoneuvon lämpöön. Tällöin ensihoitaja ottaa potilaasta vastuun rajamiehen toimiessa yksikön kuljettajana, sanoo ensihoitopäällikkö **Jukka Angerman** Kainuun sotien Ensihoitokeskuksesta. ●

Dronet tuovat suorituskykyä rajojen valvontaan

Kulunut toimintavuosi on ollut koronavirusepidemian myötä täysin poikkeuksellinen ja se on vaikuttanut suuresti myös Kainuun rajavartioston toimintaan. Pandemiasta huolimatta rajavalvonta ja rajaturvallisuus edellyttävät kuitenkin jatkuvaa kehitystyötä ja ajassa kiinnipysymistä. Tätä kehitystyötä on jatkettu myös kuluneen toimintavuoden aikana.

Nykyaikana tekniikan kehitys ja kehityksen nopeus vaikuttavat työhön kuin työhön, ja se näkyy rajavartijan työssä vilkkaiden rajanylityspaikkojen ohella myös erämaiden selkosilla.

Viime aikoina yksi nopeimmin kehittyneet valvontatekniikan osa ovat kevyet miehittämättömät ilma-alukset, joista kansan suussa käytetään nimitystä drone. Dronet ja niihin kiinnitetyt kameralaitteet ovat yksi tärkeimmistä uusista tekniikan käytön sovellutuksista rajavalvontatyössä.

Droneista partion päivittäinen työkalu

Kainuun rajavartiostoon on hankittu viime vuoden aikana droneja tavoitteena tehdä siitä partion yksi päivittäin käyttämä työkaluista. Huolimatta siitä, että käyttökokemuksia ei ole pitkältä ajalta, on jo nyt havaittu laitteiden tuovan lisäarvoa Rajavartiolaitoksen eri tehtävissä. Dronella on mahdollista havaita laajalta kohdealueelta mahdolliset liikkujat nopeasti. Laitteiden antaman informaation avulla voidaan kohdentaa resursseja oikeaan suuntaan esimerkiksi kadonneiden etsinnässä.

Teknisiltä ominaisuuksiltaan laadukkaat välineet soveltuvat käytettäväksi monenlaisissa rajaturvallisuuden tehtävissä rajojen valvonnasta rikostorjuntaan ja pelastustoimintaan. Käyttäjien määrää lisätään niin, että rajavartiosto kykenee jatkuvasti hyödyntämään dronien tuomaa

lisäarvoa sekä suunnitelmallisesti että tilanteen mukaisesti.

Kainuun rajavartioston henkilöstöä on koulutettu dronen käyttöön ja koulutusta jatketaan kuluvana vuonna. Tämän vuoden kuluessa saavutetaan tilanne, jossa jokainen partio voidaan tarvittaessa varustaa dronella.

Dronet ja niiden suorituskyky kehittyvät hurjaa vauhtia ja Rajavartiolaitoksen tulee pysyä siinä mukana. Uusimalla ajoittain tekniikkaa ja kehittämällä omia toimintamalleja voidaan rajaturvallisuuden eteen tehtävässä työssä hyödyntää uuden tekniikan tuomat mahdollisuudet jatkossakin. ●

Kirjoittaja majuri Mikko Kauppila toimii Kainuun rajavartioston rajatoimiston päällikkönä.



Kainuun rajavartioston henkilöstöä dronen käyttökoulutuksessa.

Yhteistyötä meriympäristön säästämiseksi

HYLYT-hankkeessa kehitetään vedenalaistöitä ja hylkyihin liittyvien ympäristöriskien hallintaa.

Rajavartiolaitos ja sen vedenalaisosaaminen ovat tärkeässä asemassa Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) vetämässä HYLYT-hankkeessa, jossa pyritään löytämään ratkaisuja hylkyihin liittyviin kysymyksiin sekä kehit-

tämään viranomaisyhteistyötä vedenalaistöissä.

Suomen merialueilla lepää mittava määrä hylkyjä, joista osan katsotaan saattavan aiheuttaa ympäristöongelmia meriluonnolle. Tavallisesti puhuttaessa

haittaa aiheuttavista kohteista ymmärretään hylkyiksi sellaisia uponneita aluksia, jotka ovat kulkeneet öljyllä toimivien koneiden avulla tai jotka ovat kuljettaneet lastinaan öljytuotteita. Erilaisten öljyjen lisäksi aluksissa on saattanut olla lastinaan



Jut'n Feldtmann hylyn tyhjennys. Etualalla pora, jolla tehtiin reikä tankkiin ja muoviviletu, jossa virtaa hylystä pumpattua polttoainetta. Taustalla projektijohtaja Uljas Hietapakka (SYKE), etuoikealla Merikarhun konepäällikkö Kari Saarela ja sukelluspuvussa Merikarhun perämies Arthur Heickell. (Kuva: Raja).

muitakin vaarallisia aineita, yhdisteitä ja räjähteitä, joista saattaa aiheutua ympäristölle haittaa.

Maailmanlaajuisesti on arvioitu olevan noin 8 500 sellaista hylkyä, joista arvioidaan olevan haittaa meriluonnolle, ja jotka voivat aiheuttaa ympäristön pilaantumista. Suurimmassa osassa näistä öljyä on vähäisiä määriä, mutta joukossa on lukuisia joukko sota-aluksia, säiliöaluksia ja suuria kauppa-aluksia, joissa kuskakin voi olla jäljellä satoja tai tuhansia tonneja öljyä.

Myös Itämerellä arvioidaan olevan tuhansia hylkyjä, joista aiheutuu tai saattaa ajanpitkään aiheutua ympäristön pilaantumista. Osa Itämeren hylkyistä on sota-ajan hylkyjä, joista monesta osa polttoaineesta on jo uppoamisen yhteydessä valunut ulos tai palanut aluksen tuhoutumisen yhteydessä. Silti näissäkin hylkyissä voi olla jäljellä merkittäviä määriä erilaisia öljyjä.

Hylkykohteista kerätty tietoa yli 30 vuotta

Suomen ympäristökeskus ryhtyi keräämään tietoja vesialueittemme hylkykohteista vuodesta 1987 lähtien. Vuonna 1996 arvioitiin hylkyjen määräksi noin 500. Tuolloin suurella osalla kohteita todellinen sijainti oli epävarma, eikä tiedossa ollut varmuudella hyllyn polttoainemäärää. Hylkytietoja kuitenkin kerättiin, ja vuoden 2015 tasossa SYKEN rekisteri käsitti jo toistatuhatta hylkyä.

Tämän lisäksi Traficomista saatiin merenmittauksen ohessa löydettyjä hylkykohteita niin kutsuttujen hylkykorttien muodossa yli 300 korttia, jotka on pääosin ristiin tarkistettu alkuperäisen rekisterin kanssa. Myös viimeaikaisten kaasuputki-hankkeiden yhteydessä on löydetty lisää hylkyjä, ja on todennäköistä, että hylkykohteita löydetään lähitulevaisuudessa vielä lisää.

HYLYT-hankkeen tavoitteet

HYLYT-hanke alkoi vuoden 2019 alussa Ympäristöministeriön toimeksiannosta.

Hankkeen keskeisiksi tavoitteiksi asetettiin:

- Osaamisen varmistaminen vedenalaistöissä ja valmiuden kohottaminen hylkyihin liittyvien ympäristöriskien poistamisessa. (Vuosien 2019 ja 2020 aikana on pidetty useita koulutusjaksoja saneerauksessa tarvittavien laitteiden käyttöön. Käyttökoulutuksissa on ollut henkilöstöä Rajavartiolaitoksesta ja Merivoimista.)
- Öljynpoistoon soveltuvien kohteiden tunnistaminen ja öljynpoisto-operaation toteutus 1–2 valitussa kohteessa hankkeen aikana. (Vuonna 2019 tyhennettiin Veli ruoppaaja öljyistä Hangon edustalla ja vuonna 2020 Hanna Marjut ja Fortuna hylt Kihdillä.)
- Toimintamallin kehittäminen tulevaisuutta varten, missä otetaan huomioon eri viranomaisten mahdollisuudet vedenalaistöiden suorittamisessa, vastuukysymykset ja riskit.

Suomessa on aiemmin toteutettu hylkyihin liittyviä öljynpoisto-operaatioita SYKEN johdolla, jolloin SYKE silloisena öljyntorjunnasta vastaavana toimijana katsoi joidenkin kohteiden saneerauksen olevan ympäristön pilaantumisen estämisen kannalta tarkoituksenmukaista.

Kuuluisimpia työkohteita olivat esimerkiksi Park Victoryn öljynpoisto-operaatio Utön vesillä ja autolautta Estonian öljyjen poisto. Rajavartiolaitos on osallistunut aiempiin hankkeisiin sukeltajiensa ja ROV-kalustonsa avulla, joskin valtaosa saneerauksista on tehty Merivoimien öljyntorjunta-aluksilta Puolustusvoimien raivaajasukeltajien voimin.

Vastuut hylkyistä

Öljyntorjunnan operatiivisen vastuun siirryttyä SYKEstä Rajavartiolaitokselle todettiin, ettei hylkyjen pilaumisriski itse asiassa kuulu välittömästi kellekään viranomaisista eivätkä vastuukysymyksetkään ole selviä hylkyjen saneeraustöiden osalta.

Yleistäen voidaan todeta, että niin kutsuttuja arkeologisia hylkyjä valvoo

Suomessa Museovirasto, jolloin 100 vuotta vanhemmat hylkykohteet ovat ko. viraston toimivaltaan kuuluvia. Rajana voidaan tällä hetkellä pitää jos ensimmäisen maailmansodan aikaisia hylkyjä, joista osassa oli öljyä ja räjähteitä, ja jotka siten saattavat tai ovat jo saattaneet pilata meriluontoa. Toisena rajapyykkinä voidaan pitää niin kutsuttua Nairobin sopimusta, joka astui hylkyjen osalta voimaan 14.4.2015. Se asettaa rekisteröidylle laivanomistajalle velvollisuuden poistaa uusi hylky ja / tai siihen liittyvät vaaralliset aineet yhteistyössä viranomaisten kanssa. Yleissopimuksessa on myös velvoitteita, joiden nojalla myös rannikkovaltio voi poistaa hyllyn tai vaaralliseksi katsotut aineet omistajan kustannuksella.

