

Tommi Laukkanen
Janne Nokki
Tuuli Oksa

Jäämeren veräjillä

Kivilompolon tulliaseman ja rajanylityspaikan historiaa



TULLI
TULL
CUSTOMS

Tommi Laukkanen, Janne Nokki ja Tuuli Oksa
Painatus: Punamusta 2019

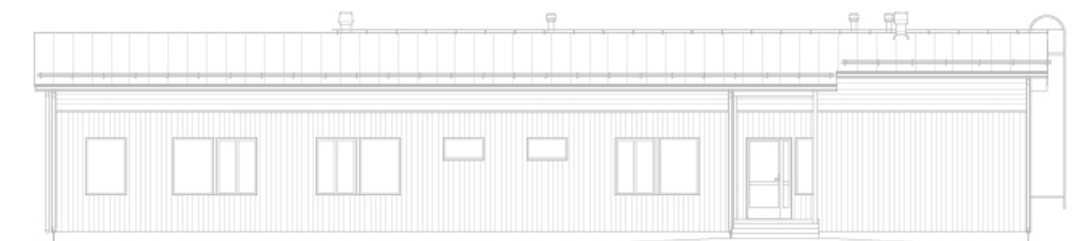
Kannen kuvälähde: Ilmakuva Kivilompolon tulliaseman työmaalta
elokuussa 2019, taustalla näkyy Norjan Geađgejávri. Jussi Orjasniemi.



Jäämeren veräjillä

Kivilompolon tulliaseman ja rajanylityspaikan historiaa

Lokakuussa 2019 Kivilompolossa vihitään käyttöön täysin uusi tulliasemarakennus ja liikennealue. Tullitoiminnan vuosikymmeniä pitkä historia Kivilompolossa liittyy läheisesti Suomen ja Norjan välisen tulliyhteistyön vaiheisiin. Ensimmäinen tullitie Kivilompolon kohdalle avattiin 1950-luvun lopulla ja ensimmäinen varsinainen tulliasema perustettiin seuraavalla vuosikymmenellä.



Suomen ja Norjan rajan synty

Suomen ja Norjan nykyisen valtakunnanrajan historia alkaa 1700-luvulta, jolloin rajaa alettiin vaihteittain määritellä lännestä itään. Tuolloin Suomi oli osa Ruotsia ja Norja Tanskaa. Ruotsin ja Tanskan välinen Strömstadin sopimus vuodelta 1751 sisälsi määräyksiä rajankäynnistä ja rajan merkitsemisestä pohjoisessa. Sopimuksen mukaisesti raja raivattiin, pyykitettiin ja kartoitettiin perusteellisesti vuosina 1752–1766. Rajankäynti aloitettiin etelästä Hisøylta vuonna 1752, ja se päättyi pohjoiseen Näätamön ja Pulmangin välille. Tätä pidemmälle rajaa ei voitu määritellä Venäjää kuulematta. Rajalle rakennettiin kaiken kaikkiaan 55 rajapyykkiä. Nykyisen Enontekiön ja Kautokeinin välinen raja käytiin ja raivattiin kuitenkin vasta vuonna 1805. Varsinaista rajavalvontaa alueelle ei vielä tuolloin tullut, eikä rajaseudulla ollut kunnallishallintoakaan. Kirkollista elämää kuitenkin oli, ja 1700-luvulla muodostettiin Enontekiön seurakunta.

Strömstadin sopimus on merkittävä myös siinä mielessä, että se eväsi Ruotsilta mahdollisuuden ulottaa valtakuntansa Jäämeren rannikolle. Toinen erittäin tärkeä vaikutus sopimuksella oli saamelaisiin. Sopimus jakoi Saamenmaan ensimmäistä kertaa kahtia. Strömstadin sopimukseen kuului kuitenkin lisäpöytäkirja, joka sisälsi saamelaisten erityisoikeuksia käsitteleviä säädöksiä, jotka ovat vielä nykyäänkin ajankohtaisia. Lisäpöytäkirjan mukaan saamelaisilla oli valtakunnanrajasta huolimatta oikeus hyödyntää porojen laidunmaina nykyisten Suomen ja Norjan maa-alueita sekä niiden vesistöjä lohenpyynnissä.