Merenpohjassa jo jonkin aikaa maaneille hyllyille ei yleensä löydy omistajaa. Ei ole myöskään selvää, missä määrin omistajan velvollisuudet ulottuvat ajassa taaksepäin. Periaatteessa siis kaikki öljyä tai muuta haitallista ainetta ympäristöön vuotavat hylt, joista kukaan ei vastaa, joudutaan saneeraamaan yhteiskunnan varoin.

Viranomaistasolla ei ole selvää vaarallisten aineiden muodostaman riskin omistajuudesta. Öljypäästön suhteen on kuitenkin selvää, että mikäli hylystä todetaan nousevan öljyä, joutuu Rajavartiolaitos silloin pohtimaan eri toimenpiteiden tarkoituksenmukaisuutta joko vuodon tukkimiseksi tai kohteen saneeraamiseksi.

Turva hylkytiedustelujen ytimessä

HYLYT-hankkeen käynnistyttyä alkuvuodesta 2019 on Rajavartiolaitoksen vartiolaiva Turva ja sen sukeltaja-asiantuntijoita osallistunut useaan tiedusteluoperaatioon.

Keväällä 2019 toteutettiin viikon mittainen purjehdus, jossa tiedusteltiin aluksen ROV-laitteiston avulla useita hylkykohteita Suomenlahdella. Operaation aikana vierailtiin kolmessa venäläisessä sukellusveneessä, tarkasteltiin Helsingin edustalla lepäävää Königin Louise hylkyä



Havainnekuva OXYCOM 70 märkäkellojärjestelmästä.

ja ulompana lepäävää venäläistä Gordyi hävittäjää.

Hangon edustalla tiedusteltiin Veli ruoppaajan hylky ja sen vieressä makaava Sisko hylky. Hangon alueella oli tuolloin toistuvasti löydetty rannoilta pieniä määriä öljyä, ja tiedustelun avulla haluttiin katsoa ovatko Veli ja/tai Sisko syypäitä rannoille ajautuneeseen öljyyn. SYKE ja Merivoimat suorittivat syksyllä 2019 operaation Hangon edustalla, missä Veli hylystä poistettiin sen polttoaineet. Siskon polttoaineet oli jo tyhjennetty vuosia aiemmin vastaavassa operaatiossa.

VL Turva myös isännöi median edustajia kesällä 2019, jolloin toimittajia vietiin Königin Louise kohteelle tutustumaan vedenalaistiedusteluun ja aluksen laitteisiin. Loppuvuodesta toteutettiin tiedusteluretki Saaristomerelle, jossa ROV laittein tiedusteltiin panssarilaiva Ilmarisen hylkyä sekä Rauman edustalla varsin syvässä makaavaa Wieschaffens hylkyä. Ilmarisen hylyssä arvioidaan vielä olevan jäljellä noin 100 tonnia öljyä, joka

aluksen korroosion edetessä saattaa alkaa valua meriluontoon. Myös Wieschaffennissa on merkittävä määrä öljyä jäljellä. Molempien alusten saneeraaminen ei tiedustelun valossa ole kuitenkaan vielä välttämätöntä.

Sukeltajien haasteena työskentelysyvyys

Rajavartiolaitoksen työnä viimeksi suoritettu hylyn öljyn tyhjennysoperaatio oli vuonna 2011, jolloin VL Merikarhu suoritti omana työnään Helsingin edustalla rahtilaiva Jut'n Feldmannin tyhjennyksen. Uppoamispaikalla vettä on yli 40 metriä. Merikarhu ankkuroitiin kohteen yläpuolelle kuudella ankkurilla.

Tyhjennys suoritettiin partiovuoron puitteissa niin, että sukellustyöt varauduttiin keskeyttämään mahdollisen meripelastustehtävän ajaksi. Laivan varppaaminen oikeaan kohtaan hylyn yläpuolelle kuudella ankkurilla oli työlästä ja hidasta. Mahdollisen meripelastus- tai muun rajaturvallisuuteen liittyvän tehtä-

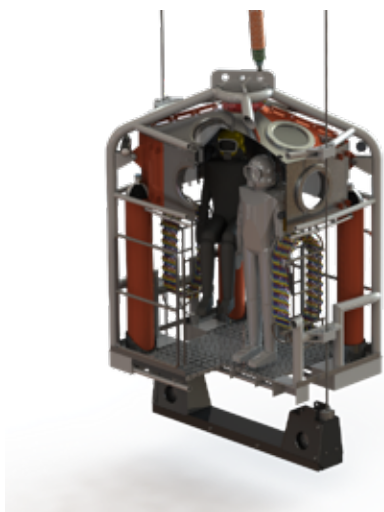
vän sattuessa olisi varppiankkurit jätetty mereen poijutettuina odottamaan työn jatkumista.

Suurimman haasteen aiheutti kuitenkin 39 metrin työskentelysyvyys. Tässä syvyydessä sukeltajalla oli vain 15 minuuttia sukellusaikaa, ennen kuin nousu pintaan oli aloitettava. Matkalla pintaan sukeltajan piti lisäksi tehdä turvapysähdyksiä sukeltajantaudin ehkäisemiseksi.

Jut'n Feldmann hylky saatiin tyhjenettyä onnistuneesti. Tiedossa oli kuitenkin, että Suomen talousvyöhykkeellä on useita korkean ympäristöriskin omaavia hylkyjä, joiden työskentelysyvyys olisi yli 50 metriä. Tässä syvyydessä pidempikestoinen työskentely ei olisi mahdollista ilman kaluston kehittämistä.

Avuksi uutta teknologiaa

Kun uusia vartiolaivoja lähdettiin suunnittelemaan 2010-luvulla, oli yksi tavoitteista parantaa Rajavartiolaitoksen vedenalaista suorituskkyä. Tämän työn hedelmänä valmistui VL Turva. Turva on



Havainne kuva märkäkellosta.

rakennettu DP 2 -luokkaan (Dynamic Positioning). Tämä tarkoittaa, että alusta ei tarvitse ankkuroida sukellustyön ajaksi, vaan alus pysyy paikoillaan potkurien avulla tietokoneen ohjaamana. VL Turva on myös varustettu painekammioilla. Vuoden 2021 aikana Turvan suorituskyky vedenalaistöissä paranee entisestään, kun siihen asennetaan märkäkello.

Märkäkellojärjestelmä mahdollistaa kahden sukeltajan laskemisen 60 metrin syvyyteen ankkuroimatta alusta. Märkäkelloon tulee letkustoa pitkin hengityskaasu sukeltajille. Samaa letkustoa pitkin kulkee puhelinyhteys sukeltajille sekä videokuva ja sähköt valoille.

Kello on varustettu reservihengityskaasusäiliöillä mahdollisten vikatilojen varalle. Märkäkellojärjestelmän ansiosta voidaan myös sukellustoiminta keskeyttää ja alus voi lähteä toiseen tehtävään vain muutamassa minuutissa.

Koska merivesi on vuoden ympäri hyvin kylmää, on sukeltajat varustettu lämminvesipuvuilla. Näin sukeltajat pysyvät lämpiminä, kun sukelluspuvun sisälle ohjataan pinnalta lämmitetty vesi. Aluksella oleva painekammio on lisännyt huomattavasti sukellusturvallisuutta. Esimerkiksi jos teknisen vian takia sukeltaja joudutaan nostamaan suoraan pintaan ilman tuvapysähdyksiä, voidaan sukeltaja

paineistaa kammiolla ja näin ehkäistä sukeltajantauti. Kammio mahdollistaa myös suunnitellusti pinnalla tehtävät turvapysähdykset.

Tehokkaampaa vedenalaisvalvontaa

VL Turva on varustettu vedenalaisvalvontaa varten suunnitelluilla teknisillä laitteilla kuten ROV:lla (Remotely Operated Vehicle) ja viistokaikumittaimella. ROV on kaapelin päässä ohjattava vedenalainen robottikamera. Merenpohjan kartoitukseen ja kohteiden etsintää varten aluksella on oma viistokaikuluotain. Laitteistolla saadaan ilmavalokuvaa vastaavaa kuvaa merenpohjasta. Lisäksi kohteiden kuvantamiseen on hankittu tietokoneohjelma, jolla kyetään laatimaan kohteesta 3D kuva perustuen ROV:n kuvamateriaaliin. Turvan vedenalaisia teknisiä laitteita on myös kehitetty tänä talvena uusimalla sensoreita ja päivittämällä videokamera HD kuvaa tuottavaksi.

HYLYT-hankkeessa on viranomaisen vedenalaisresursseja kyetty parantamaan laajemminkin, sillä myös SYKEN merentutkimusalue Arandalla on käytössä sekä viistokaikuluotain että sen köliin asennettu monikeilaluotain. Arandan bottom profiler -antureilla kyetään näkemään pohjasedimentin sisään ja periaatteessa myös löytämään sedimenttiin hautautuneita esineitä.

Merivoimien sukeltajille on myös hankittu uutta kamerakalustoa ja siirrettävä varustekontti raivaajasukeltajien tarpeisiin. Suunnitteilla on myös yksityisten toimijoiden kanssa uuden sukupolven automaattimittausasemien testausta hylkykohteissa, joissa mitattaisiin hiilivetyjen lisäksi muitakin tarpeellisia parametreja, ja tiedot toimitettaisiin reaaliaikaisesti satelliitin kautta tutkijoiden työpöydälle.

Tulevia projekteja

Meneillään on kolmas vuosi ympäristöministeriön koordinoimasta HYLYT-hankkeesta. Kuluva vuoden aikana on tarkoitus ottaa käyttöön VL Turvan uusi

märkäkellojärjestelmä, ROV laitteisto ja rakentaa 3D kuvaa valituista hylkykohteista.

Suunnitelmissa on myös nostaa toisen maailmansodan aikainen paravaani merenpohjasta laitteen sisältämän elohopean vuoksi. Paravaanit olivat miinojen raivauksessa käytettyjä laitteita, joilla pyrittiin katkaisemaan miinavaijeri ja siten nostamaan miina pintaan tuhottavaksi.

HYLYT-hankkeen ohjelmaan kuuluu myös yhden tai kahden öljynpoistooperaation suorittaminen kuluva vuoden aikana, sekä viranomaisten yhteistyöhön liittyvän toimintamallin kehittäminen.

SYKE on hylkyrekisterinsä perusteella määritellyt joukon hylkykohteita, jotka voitaisiin ottaa mukaan merivesien tilan seurantatutkimuksiin, resurssien niin salliessa. Tavoitteena on asentaa hylkykohteisiin uuden sukupolven mitaussensoreita, joista saatava mittaustieto välitetään satelliitin kautta tutkijoiden työpöydälle, reaaliaikaisesti.

HYLYT-hanke on osa Hallituksen vesiensuojelun tehostamisohjelmaa Veden Vuoro, joka alkoi vuoden 2019 alusta ja on kestoltaan viisivuotinen. ●

Lisätietoja

<https://ym.fi/vedenvuoro>



Kirjoittajat ltn Arthur Heickell toimii varatiolaiva Turvan perämiehenä ja Jorma Rytkönen Suomen ympäristökeskuksen kehittämispäällikkönä.

Kirkonkellojen arvoitus

Mielenkiintoinen tarina sisäraajatarkastusten lomassa.

Tornionjokivarsi on paikka, josta on kirjoitettu historiaa kautta aikojen. Tähän pitkään tarinaan tuli uusi sivu, kun keväällä 2020 Suomen valtioneuvosto päätti palauttaa sisäraja-tarkastukset historiallisella päätöksellään.

Koronavirusta torjuttaessa jokivarren asukkaille tuli eteen monta uutta tilannetta liikkeessään Suomen ja Ruotsin välisen rajan yli. Tornio ja Haaparanta ovat käytännössä yhtä kaupunkia, ja tarkastuksien alettua kaupunki jakautui kahtia. Rajan sulkeminen hankaloitti kulkua työpaikoille, kouluihin ja kauppoihin. Lähes kaikkien asukkaiden voimavaroja on koeteltu tilanteen jatkuessa.

Yleisin keskustelunaihe Torniossakin on ollut maailmanlaajuinen koronapandemia ja sen aiheuttamat muutokset valitsevaan tilanteeseen. Kaupungin Victoriantorilla on keskusteltu asian tiimoilta useasti. Suomen ja Ruotsin rajan ylittäviltä henkilöiltä on kuultu värikkäitä mielipiteitä tapahtumien kulusta.

Mielenkiintoisia kohtaamisia

Rajavartioston henkilöstö on päässyt aitiopaikalta seuraamaan maailmanhistorian värikkäitä vaiheita, sekä kuulemaan ihmisten ajatuksia. Olin komennettuna viime kevään ja kesän Torniossa ja sain todistaa, kuinka mielipiteet ovat todella-kin vaihdelleet laidasta laitaan.

Yksi mielenkiintoisimmista kohtaamisista minulle sattui, kun tapasin torin laidalla rajavartiolaitoksen palvelukseen vuonna 1956 astuneen herrasmiehen. Kuusamossa Liikasenvaarassa sijaitsevalla rajavartioasemalla karhunpääatunnuksia oli tuolloin kantanut **Antti Sarja**. Kes-

kustelumme siirtyikin pian koronapandemian kuohuista kotipitäjäni vanhojen asioiden muisteleisiin. Totesimme, että valtavasti ovat ajat muuttuneet siitä, kun Antti oli työikäisenä samoillut Kuusamon jylhiä maisemia.

Antti kertoi minulle vanhoja tarinoita rajanvartioinnista ja sen aikaisista asioista. Hyvin olivat vielä vuonna 1933 syntyneellä miehellä paikkojen nimet muistissa. Muutenkin Antti oli pysynyt varsin vanterassa kunnossa. Hänen elämänsänteensä oli säilynyt hyvänä ja useasti hänen suupielessä pyörähti hymy ja iloinen naurukin. Antin rajamuisteluista saisi helposti oman juttunsa.

Tässä on nyt Antin kertoma tarina Kuusamon kirkonkellojen katoamisesta ja löytymisestä, jossa hän itsekin oli mukana varsin merkittävässä roolissa.

Kertomuksessa on käytetty lähteinä myös **Tiina Laineen** (www.kirjastovirma.fi/node/3294) ja **Tuomo Kallioniemen** (lapinsota-1944.weebly.com) kirjoituksia Kuusamon kirkonkelloista.

Kirkonkellojen katoaminen

Kuusamon kirkon kahdella kellolla on pitkä historia. Suuremman kellon, kuninkaan kellon, lahjoitti kuningas **Kaarle XI**, joka hallitsi Ruotsia vuosina 1666–1697. Pienemmän kellon, papin tai Forbuksen kellon, osti seurakunnan varoilla Tukholmasta 1700-luvun alkupuolella Kuusamon kirkkoherraksi tullut **Zacharias Forbus** Isonvihan jälkeen vuonna 1721.

Molemmat kellot sijoitettiin vuonna 1694 rakennettuun kirkkoon, jonka rännistymisen jälkeen kellot siirrettiin vuonna 1759 vakinaiseen kolmiosaiseen tapuliin.



Antti Sarja kertoi elokuussa 2020 Tornion Victoriantorilla Kuusamon kirkonkellojen tarinaa. (Kuva: Raja)



Antti Sarja astui Rajavartiolaitoksen palvelukseen vuonna 1956. (Kuva: Antti Sarjan arkisto)

Kuusamon rajanläheisestä sijainnista huolimatta kellot säilyivät selkkauksilta aina vuoteen 1944 asti.

Kuusamon kirkonkellot katosivat salaperäisellä tavalla sodan loppuvaiheessa 1944. Epävarmaa oli, oliko kellojen katoamisen takana suomalaiset, saksalaiset, venäläiset vai jotkut muut. Kuusamon kirkonkylä oli ensin saksalaisten ja sitten venäläisten hallussa ja kuusamolaisten palattua kotipitäjäänsä oli kylän kirkko poltettu.

Kuusamossa ei oltu tietoisia siitä, että sodan aikana Vienassa toimineiden suomalaisten joukkojen komentaja, eversti **V. Paloheimo**, oli vuonna 1944 pyytänyt saksalaisen polttoryhmän päälliköltä, että kirkonkellot otettaisiin alas ja piilotettaiisiin. Tämän pyynnön toteutti saksalainen vuoristojääkärirykmentti 12, jota komensi eversti **Franz Scheiber**. Kun saksalaiset joutuivat vetäytymään Suomesta ja liittymään länsirintaman taisteluun, kaatui heistä moni vieden tiedon kellojen sijainnista mukanaan hautaan.

Kellojen etsintä

Vuonna 1959 entinen komentaja Scheiber alkoi suunnitella muutaman entisen aseveljensä kanssa vierailua Suomeen kaa-tuneitten rintamatovereidensa haudoille. Matkaan saksalaiset lähtivät heinäkuun 9. päivänä mukanaan kirje saksalaiselta pioneeriupseerilta, jossa luki: "Kellot ovat kolmannessa rivissä, kolmas hauta vasemmalta".

Ensimmäisen päivän etsintä ei tuottanut tulosta, sillä viidentoista vuoden ja kirkonkylän hävittämisen jälkeen oli vaikea määritellä hautausmaan tarkkaa rajaa tai kyseisen haudan sijaintia. Keskiviikon ja torstain aikana kirkon lähiympäristö ja hautausmaa tutkittiin perinpohjaisesti. Kolmannen rivin kolmas hauta näytti soveltuvan kaikenlaisiin maastonkohtiin.

Lopulta Scheiber ehdotti, että Suomen armeijan pioneereja pyydetäisiin jatkamaan etsintöjä miinaharavan kanssa. Saksalaisten itsensä oli jo jatkettava matkaa. Oulusta pyydettiin paikalle miinaha-



Rajajääkäri Antti Sarja etsimässä kirkonkelloja Kuusamon kirkon pihassa heinäkuussa 1959. (Kuva: Kinnusen valokuvaamon arkisto)



Kuusamon kadonneet kirkonkellot löydettyinä ja ylös kaivettuna. (Kuva: Kinnusen valokuvaamon arkisto)

rava. Miinaharavan toivat Kuusamoon lauantai-iltana 18.7. yliluutnantti **Aimo Tiainen** ja vänrikki **Mikko Kerimaa**. Varsinainen työ aloitettiin seuraavana päivänä kello 7 aamulla vänrikki Kerimaan merkitessä yliluutnantti Tiaisen haravoinnin hälytyskohteita.

Kaikki hälytykset tutkittiin noin kaksimetrisillä rautarasseilla, joita käyttivät suntio **Iisak Palosaari** ja haudankaivaja **Kurvinen**. Sankarihautausmaan jälkeen tutkittiin tarkoin vanhan tapulin välitön läheisyys, jossa vanhoista rakennuksista jääneet metalliesineet aiheuttivat kuitenkin monta väärää hälytystä. Puoleenpäivään mennessä osa vanhasta hautausmaastakin oli tutkittu, mutta yliluutnantti Tiaisen ja vänrikki Kerimaan oli palattava Ouluun, jolloin miinaharava jäi Kuusamon rajakomppanian huostaan. Sunnuntaina rajakomppanian miehet määrättiin kuitenkin tulipalon sammutustöihin Li-

kaseen, joten etsintä jäi tuolta päivältä suorittamatta.

Etsintä jatkui rajajääkäreiden voimin

Tornion Victoriantorin laidalla tapaamani Antti Sarja kertoi, että tuolloin 1959 heinäkuuisena viikonloppuna hän oli rii-uureissulla Liikasenvaarasta Kuusamos-sa. Kun maanantai koitti ja metsäpalokin oli saatu sammutettua, hänet määrättiin etsintätöihin. Oululaisten pioneerien työ-aika oli loppunut ja nyt oli hänen vuoronsa tarttua miinaharavaan. Etsintä oli aluksi hidasta ja vaikeaa, sillä miinaharava piippasi vähän väliä erilaisista nauloista ja pienistä metalliesineistä.