Suomi siirtyi vuonna 1809 Haminan rauhassa Ruotsilta osaksi Venäjää, ja Enontekiö jaettiin kahtia. Suomen puoli Enontekiön seurakunnasta liitettiin Muonioon. Tullivalvontaa Suomen ja Norjan väliselle rajalle tuli ensi kerran vuonna 1813, kun Ruotsin maarajaa alettiin valvoa. Tornion tullikamarin tuolloin saamaa käskyä järjestää maarajan valvonta voidaan pitää koko pohjoisen maarajan tullirajavartioston syntyä. Tuolloin myös Enontekiön kirkolle määrättiin majoittumaan päällysmies ja kaksi rajaratsastajaa. Syynä oli, että Tornion tullinhoitaja oli kiertomatallaan havainnut, kuinka Enontekiön kautta tuotiin Ruotsin Lapista ja Norjasta ”huomattavia määriä” kalaa, turkiksia, poronnahkoja ja poronlihaa. Rajaratsastajien piti partioida ah-

kerasti Muonioniskan (nykyisin Muonio) kirkolta aina Norjan rajalle, valvoa säädöksiä, tullata tavarat ja kantaa tullimaksut. Muonioniska oli samalla Suomen tullin pohjoisin toimipiste, vaikkei sillä ollut kiinteämpää toimipaikkaa. Jatkossakin Norjan rajaa valvovat liikkuvat tullimiehet määrättiin Tornionista. Siitä, käyttivätkö rajaratsastajat hevosia tai poroja, ei ole säilynyt tietoja. Vaikka päällysmiesten oli pidettävä päiväkirjoja, niitäkään ei ole säilynyt.

Vuonna 1814 Norja siirtyi Tanskalta Ruotsille. Rajankäynti Suomen suuriruhtinaskunnan ja Ruotsi–Norjan kuningaskunnan välillä päästiin aloittamaan vasta vuonna 1826. Vuonna 1843 Ruotsin raja jaettiin rajaviskaalipiireihin. Pohjoisimman piirin rajaviskaalin alaisineen tuli valvoa rajaa Ylitorniolle asti, mutta myös pohjoisempaan, jos liikennettä oli.

Saamelaisten etuoikeudet rajan osalta päättyivät vuoden 1852 rajasulkuun, joka kielsi Norjan saamelaisten pääsyn Suomen puolelle ja Suomen puolella asuvien saamelaisten siirtymisen Norjaan. Suomen senaatin antaman, Venäjältä tulleen määräyksen johdosta porosaamelaisten oli pakko valita jonkin valtion kansalaisuus. Perinteisesti Enontekiön saamelaiset olivat vaeltaneet poroineen kesäksi Norjaan Jäämeren rannikolle. Koska poroja voitiin laiduntaa enää vain Suomen puolella, asuinpaikkoja oli muutettava. Käytännössä sulkua oli erämaassa kuitenkin jokseenkin mahdollon valvoa, paitsi porotokkia ja porojen merkkejä tarkkailemalla. Tehokasta valvontaa varten viranomaisia oli kuitenkin aivan liian vähän.

1800-luvulla Lappi alkoi suomalaistua. Suomalaisväestöä muutti myös Norjan Jäämeren rannikolle. Norja halusi estää suomalaisten muutttoa ja koetti asuttaa rajaseudulle norjalaisia. Rajan kummallekin puolelle syntyi kiinteämpää asutusta, ja vastaavasti saamelaisten laidunmaat vähenivät.



Nykyinen Suomen ja Norjan välinen raja sai muotonsa 1700-luvulla. Tullin viestintä.

Rajaa kartoitettiin 1800-luvulla muutamaan otteeseen. Norja itsenäistyi vuonna 1905 ja Suomi vuonna 1917. Kummallakaan kerralla rajaan ei tullut merkittäviä muutoksia. Uusi rajankäynti tehtiin vuonna 1925. Uudelle rajakartalle ei ollut tarvetta, mutta vuosina 1896–1897 laadittuun rajakarttaan tehtiin joitakin korjauksia. Suomen ja Norjan nykyinen, noin 736 kilometriä pitkä valtakunnanraja, perustuu yhä pitkälti vuoden 1751 Strömstadin sopimuksen sekä Venäjän ja Ruotsi–Norjan vuoden 1826 rajasopimuksen mukaisiin päätöksiin.

Liikennettä Suomen ja Norjan välillä jo 1800-luvulla

Rajan yli tapahtuvaa tavaraliikennettä 1800-luvun rajasuluilla ei ollut koskaan tarkoitus estää. Kuten jo vuonna 1813 tapahtuneesta voidaan päätellä, tavarankuljetus oli varsin vapaata, joskin vähäistä. Norjan kanssa sovittiin tullittomasta kaupankäynnistä vuonna 1838. Se sai jatkaa suluista huolimatta. Enontekiön asukkaiden nauttima tullivapaus jatkui itsenäisessä Suomessa, sillä tavaroiden hankkiminen oli paljon helpompaa läheisestä Norjasta.