Rajajääkäri Sarja oli määrätty suorittamaan tutkimuksia kello 16 saakka ja koska aikaa oli vielä jäljellä, päätettiin siirtyä kirkon luoteispuolella sijaitsevalle saksalaisten hautausmaalle. Koko



Kuusamon kirkon kellotornissa on tällä hetkellä kolme kirkonkelloa kuvan mukaisesti. (Kuva: Tuomo Kalliniemi 2016)

aluetta ei ehditty edes haravoida, kun miinaharava antoi hälytyksen metallista hauta-alueen Kirkkokadun puoleisessa kulmassa, suunnilleen hautausmaan itä-kulmassa, muutamien kymmenien metrien päässä kirkosta.

Kellojen löytyminen

Antin kertoman mukaan miinaharava piippasi ensin vaimeasti, mutta tarkemman ja hitaamman haravan liikuttelun ansiosta esiintymä alkoi tuntua voimakkaamalta.

– Liikuttelin miinaharavaa kellojen päällä ja ne eivät olleet syvällä, vain noin 10 sentin syvyydessä. Tajusin nopeasti, että kellot olivat siinä. Kun Kurvinen (apulaisena ollut haudankaivaja **Niilo Kurvinen**) tökkäsi rautatikun maahan, se osui heti kovempaan esineeseen kuin aiemmin, Antti muisteli.

Kellot löydettiin maanantaina 20. päivä heinäkuuta 1959 kello 16.00. Kellot oli aikanaan otettu tapulista alas hienovärisesti ja kätketty täysin ehjinä. Puuosat olivat lahonneet, mutta hopeahohtoinen metalli näytti siltä kuin se olisi ollut maassa vain lyhyen hetken.

– Me tiesimme, että Kuusamon kirkon tapulissa oli hyvin vanhat ja arvokkaat kellot vuodelta 1611, jotka eivät saaneet joutua venäläisten käsiin. Divisioimme pioneerit saivat tehtäväkseen

irrottaa kellot paikaltaan ja viedä ne turvaan. Niinpä molemmat kellot kaivettiin kirkon vieressä olleeseen hautausmaahan ja naamioitiin haudaksi, kuvaa Franz Schreiber muistelmissaan *Kampf unter dem Nordlicht* (suom. Sampo Ahto).

Riiuureissukin onnistui

Alun perin Antti oli ollut etsimässä vaimoa Kuusamosta, mutta eipä hän arvanut mitä muuta arvokasta hän löytäisi tuolta reissultaan.

Antin kertomana tarina sai humoristisiakin vivahteita. Kuusamon seurakunnan silloinen kirkkoherra **Antti Poukkula** oli luvannut palkita Antin ruhtinaallisesti kirkonkellojen löytämisestä.

– Sainhan minä palkkionkin kellojen löytymisestä. Löysin nykyisen vaimoni **Terttu Sarjan** (os. **Talala**). Meidät vihittiin Kuusamon uudessa kirkossa, mutta löytyneitä kelloja ei meille soitettu. Niitä ei ollut vielä ehditty nostaa ylös kirkkotalon torniin. Menin sitten hakemaan papintodistusta ja Poukkula kuuli ääneni kirkkoherranvirastossa omaan huoneeseensa. Hän lupasi, että papintodistus on sitten ilmainen. Sen arvo oli 40 penniä, joten korvaus oli todella ruhtinaallinen, Antti kertoi iloisesti nauraen.

Kirkonkellojen löytymistä pidettiin yhtenä Suomen kirkkohistorian erikoisimpina tapauksina. Kirkonkelloja on

vainojen aikana kätketty ennenkin, mutta harvemmin niitä on jälkikäteen enää löydetty.

Kuusamon kirkonkellot ovat arvokkaat ja kaunisääniset. Kelloilla on tapana soittaa edesmenneille kuusamolaisille, kuninkaan kelloa miehille ja papin kelloa naisille. Paikkakuntalaisille ne ovat hyvin rakkaat. ●



Koronamaraton

Alkutalvesta 2020 leviää Kiinasta maailmalle Koronamaratonvillitys. Vielä joulukuussa sitä pidetään kiinalaisten lajina, johon meidän ei tarvitse osallistua ellemmehalua. Hiljalleen maailmalta kiirii kuitenkin tietoa lajin levinneisyydestä.

Harvaan asutussa Suomessa ei osata arvioida, moniko Koronamaratoniin aikoo osallistua. Tuleeko lajista koko kansan juttu vai onko kyseessä vain nopeasti ohimenevä marginaalilaji.

Varautuminen

Koronamaratoniin valmistautumisen ensikertalaiset aloittavat hankkimalla uusia varusteita – parhaita, mitä rahalla saa. Varusteita testataan ”sunnuntain pitkällä” saaden katteetonta uskoa omaan suorituskykyyn.

Varusteiden hankintaa vaikeuttaa se, ettei oikein tiedä, mihin valmistautuu. Asiantuntijoita ja kokemusosaajia kyllä löytyy, vaikka Koronamaraton lajina on kaikille uusi. Neuvot ovat ristiriitaisia. Luottaako naapurin ruotsalaiseen Herraan, joka vakuuttavasti esittää tietävänsä, miten kuuluu toimia vai kuunnellako 97-vuotiaan sotavuodet kokeneen isoäidin vinkkejä: ”säästeliäästi ja tilanteen mukaan”? Viisainta taitaa olla käyttää omaa maalaisjärkeä.

Kasvomaskien hinta nousee nopeasti, vaikka niiden hyödyistä Koronamaratonilla viisaimmat väittelee vieläkin. Maskien riittävyyden tur-

vaamiseksi päätetään kansallisesti tukeutua hankinta-alan erityisosaajiin. En ajatellut hamstrata WC-paperia, mutta kun Emäntä sai sitä halvalla Työkaverin Serkulta. Lähivuosina meillä pyyhkii hyvin.

Startti

Koronamaratonin startti tapahtuu maaliskuun 16. päivä. Lähtöä juhlistavat läsnäolollaan ministeritason puhujat, jotka tulevaa ennakoiden esiintyvät etänä TV:n välityksellä.

Pääministeri kannustaa osallistujia rohkaisemalla: ”kyllä tästä yhdessä selvitään”. Järjestävän seuran, THL:n edustaja kertoo kisan sääntöjä, joita kaikkien pitäisi, tulisi tai olisi ainakin hyvä noudattaa. Matka on pitkä ja käsien pitää pysyä puhtaina. Omiin irtiottoihin ei ole syytä ja liian kova alkuvauhti kostautuu.

Koronamaratonin lähtöviivalla edessä on uudenlainen koitos. Osallistujien mieltä vaivaa epävarmuus tulevasta. Onko valmistautuminen ollut riittävää? Olisiko jotain voinut tehdä enemmän ja paremmin? Kunpa kellekään ei kävisi samoin kuin sille aivan ensimmäiselle maratoonarille.

Kesä 2020: Koronamaraton 10–20 km

Vauhti tasaantuu ja matkanteko tuntuu sujuvan. Alkumatkan pelot vaihtuvat uskoon siitä, että reissusta selvitään. Samantasoinen ja -henkinen porukka on vierellä. Joillekin tulee

ongelmia ja he joutuvat jättämään leikin kesken. Ovatkohan laiminlyöneet asianmukaisen valmistautumisen?

Usko omaan valmistautumiseen kasvaa, kun aikaa kuluu ja matka taittuu ongelmitta. Pieniä hiertymiä aina tulee, kun koetellaan, mutta niin pitääkin. Ajatus puolesta matkasta rohkaisee ja haaveet normaalista arkirytmistä nousevat pintaan. Kun tästä selvitään, pidetään juhlia.

Syksy 2020: Koronamaraton 20–30 km

Luulen voittaneeni. Tuntuu tylsältä vain kuluttaa aikaa ja kilometrejä. Kyllästyttää. Ympärillä oleva ryhmäkin on hiljentynyt, ovat ilmeisesti mukana etänä. Kaikkia koetellaan. Joutaisi tämä jo loppumaan. Keho ja mieli haluaa tehdä kaikkea muuta. Harmittaa koko Koronamaraton. Pääsisipä rantalomalle. Tämä saa kyllä jäädä viimeiseksi tätä lajia.

Kevät 2021: Koronamaratonin viimeiset kilometrit

Perinteinen maraton alkaa kolmekymmentä kilometriä Koronamaratonin vuodenvaihteesta. Haluaisi olla jo maalissa, mutta matkasta pahin on vielä jäljellä. Voimat on loppu, mutta luovuttaa ei voi. Energiageelillä, rokotteella, uskottelevat olevan ihmeitä tekevä vaikutus. Paskanmarjat! Kyllähän ne hetken auttaa, mutta ei niillä ilmaista matkaa saa.

Kilometrikylyt, almanakan sivut, vaihtuvat hitaasti. Nyt ei kannata

keskeyttää, kun on tähän asti jaksettu. Mieli tekee sooloilla, ottaa spurtti, mutta parempi varmaan jatkaa omalla tasaisella vauhdilla määrätietoisesti maalia, kesää, kohti - kesää, jota odotamme kuin lehmät.

Maali

Koronamaratonin maalissa olemme voittajia. Toiset selviytyvät haasteesta toisia paremmin, jotkut joutuvat kes-

keyttämään. Virheitä on tehty: väärään aikaan liikaa sitä ja liian vähän tätä. Kuitenkin – tästäkin selvittiin. Seuraavalla kerralla ollaan viisaampia, mutta toivottavasti seuraavaa kertaa ei tule.

Vuosien kuluttua Koronamaraton on muisto. Tuskien kilometrit unohutuvat, ja kokemuksesta voidaan ammentaa osaamista uusiin haasteisiin. Saunan lauteilla vaihdetaan kohtalo-

toverien kanssa kokemuksia. Jokaisella on Koronamaratonista tarina kerrottavana. Joillekin se on ollut täyttävää alusta loppuun, toisille mieltä avartava, paras kokemus ikinä.

Matka on vielä kesken. Toivottavasti tämä on ”vain” maraton eikä ultrajuoksu, josta siitäkin selvittää itseemme uskoen, toisiamme tukien.

Mikko Terho

TEKSTI: Tuija Paakki KUVAT: Sami Martikainen

Valatilaisuus ja valamarssi katsottavissa verkossa

Lapin rajavartioston Rajajääkärikomppanian saapumiserän 1/21 valatilaisuus ja valamarssi ovat katsottavissa verkossa.

Lapin rajavartiosto järjesti Ivalon Rajajääkärikomppanian saapumiserän 1/21 sotilasvalatilaisuuden 12.2.2021 Ivalon kirkossa. Sotilasvalan vannoi 103 alokasta. Valakaavan esilukijana toimi Inarin kunnanvaltuuston puheenjohtaja **Anu Avaskari** ja valan otti vastaan Lapin

rajavartioston komentaja eversti **Jarkko Alén**.

Koronarajoitusten takia varusmiesten omaiset ja läheiset eivät voineet osallistua tilaisuuteen paikan päällä, mutta tilaisuutta saattoi seurata suoratoistona verkossa.

Valatilaisuuden lisäksi taltioinnissa on kuvausta varusmiesten noin 70 kilometrin pituiselta valamarssilta Lapin talvisissa ja upeissa maisemissa. Videolla on

myös varusmiesten haastatteluja ja heidän kokemuksiaan palveluksestaan Suomen pohjoisimmassa koulutuspaikassa, jossa tunnetusti ei pääse helpolla. Juuri sen takia monet hakeutuvatkin sinne.

Taltiointi löytyy osoitteesta:

<https://youtu.be/MQGNv3E0nR0>.



Rajajääkärikomppanian varusmiehet valamarssilla Raja-Joosepissa. Tunnelmia katsottavissa verkossa.



TEXT: Salla Nazarenko och Eveliina Hannikainen BILDER: Gränsbevakningsväsendet

Nya bevakningsfartyg och spaningsplan

Gränsbevakningsväsendets nya flotta kommer att svara på dagens hot och framtida utmaningar.

Vid Gränsbevakningsväsendet pågår som bäst strategiska projekt för upphandling av två bevakningsfartyg (VL2025) och två spaningsplan (MVX) för att ersätta den befintliga flottan som snart når slutet av sin livscykel.

Det ställs höga krav på den nya flottan. Fartygen ska kunna klara av de mest krävande uppgifterna i fråga om sjöräddning, sjöbevakning och bekämpning av miljöskador i de utmanande förhållan-

dena i Finland. De ska stå i beredskap året runt och i alla väderförhållanden. För att upprätthålla gränssäkerheten krävs det dessutom snabb reaktions- och funktionsförmåga.

De nya flygplanen har mer avancerad radar- och skannerutrustning, längre drifttid och verksamhetsradie samt bättre transportkapacitet. Krypterade förbindelser i realtid och sensorer som också stöder andra myndigheters arbete garanterar att planen används effektivt till sin fulla ka-

pacitet. Den nyaste tekniken och effektiv planering bidrar också till att flygplanen blir miljövänligare.

Nya fartyg svarar på det förändrade säkerhetsläget i Östersjön

Vid en olycka som involverar kemikalier och utgör en explosionsrisk kan ett modernt multifunktionellt bevakningsfartyg bistå snabbt och effektivt. Det identifierar kemikalierna och samlar upp miljöfarli-



De nya multifunktionella bevakningsfartygen byggs i Finland. (Visualisering).

ga ämnen ur havet. Fartyget kan samla upp minst 1 200 ton olja och det har en dragkraft (bollard pull) på minst 100 ton.

Fartyget lämpar sig för omfattande bevakning av miljön, t.ex. för uppföljning av svaveldioxidutsläpp och bakgrundsstrålning. Det kan manövrera i ett 80 centimeter tjockt kompakt isfält och hålls på plats utan ankring vilket gör det möjligt att rädda människoliv och utföra miljöskyddsuppgifter i alla tänkbara förhållanden. Fartyget kan inhysa en besättning på upp till 50 personer.

Räddningskapaciteten är en viktig egenskap för bevakningsfartyg. Från det multifunktionella bevakningsfartyget kan man rädda människor ur vattnet och ur fartyg i svåra förhållanden och inne i fartyget finns det plats för minst 600 evakuerade. Sjöräddningshelikoptrar kan både landa och tanka på fartyget och från fartyget kan man leda två operationer samtidigt. Bevakningsfartyget fungerar också som nödbogserare.

Gränsbevakningsväsendets multifunktionella bevakningsfartyg kan också användas för militärt försvar och för internationella operationer och uppdrag.

De nya multifunktionella bevakningsfartygen byggs i Finland. Fartygen blir bränsleflexibla för att det ska vara möjligt att använda utsläppssnåla bränslen.

Flygplanen är oersättliga längs Finlands långa gränser

Till spaningsplanens uppgifter hör gränsbevakning till havs och på land, efterspaning och räddning samt bekämpning av miljöskador. Gränsbevakningen längs Finlands långa land- och havsgränser är mest effektiv med hjälp av flygplan. Vid efterspaning och räddning är flygplanens snabba och exakta spaningsförmåga livsviktig för att rädda människoliv.

Vid bekämpningen av miljöskador är flygplanen oersättliga eftersom det bara är möjligt att tillförlitligt upptäcka skadliga utsläpp och styra bekämpningsåtgärder från luften.



Vid bekämpningen av miljöskador är flygplanen oersättliga eftersom det bara är möjligt att tillförlitligt upptäcka skadliga utsläpp och styra bekämpningsåtgärder från luften.

Multifunktionella flygplan används också för militära försvarsuppdrag, för att trygga den territoriella integriteten, i internationellt samarbete, för att stödja andra myndigheter och i många andra uppdrag som t.ex. fiskeövervakning och observationer av is- och algläget.

Samtidig användning av flygplan och fartyg

Gränsbevakningsväsendets nya multifunktionella bevakningsfartyg och spaningsplan används ofta samtidigt. Med multifunktionella flygplan kan man sköta både övervakning och observationer samt samordna räddnings- och bekämpningsåtgärder. Bevakningsfartygen fungerar som mobila ledningsplatser och som depåfartyg i många olika myndighetsoperationer.

– Den internationella spänningen i Östersjön har ökat och också den kriminella verksamheten byter snabbt riktning. Händelser som inverkar på Finlands säkerhet måste upptäckas i god tid. För det

är flygplanet ett utmärkt redskap särskilt i havsområdena och i sydöstra Finland, säger kommodor **Ari Laaksonen**, chef för Gränsbevakningsväsendets luftfarkosttekniska enhet och chef för MVX-projektet.

Kommodor **Marko Aheristo**, chef för Gränsbevakningsväsendets fartygstekniska enhet och chef för VL2025-projektet, påminner om att det bedrivs mycket fredligt samarbete i Östersjön i synnerhet kring bekämpningen av miljöskador. De ökade trafikvolymerna förutsätter bättre materiel.

– Om det inträffar en storkatastrof har ingen enskild stat tillräcklig kapacitet. Vi måste också ha kapacitet för långvariga operationer på öppna havet. Fartygets storlek har betydelse för dess sjöduglighet och god sjöduglighet är för sin del en grundförutsättning för allt arbete till havs, säger Aheristo. ●



Samarbete för att rädda den marina miljön

Målet med projektet HYLYT är att utveckla undervattensarbetet och hanteringen av vrakrelaterade miljörisker.

Gränsbevakningsväsendet och dess undervattenskompetens spelar en viktig roll i projektet HYLYT som leds av Finlands miljöcentral (SYKE). Avsikten med projektet är att hitta lösningar för att hantera vrakrelaterade risker och utveckla myndighetssamarbetet kring undervattensarbete.

I de finska havsområdena finns ett ansevärt antal vrak, varav en del kan anses orsaka miljöproblem för havsnaturen.

Globalt sett finns det uppskattnings-

vis 8 500 sådana vrak som bedöms utgöra skada för havsnaturen och som kan förorsaka förorening av miljön. I största delen av dessa finns det bara små mängder olja, men det finns också ett stort antal krigsfartyg, tankfartyg och stora handelsfartyg som var och ett ännu kan innehålla hundratals eller tusentals ton olja.

Hjälp av ny teknik

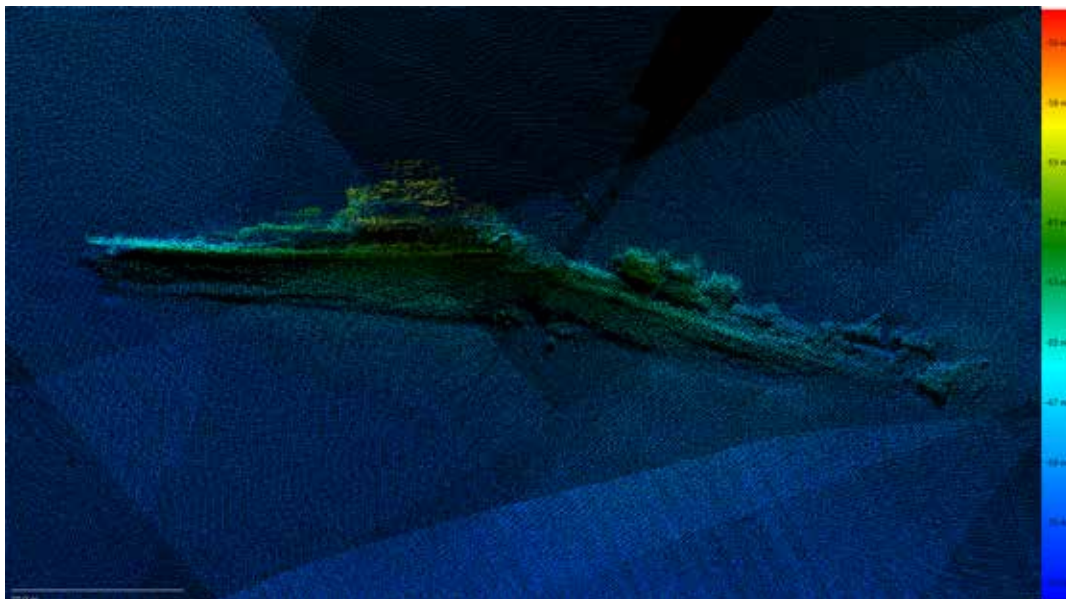
När Gränsbevakningsväsendets nya bevakningsfartyg började planeras på

2010-talet var ett av målen att förbättra Gränsbevakningsväsendets undervattenskapacitet. Det här arbetet resulterade i bevakningsfartyget VL Turva som byggdes i klassen DP 2 (Dynamic Positioning). Det betyder att fartyget inte behöver ankars under dykarbete, utan hålls på plats med hjälp av datorstyrda propellrar.