Vuodesta 1905 lähtien Tornioista pääsi Enontekiön Hettaan myös maantietä pitkin. Kuva Ounasjärven pohjoispuolelta vuodelta 1906. Pentti Eskola/Geologian tutkimuskeskus.

Tiestön puute aiheutti sen, ettei liikennemuutoksia rajalla ollut. Vuonna 1905 tieyhteys Tornionjokivarresta ylsi vain Enontekiön Hettaan asti, eikä Norjaan vielä päässyt maantietä pitkin miltään kohtaa rajaa. Ruotsin Kuttaisista Suomen Palojärven kautta Norjan Kautokeinon kulki paljon käytetty polkutie. Hetasta lähti myös vanha postitie Näkkälään, mistä se jatkui Pöyrisjärvelle ja edelleen jopa Kalkujärvelle asti, lähelle Norjan rajaa. Rajaa ylittivät polkuja pitkin lähinnä tullietuaan käyttävät Enontekiön asukkaat. Poroilla tavaraa voitiin myös viedä talvisin Hetasta Norjaan, Kautokeinon ja Altan Bosseksiin.

Kun kuorma-autoliikenne Suomen itsenäisyyden aikana kehittyi ja ulkomaankauppa kasvoi, varsinkin pohjoisnorjalaisille yrityksille tuli tarvetta oikaista Suomen kautta Ruotsiin. Tähän tarvittiin tietä, ja tie edellytti pysyvämpää tullitoimintaa. Poikkeusolot lisäsivät Suomessa ja Ruotsissa kiinnostusta Norjan satamiin. Jo ensimmäisen maailmansodan aikana 1914 alkaen niistä järjestettiin Suomeen tilapäisiä tavarakuljetuksia ahkioissa lähinnä Venäjän armeijaa varten. Tuolloin perustettiin ensimmäiset tilapäiset suomalaiset tullivartioasemat Suomen ja Norjan rajalle. Niiden toiminta jäi tilapäiseksi. Itsenäistymisen

jälkeen pohjoisrajan tullivalvonnasta vastasi Tornion tullikamarin alaisuuteen järjestetty tullirajavartiosto. Sen päätyönä oli tulli- ja rajavalvonta Suomen ja Ruotsin välillä, mutta tehtäviin kuului myös Norjan vastainen maaraja.

Lapin tiestö kehittyi 1930-luvulla voimakkaasti ja ensimmäiset maantieyhteydet Ruotsiin avautuivat. Jäämerentien avaamisen myötä Suomen ja Norjan välinen ajoneuvoliikenne tuli mahdolliseksi Petsamosta.

Maantien suunnittelu Enontekiön Hetasta Palojärven kautta Norjan Kautokeinon oli pohdinnassa jo 1930-luvun lopulla. Ajatuksena oli linjata tie saamelaiden käyttämien ikivanhojen polkujen mukaan. Tiesuunnitelma kuitenkin lykkääntyi vuonna 1939 alkaneiden sotien takia. Sotien aikana ja Lapin jälleenrakentamisen kaudella Hetta–Palojärvi-tiellä oli käytössä ainoastaan pitkospuut. Mikäli mieli autolla Suomesta Norjaan maantietä pitkin, oli ainoa mahdollisuus kulkea norjalaisella lossilla Petsamon Salmijärveltä Norjan Svanvikiin. Kun Petsamo oli jouduttu luovuttamaan Neuvostoliitolle, avattiin 1940-luvulla uusi tie Kilpisjärveltä Norjaan.



Hetan ja Kautokeinin välillä kulki aina 1950-luvun lopulle asti vain polkuja. Vaeltajia poroineen välillä Hetta–Kautokeino vuonna 1938. I. Hustich/Museovirasto.

Pohjoismainen tulliyhteistyö alkaa 1950-luvulla

Pohjoismainen yhteistyö alkoi sotien jälkeen kuukausia. Vuonna 1951, vuotta ennen Helsingin olympialaisia, kerääntyi pohjoismainen parlamentaarinen komitea pohtimaan matkustamisen vapauttamista Pohjoismaiden välillä. Passipakko Pohjoismaiden välillä poistettiin juuri ennen vuoden 1952 Helsingin olympialaisia. Passivapaus helpotti merkittävästi kansalaisten liikkumista kaikissa Pohjoismaissa. Vuonna 1958 poistuivat viimeisetkin passintarkastukset Pohjoismaiden välisiltä rajoilta. Suomessa, Norjassa ja Ruotsissa passintarkastus rajoilla oli tuolloin poliisin tehtävä. Suomessa tehtävä siirtyi poliisilta Rajavartiolaitokselle 1990-luvun alussa.