Under 2021 kommer Turvas kapacitet för undervattensarbete att förbättras ytterligare när fartyget förses med en våtklocka. Systemet med våtklocka gör



Illustration av systemet för våtklockan OXYCOM 70.



I de finska havsområdena finns ett ansevärt antal vrak, varav en del kan anses orsaka miljöproblem för havsnaturen. (Bild: H. Kankaanpää/SYKE).

det möjligt att sänka ner två dykare till 60 meters djup utan att fartyget är ankrat. Andningsgasen till dykarna leds via slangar till våtklockan. I samma slangsystem går också en telefonförbindelse till dykarna, en videoförbindelse och elen för lamporna. Klockan är också försedd med reservbehållare för andningssgas för eventuella tekniska fel.

Eftersom havsvattnet året om är mycket kallt är dykarna utrustade med varmvattendrakter. Dykarna hålls varma när det leds in uppvärmt vatten in i dykdräkten från ytan. Tryckkammaren ombord på fartyget har också avsevärt ökat dyksäkerheten.

Effektivare undervattensövervakning

För undervattensövervakningen är VL Turva utrustad med teknisk utrustning såsom ROV (remotely operated vehicle) och ett sidoseende ekolod. ROV är en robotkamera för undervattensbruk med kabelansluten styrning. Fartyget har ett eget sidoseende ekolod för kartläggning av havsbotten och för att söka objekt. Med utrustningen får man flygfotolikhande foto av havsbotten.

Det har också skaffats ett dataprogram med vilket man utgående från ROV-bildmaterialet kan göra en 3D-bild av objektet. I vintras uppdaterades Turvas tekniska undervattensutrustning med nya sensorer och en HD-videokamera.

Genom projektet HYLTY har man ytterligare kunnat förbättra myndigheternas undervattensresurser eftersom också SYKE:s forskningsfartyg Aranda är försett både med ett sidoseende ekolod och ett multibeam-ekolod som är installerat i kölen. Arandas botten profiler-sensorer tillåter bottenpenetration med möjligheten att se begravnade objekt i botten sedimentet.

Det har skaffats ny kamerautrustning till Marinens dykare och en flyttbar förrådcylinder för röjningsdykarnas behov. Det finns också planer på att tillsammans med privata aktörer börja testa den nya generationens automatiska mätstationer vid vrakplatser för att mäta kolväte och andra nödvändiga parametrar. Mätdata förmedlas i realtid via en satellit till forskarnas arbetsbord.

Kommande projekt

I planerna ingår också att bärga en paravan från andra världskriget från havs-

botten på grund av det kvicksilver som redskapet innehåller. Paravanerna var minröjningsredskap som användes för att kapa av minvajer för att minan skulle flyta upp till ytan och sedan förstöras.

Inom HYLTY-projektet kommer det under årets lopp att dels genomföras en eller två oljesaneringsoperationer, dels utarbetas en handlingsmodell för myndighetssamarbetet.

Utgående från sitt vrakregister har SYKE också valt ut flera vrak som, om det finns resurser, skulle kunna inkluderas i den uppföljande forskningen om havsvattnets tillstånd.

HYLTY-projektet ingår i regeringens femåriga program för effektiviserat vattenskydd "Vattens tur" som inleddes 2019. <https://ym.fi/sv/vattnenstur>. ●

Författare: Löjtnant Arthur Heickell är styrman på VL Turva och Jorma Rytkönen är utvecklingschef vid Finlands miljöcentral.



TEXT: Salla Nazarenko and Eveliina Hannikainen PHOTO: Finnish Border Guard

New offshore patrol vessels and surveillance aircraft

The new fleet of the Finnish Border Guard will meet today's threats and future challenges.

The Finnish Border Guard has initiated strategic projects for the procurement of two offshore patrol vessels (VL2025) and two surveillance airplanes (MVX) to replace the current fleet that are approaching the end of their useful life span.

The requirements concerning the new vessels and aircraft are demanding. The offshore patrol vessels (OPVs) are expected to provide high performance

in the most demanding maritime SAR, surveillance and environmental damage response operations within Finland's challenging conditions. They must be stand-by for operations around the year and in all weather conditions. Their rapid response and operational capabilities are necessary as part of the maintenance of border security.

The new surveillance airplanes will be equipped with state-of-the-art radars

and scanners, and they will feature an extended operating time and range, as well as increased transport capacity. The real-time, encrypted data communications and the advanced sensors that also support the work of other authorities will ensure that the capabilities of the aircraft will be fully and efficiently exploited. The latest technologies and effective design will also make the new airplanes more environmentally friendly.



The new multipurpose OPVs will be built in Finland. (Visualisation).

New vessels will respond to the changed security situation in the Baltic Sea

In the case of a maritime accident involving chemicals or the risk of explosion, a modern multipurpose OPV provides rapid response and assistance. The vessel can be used to identify chemicals and collect environmentally hazardous substances from the sea. The oil spill collection capacity of the new OPVs will be at least 1,200 tonnes and their minimum bollard pull 100 tonnes.

They will enable large-scale environmental surveillance including, for example, the monitoring of sulphur dioxide emissions and natural background radiation. They will break 80-cm-thick solid ice and remain in position without anchoring, thus facilitating different lifesaving and environmental protection missions under any conditions. There will be accommodation for a crew of up to 50 persons.

An important feature of an OPV is its rescue capacity. The multipurpose OPVs enable the rescuing of people from water and from vessels in highly demanding conditions. In evacuation situations, a minimum of 600 people can be taken on board. SAR helicopters can land and refuel on board the OPVs. It is possible to coordinate two operations simultaneously with an OPV serving as the command centre. The OPVs can be employed as emergency towing vessels.

The multipurpose OPVs of the Finnish Border Guard are also used for military defence as well as international operations.

The new multipurpose OPVs will be built in Finland. The vessels will be fuel flexible, thus allowing their operation with low-emission fuels.

Airplanes are indispensable for the border security of Finland

The surveillance airplanes are used for border surveillance at sea and on land, for search and rescue missions, as well



Border surveillance along Finland's land and sea borders is particularly efficient when carried out by airplanes.

as for the prevention of environmental damage. Border surveillance along Finland's land and sea borders is particularly efficient when carried out by airplanes. In SAR missions, their rapid and accurate detection capabilities are crucial in terms of saving lives.

For the prevention of environmental damages, the airplanes are indispensable, since harmful emissions can only be observed reliably from the air.

The multirole aircraft are also employed in tasks related to military national defence, protection of territorial integrity, international co-operation, support for other authorities as well as other missions, such as fishery surveillance, ice surveys and surveys of algal blooming.

Combined use of aircraft and patrol vessels

The Finnish Border Guard often uses the OPVs and aircraft together for a particular mission. The multipurpose aircraft offer unique capabilities for surveillance and detection as well as the coordination of SAR and environmental operations. The patrol vessels, on the other hand, serve as mobile command centres or support vessels in various operations involving multiple authorities.

'International tension has increased in the Baltic Sea, and criminal activities change their direction rapidly. We must be able to proactively detect any events possibly affecting Finland's security. For this purpose, an airplane is an excellent tool, especially in maritime areas and in Southeast Finland,' explains Captain (N) **Ari Laaksonen**, Head of Aircraft Technical Unit at Finnish Border Guard, who serves as the MVX programme manager.

Commander **Marko Aheristo**, Head of Ship Technical Unit and the VL2025 project manager reminds that there is plenty of peacetime collaboration within the Baltic Sea, especially in terms of environmental damage prevention. The increased traffic volumes call for a more advanced fleet.

'In case of a major disaster, no single state would have the sufficient capacity to manage the situation alone. As other Baltic Rim states, we also need to have the capacity for long-term operations on open sea. The size of the vessel plays a role in terms of its seaworthiness, and good seaworthiness is the primary condition for all work at sea,' says Aheristo. ●



TEXT: Arthur Heckell, RAJA and Jorma Rytönen, SYKE

Co-operation to save the marine environment

The aim of the HYLTY project is to develop underwater work capabilities and the management of environmental risks related to wrecks.

With its special underwater expertise, the Finnish Border Guard plays a key role in the project entitled HYLTY ('WRECKS') that is led by the Finnish Environment Institute SYKE. The project seeks to find solutions to manage the risks related to wrecks lying on the seabed and to develop the authorities' co-operation in terms of underwater work.

The territorial waters of Finland are the resting place for a large number of wrecks. Part of them constitute an environmental risk for the marine nature as a result of possible leakage of fuel or oil from the decaying wrecks.

Worldwide, it is estimated that there are some 8,500 sunken shipwrecks with a risk of oil pollution or other harm to the marine environment. The volume of oil

remaining in the wrecks is minimal in the majority of cases, but there are numerous warships, tankers and large commercial vessels that still contain hundreds, even thousands of tonnes of oil.

Assisted by new technology

When the Finnish Border Guard started planning its new class of offshore patrol vessels (OPVs) in the 2010s, one aim was



Illustration of the OXYCOM 70 wet bell system.



The territorial waters of Finland are the resting place for a large number of wrecks. Part of them constitute an environmental risk for the marine nature as a result of possible leakage of fuel or oil from the decaying wrecks. (Photo: Finnish Border Guard)

to improve its underwater capabilities. OPV Turva was the result of this development work. Equipped with a Dynamic Positioning system, OPV Turva is a class DP 2 vessel. The computer-controlled DP system maintains the vessel's position by using its own thrusters, so there is no need for anchoring for the duration of, for example, a diving mission at sea.

In 2021, the underwater capabilities of OPV Turva will be further enhanced by furnishing it with a diver wet bell system. The wet bell system facilitates the lowering of two divers to the depth of 60 meters without the need to anchor the vessel. The wet bell umbilical cable supplies the divers with breathing gas, and the same cable system also provides electrical power, communications and video connections. The wet bell is also equipped with emergency breathing-gas cylinders for possible failures.

Because seawater is very cold throughout the year, the divers are wearing hot-water heated suits. Heated water is pumped into the diving suit from the surface to keep the diver warm. Also, the onboard pressure chamber significantly improves the diving safety.

More efficient underwater surveillance

For the purposes of underwater surveillance and search missions, OPV Turva is equipped with devices such as an ROV (Remotely Operated Vehicle) and SSS (Side Scan Sonar). The ROV is an underwater robot camera tethered with a cable and operated remotely. The vessel has a specific sonar system for mapping the seafloor and to search for targets. The system provides images of the seabed landscape that are similar to aerial photographs.

By means of special software, it is possible to generate 3D images of the targets based on the visual material provided by the ROV. During the past winter, the underwater technologies on board OPV Turva were upgraded with new sensors and an HD video camera.

The project has successfully improved the underwater resources of various authorities. The marine research vessel of SYKE, R/V Aranda, features both a side-scan sonar system and a Multibeam Echosounder (MBES) installed in the drop keel. R/V Aranda also has Sub-bottom Profilers (SBP) for bottom sediment sounding. This enables the penetration

of the sediment and possible location of objects buried within.

Moreover, the Navy has acquired new camera equipment for divers as well as a movable gear container for EOD divers. There are also plans for initiating, jointly with private-sector partners, the testing of new-generation, automated detection stations to measure and monitor the on-site levels of, for example, hydrocarbons. The data would be transferred via satellites in real time to the researchers' workstations.

Future projects

Plans are in progress to raise a paravane, which dates back to World War II, because it contains mercury. Paravanes were underwater devices used for minesweeping purposes during the war. The idea was to cut the cable anchoring a mine and, thus, the mine would float to the surface and could be destroyed.

Within the HYLTY project, one or two oil removal operations will be implemented in 2021, and a co-operational model will be developed for authorities in terms of future underwater work.

Based on its wreck register, SYKE has identified several wrecks that might be included, within the available resources, in the follow-up surveys concerning the condition of seawaters.

The HYLTY project is part of the five-year Water Protection Programme (Veden Vuoro 2019–2023) of the Finnish Government. <https://ym.fi/vedenvuoro>. ●

The authors are Lieutenant Arthur Heickell, who serves as the 1st officer on OPV Turva, and Jorma Rytönen, Development Manager at the Finnish Environment Institute (SYKE).



YLENNYKSIÄ JA NIMITYKSIÄ RAJAVARTIOLAITOKSESSA

Tasavallan presidentti on ylentänyt Rajavartiolaikoksessa 21.3.2021

everstiksi

everstiluutnantti Jaakko Lauri Olli, RVLE

everstiluutnantti Matti Pitkäniitty, RVLE

kommodoriksi

komentaja Ismo Johannes Siikaluoma, RVLE

everstiluutnantiksi

majuri Antti Ville Juhani Ahtiainen, RVLE

majuri Mikko Johannes Lehmus, KR

komentajaksi

komentajakapteeni Mikko Antero Hirvi, RVLE

majuriksi

kapteeni Jouni Tapio Ensio Lahtinen, SLMV

kapteeni Jari Jaakko Antero Lauri, LR

kapteeni Jari Pekka Nousiainen, RVLE

kapteeni Lauri Kalervo Pakkala, VLLV

kapteeni Joonas Mikael Poropudas, RMV

kapteeni Timo Kalevi Poutiainen, P-KR

kapteeni Topi Aapeli Räsänen, P-KR

kapteeni Antti Veikko Olavi Virta, K-SR

komentajakapteeniksi

kapteeniluutnantti Anna-Maija Laukka, RVLE

kapteeniluutnantti Tuomas Anssi Matias Luukkonen, SLMV

kapteeniluutnantti Mika Petteri Möttönen, LSMV

kapteeniluutnantti Jyrki Tapio Sydänoja, LSMV

kapteeniluutnantti Juho Samuel Vanhatalo, SLMV

kapteeniksi

yliluutnantti Olli Tapio Nieminen, VLLV

yliluutnantti Matti Juhani Pekkala, LR

kapteeniluutnantiksi

yliluutnantti Jarkko Olavi Kynkäänniemi, LSMV

yliluutnantiksi

luutnantti Ville Johannes Ahokas, K-SR

luutnantti Miika Samuli Aleks Collan, LSMV

luutnantti Pyy Olavi Friström, VLLV

luutnantti Mikko Antero Huolman, VLLV

luutnantti Jere Kimmo Juhani Härkönen, P-KR

luutnantti Henri Pekka Sakari Ikonen, K-SR

luutnantti Pentti Simo Tapani Jeskanen, P-KR

luutnantti Jesse Sameli Kajosmaa, SLMV

luutnantti Tommi Henrik Koivisto, VLLV

luutnantti Seppo Santeri Kukko, LSMV

luutnantti Jim Andreas Kuusimäki, SLMV

luutnantti Tommi Tapio Linho, LR

luutnantti Nico Kristian Mäkelä, SLMV

luutnantti Janne Matias Nieminen, VLLV

luutnantti Jusa Jyrki Sebastian Nyman, KR

luutnantti Benny Johannes Paulsson, LSMV

luutnantti Jukka Pekka Peitsala, VLLV

luutnantti Jouko Elmeri Rytönen, SLMV

luutnantti Ted Erik Alarik Rönnerberg, SLMV

luutnantti Matti Juhani Salminen, RMV

luutnantti Janne Kristian Sarkala, SLMV

luutnantti Jaakko Arvi Sjö, VLLV

luutnantti Matti-Pekka Toivonen, VLLV

luutnantti Roosa-Maria Karoliina Tuomi, LSMV

luutnantti Jussi Pietari Vainikka, RMV

luutnantti Mikko Juhani Varjo, RVLE

luutnantti Lauri Tapio Warjus, SLMV

insinööriyliluutnantiksi

insinööriyliluutnantti Arto Toivo Tapani Karppelin, LSMV

teknikkoyliluutnantiksi

teknikkoyliluutnantti Berndt Patrick Mikael Blomqvist, SLMV

ohjaajaluutnantiksi

sotilasvirkamies Markus Julius Lammi, VLLV

sotilasvirkamies Antti Samuli Pajala, VLLV

Tasavallan presidentti on ylentänyt reservissä 21.3.2021

yliluutnantiksi

luutnantti Juho Matias Heikkilä, LR

luutnantti Markus Olavi Heikkilä, LR

luutnantti Karri Aleks Hietamäki, SLMV

luutnantti Rami Tapani Hirvonen, K-SR

luutnantti Mika Olavi Kaikkonen, KR
luutnantti Teemu Arijoutsu Karvonen, SLMV
luutnantti Kari Pekka Kilpeläinen, KR
luutnantti Eero Juhani Kurttila, K-SR
luutnantti Petri Matti Kuusimaa, SLMV
luutnantti Lauri Tapio Kössö, SLMV
luutnantti Mika Kalevi Määttä, KR
luutnantti Veli-Matti Rantaeskola, KR
luutnantti Jaakko Olavi Ruokonen, K-SR
luutnantti Pekka Kalervo Seppänen, KR
luutnantti Ilkka Tapio Siitonen, K-SR

luutnantiksi

aliluutnantti Patrik Juhani Ask, K-SR
vänrikki Timo Juhani Hallikainen, P-KR
vänrikki Tommi Kalervo Juopperi, LR
vänrikki Janne Rainer Kantanen, SLMV
vänrikki Petri Juhani Keskitalo, LR
vänrikki Alekski Oskari Kiesi, K-SR
vänrikki Ari Seppo Juhani Kääntä, RMVK
vänrikki Kimmo Kristian Nikkari, SLMV
vänrikki Tuomas Olavi Nisu, SLMV
vänrikki Jani Kristian Parhiala, K-SR
vänrikki Anssi Juhani Pasanen, SLMV
vänrikki Kati Eira Johanna Sipilä, K-SR
vänrikki Lari Alekski Juhani Suutala, K-SR
vänrikki Antti Sakari Turunen, K-SR
vänrikki Lauri Antti Vainio, P-KR
vänrikki Samuli Ville Juhani Vesalainen, LR
vänrikki Olli Tapani Värtö, K-SR

Tasavallan presidentti on nimittänyt Rajavartiolaitoksessa 1.2.2021 lukien

nuoremman upseerin virkaan

kapteeni Ville Markus Juhani Luoma, VLLV
kapteeniluutnantti Aku Juhani Virjula, LSMV

21.3.2021 lukien

esiupseerin virkaan

kapteeni Jouni Tapio Ensio Lahtinen, SLMV
kapteeniluutnantti Anna-Maija Laukka, RVLE
kapteeni Jari Jaakko Antero Lauri, LR
kapteeniluutnantti Tuomas Anssi Matias Luukkonen, SLMV
kapteeniluutnantti Mika Petteri Möttönen, LSMV
kapteeni Jari Pekka Nousiainen, RVLE
kapteeni Lauri Kalervo Pakkala, VLLV
kapteeni Joonas Mikael Poropudas, RMVK

kapteeni Timo Kalevi Poutiainen, P-KR
kapteeni Topi Aapeli Räsänen, P-KR
kapteeniluutnantti Jyrki Tapio Sydänoja, LSMV
kapteeniluutnantti Juho Samuel Vanhatalo, SLMV
kapteeni Antti Veikko Olavi Virta, K-SR

*Rajavartiolaitoksen päällikkö ja apulaispäällikkö onnittelevat
ylennyksistä ja nimityksistä.*

Vuosipäivänä 2021 myönnetyt palvelusarvot

Rajavartiolaitoksessa on myönnetty 21.3.2021

Rajavartiomestarin palvelusarvo

ylirajavartija Tero Johannes Immonen, K-SR
ylirajavartija Ari Veikko Uolevi Jokinen, K-SR
ylirajavartija Simo Anssi Ilmari Lukkarinen, P-KR
ylirajavartija Pasi Jaakko Taneli Maliniemi, K-SR
ylirajavartija Aki Petteri Mikkola, LR
ylirajavartija Tommi Tapio Myllynen, K-SR
ylirajavartija Marko Armas Tapani Niskanen, K-SR
ylirajavartija Markus Tapio Patronen, LR
ylirajavartija Olli Kalervo Ranua, KR
ylirajavartija Jarmo Matias Vesterinen, SLMV
ylirajavartija Petri Olavi Vänskä, P-KR
ylirajavartija Harri Petteri Ylä-Kotola, RMVK

Merivartiomestarin palvelusarvo

ylimerivartija Robert Tommy Emanuel Andersson, LSMV
ylimerivartija Jan Tobias Bonn, LSMV
ylimerivartija Carl Christian Eriksson, LSMV
ylimerivartija Carl-Henrik Daniel Hultgren, SLMV
ylimerivartija Tommi Tapani Ihonen, SLMV
ylimerivartija Sigvard Tor Henrik Jansson, LSMV
ylimerivartija Nicklas Peter Johannes Jensén, LSMV
ylimerivartija Magnus Verner Kalm, LSMV
ylimerivartija Sami Antero Kytömäki, SLMV
ylimerivartija Bo Lennart Lindstedt, SLMV
ylimerivartija Robin Olof Valdemar Lindström, LSMV
ylimerivartija Jonas Petter Lundborg, LSMV
ylimerivartija Hannu Olavi Ojala, LSMV
ylimerivartija Tuomas Uolevi Peltoniemi, LSMV
ylimerivartija Osmo Heikki Penttinen, SLMV
ylimerivartija Jarkko Matti Piirainen, SLMV
ylimerivartija Jarno Johannes Syrjälä, LSMV
ylimerivartija Jan Markus Åkerfelt, LSMV

Vuospäivänä 2021 myönnetty ansioristit, ansiomitalit ja ansiolevykkeet

Seuraaville henkilöille on 21.3.2021 myönnetty Rajavartiolaitoksen ansiomerkki Rajavartiolaitoksen hyväksi tehdystä ansiokkaasta työstä:

Rajavartiolaitoksen ansioristi

tietohallintojohtaja Tapio Antero Aaltonen
poliisijohtaja Sanna Heikinheimo
pääjohtaja Mikko Helander
eversti Juha Helle
rehtori Kimmo Himberg
majuri Mika Johannes Keränen
majuri Kari Antero Kettunen
talous- ja suunnittelujohtaja Kati Korpi
kirkkoherra Seppo Kuosmanen
rajavartiolytarkastaja Reijo Unto Antero Lahtinen
kiinteistöjohtaja Heikki Tapio Lappalainen
maakuntajohtaja Pentti Malinen
majuri Jani Petri Oskari Miettinen
komentajakapteeni Pekka Tapani Parkkali
pelastusjohtaja Anssi Parviainen
työterveyslääkäri Antti Pellinen
eversti Kari Pietiläinen
kehittämisojohtaja Risto Poutiainen
insinöörikenraalimajuri Kari Renko
komentajakapteeni Sami Pauli Johannes Romanov
majuri Krister Kenneth Rosenqvist
kansliapäällikkö Jukka Siukosaari
everstiluutnantti Tommi Johannes Tiittanen
everstiluutnantti Tomi Antti Tirkkonen
apulaisosastopäällikkö Sannamaaria Vanamo
kenraalimajuri Pasi Välimäki

Rajavartiolaitoksen ansiomitali

ylirajavartija evp Pekka Tapio Aho
emäntä Ann-Kristin Annette Eklund
sektorin johtaja Kirsi Marja Eloranta
vanhempi merivartija Leif Tomas Granlund
ledande prehospital fältchef Tom Göstas
vanhempi rajavartija Heikki Juhani Haaparanta
yliluutnantti Elias Halminen
teknikkoyliluutnantti Sami Kristian Helenius
rajavartiomestari Jouni Lasse Sakari Hirvilahti
kapteeniluutnantti Jarmo Lassi Antero Häkkinen
rikoskomisario Marko Ijäns
herra Elo Jokinen
vanhempi rajavartija Jarno Veli-Pekka Kalenius

ylirajavartija Kimmo Juhani Kempas
rajavartiomestari Mika Erkki Kinnunen
luutnantti Tero Tapio Kontio
kapteeni Antti Laakkonen
tulliylitarkastaja Kimmo Lakka
kiinteistöpäällikkö Tuomo Lappalainen
koulutusvastaava Mikko Lehtimäki
vanhempi rajavartija Mika Arimo Lehtonen
kapteeniluutnantti Jukka-Pekka Uljas Lumilahti
vastuualuejohtaja Vesa Lund
rajavartiomestari Kim Kari Mitrinen
kapteeniluutnantti Antti Johannes Mäkelä
sukellussairaanhoidtaja Harri Mäkitalo
kapteeniluutnantti Jari Martti Tapio Nieminen
viisumisyksikön päällikkö Tarja Anneli Nummelin
rajavartiomestari Tomi Kalevi Oksanen
luutnantti Kari Oravainen
varapuheenjohtaja Jussi Pulkkinen
kapteeniluutnantti Ossi Allan Pylväläinen
lentoaseman päällikkö Sari Päivärinta
kehittämispäällikkö Jorma Rytönen
luutnantti Janne Paavo Petteri Ryönänkoski
henkilöstösihteeri Hannele Kristiina Salminen
ylimerivartija Johnny Sven-Göran Sten
sotilasmestari Aarne-Juhani Takala
luutnantti Aki Sakari Tiainen
rikosylikomisario Juha Tompuri
erityisasiantuntija Satu Valkiainen
herra Per Wilson
vanhempi rajavartija Pasi Arto Ilmari Väänänen

Rajavartiolaitoksen ansiolevykkeet

Seuraaville henkilöille, yksiköille ja yhteisöille on 21.3.2021 myönnetty Rajavartiolaitoksen ansiolevyke ansiokkaasta toiminnasta Rajavartiolaitoksen hyväksi:

Rajavartiolaitoksen henkilökunta

Hopeinen ansiolevyke

Oikeudellisen osaston henkilöstö RVLE Raja- ja meriosasto,
Rajatarkastusyksikön henkilöstö RVLE

Pronssinen ansiolevyke

Esikuntayksikön asiakirjahallinto RVLE
ylirajavartija Janne Mikael Halinen K-SR
kapteeni Joni Petteri Kinnunen P-KR
ylirajavartija Timo Antero Kurvinen RMVK
matkasihteeri Kirsi Marjatta Luonuankoski RVLE
vanhempi rajavartija Ville Tapio Lyytinen KR

vanhempi rajavartija Olli Matti Juhani Nokelainen K-SR
vanhempi merivartija Robert Harry Nordin LSMV
Raja- ja merivartiokoulun kielitiimi RMVK
vanhempi rajavartija Tomi Krister Strandman P-KR
Tietotekniikkayksikön Onttolan palveluryhmä RVLE
vanhempi rajavartija Marko Ilmari Törmänen LR
Viestinnän valmiusryhmä RVLE

Rajavartiolaitoksen ulkopuoliset henkilöt, yksiköt ja yhteisöt

Hopeinen ansiolevyke

Karjalan prikaati Rajasotilaskotiyhdistyksen Onttolan osasto

Pronssinen ansiolevyke

erätarkastaja Markus Aho
rikosylikonstaapeli Kenneth Eriksson
komisario Seija Granat
Johtamisen tukisektori, Kainuun prikaati
poliisikapteeni Hannes Matsina
Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun aluetoimisto
Poliisin informaatioteknologiakeskus
tutkija Sampo Saari

SKAL PALKITSI RAJAN

Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry SKAL palkitsi Rajavartiolaitoksen Kuljetuskuutio-palkinnolla kiitoksena Rajan toiminnasta tavaraliikenteen turvaamiseksi koronatilanteessa. "Huolimatta pandemian aikaisista ulkomaanliikenteen rajoitteista ja muista erityisjärjestelyistä tavaraliikenne on jatkunut sujuvasti. Kuorma-autoliikenne on nähty kriittiseksi toimialaksi ja se on saanut jatkua keskeytyksettä. Raja-

vartiolaitoksen toiminta on tässä ensiarvoisen tärkeää", todetaan perusteluissa.

– Tämä hieno tunnustuspalkinto kuuluu Rajavartiolaitoksen kaikille rajamiehille ja -naisille, jotka etuvartiossa rajanylityspaikoilla huolehtivat turvallisuudesta ja sujuvasta rajaliikenteestä myös poikkeusoloissa, totesi kiitospuheessaan Rajavartiolaitoksen päällikkö, kenraaliluutnantti **Pasi Kostamovaara**.



Palkintoa vastaanottamassa 24.3. Rajavartiolaitoksen päällikkö Pasi Kostamovaara (oik.) ja henkilöstöosaston päällikkö Tom Hanén. (Kuva: Salla Nazarenko)

RAJAMME VARTIJAT maaliskuu 2021
Rajavartiolaitoksen 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)
puh. 0400 447 382

TAITTO

Sanna Purho, Princeps Oy

KÄÄNNÖKSET

Integra Oy
Scandix översättningar Ab

PAINO

Grano Oy

ETU- JA TAKAKANNEN KUVAT

Etukannen kuva: Suomenlahden
merivartiosto
Takakannen kuva: Jussi Rautio

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