Pohjoismaista yhteistyötä oli myös tullilaitosten välillä. Rajatulliyhteistyön kannalta merkittävä askel otettiin vuonna 1956, kun Pohjoismaiden neuvosto hyväksyi Norjan aloitteesta suosituksen yhteisen tulli- ja passintarkastuksen järjestämisestä. Tavoitteena oli matkustamisen ja kauppatavara liikenteen helpottaminen. Ajatus oli, että Pohjoismaiden välisillä rajoilla tullitarkastus

tehtäisiin valtioiden yhteisellä tulliasemalla vain kerran. Järjestelyllä olisi positiivinen vaikutus paitsi matkustajien ja tavarantoimittajien liikkumiseen, myös valtionalouteen. Tullitoiminnan jakaminen toisen valtion kanssa pienensi huomattavasti valtioiden kustannuksia.

Yhteisten tulliasemien perustamista pohdittiin pitkään. Mahdollisiksi haasteiksi muodostuivat kielikysymykset, valtioiden toisistaan poikkeavat määräykset ja lait sekä niiden sovittaminen omiin tullivalvontaa koskeviin lainsäädäntöihin. Tulliyhteistyön syventäminen vaati erityisjärjestelyjä, mutta työ maksoi nopeasti itsensä takaisin, ja vaiva osoittautui vuosien mittaan ehdottomasti sen arvoiseksi. Pohjoismaiden neuvoston päätöksen pohjalta Ruotsi ja Norja käynnistivät rajatulliyhteistyön vuonna 1957 ja jakoivat rajansa siten, että tullitoimet hoidettiin vain rajan toisella puolella. Myönteisten tulosten takia myös Suomessa haluttiin ryhtyä vastaavaan yhteistyöhön sekä Ruotsin että Norjan kanssa.



Aluksi Hetan ja Kautokeinoon välillä liikennöi vain lumikiitäjä. Se kuljetti postia, tavaraa ja ihmisiä.
Pekka Kyytinen/Museovirasto.

Uusi tie Enontekiölle

Syksyllä 1945 vaihteittain alkanut Lapin jälleenrakennus toi sodan aikana evakossa olleet asukkaat takaisin. Tieyhteyksien parantaminen tuli nopeasti ajankohtaiseksi. Kilpisjärven jälkeen avattiin uusi tieyhteys Suomesta Norjaan myös Karigasniemeltä. Liikenne ja matkailu Enontekiön alueella oli 1950-luvulla kasvussa. Vuosittain Hetassa järjestettävä iso saamelaistapaaminen Marianpäivät alkoi kasvaa ja sinne saapui väkeä myös Norjasta. Samoin alueen turismi lisääntyi vauhdilla.

Kun Hetta ja Norjan Kautokeino saatiin yhdistettyä maantiellä vuonna 1958, aloitti norjalainen lumikiitäjä säännöllisen liikenteen näiden kylien välillä. Vuotta myöhemmin, huhtikuussa 1959, Hetta–Kautokeino-tie julistettiin väliaikaiseksi tullitiekse. Ensisijaisena tulliselvityspaikkana oli Hetta, mutta poikkeustapauksissa tämä onnistui myös Palojärvellä. Paikalle komennettiin tullitehtäviä varten muutama tullivartija Tornion tullirajavartiostosta. Myös Rajavartiolaitos huolehti ensi käden tullivalvonnasta.

Joulukuussa 1960 tienrakennustöissä mukana olleet suomalaiset kuorma-autot ylittivät ensimmäistä kertaa Suomen ja Norjan välisen valtakunnanrajan. Rahtiliikenne alkoi kuukautta myöhemmin tammikuussa 1961. Suomen puolella 63 kilometriä pitkä maantie Paljojoensuusta Kivilompoloon tunnettiin tienumerolla 958 aina vuoteen 1996, jolloin Suomessa toteutettiin tienumerouudistus. Uudistuksessa tie muutettiin kantatieksi 93, ja lisäksi siitä tuli osa Eurooppatietä 45 (E45), joka kulkee Italian Sisiliasta Norjan Alattioon.

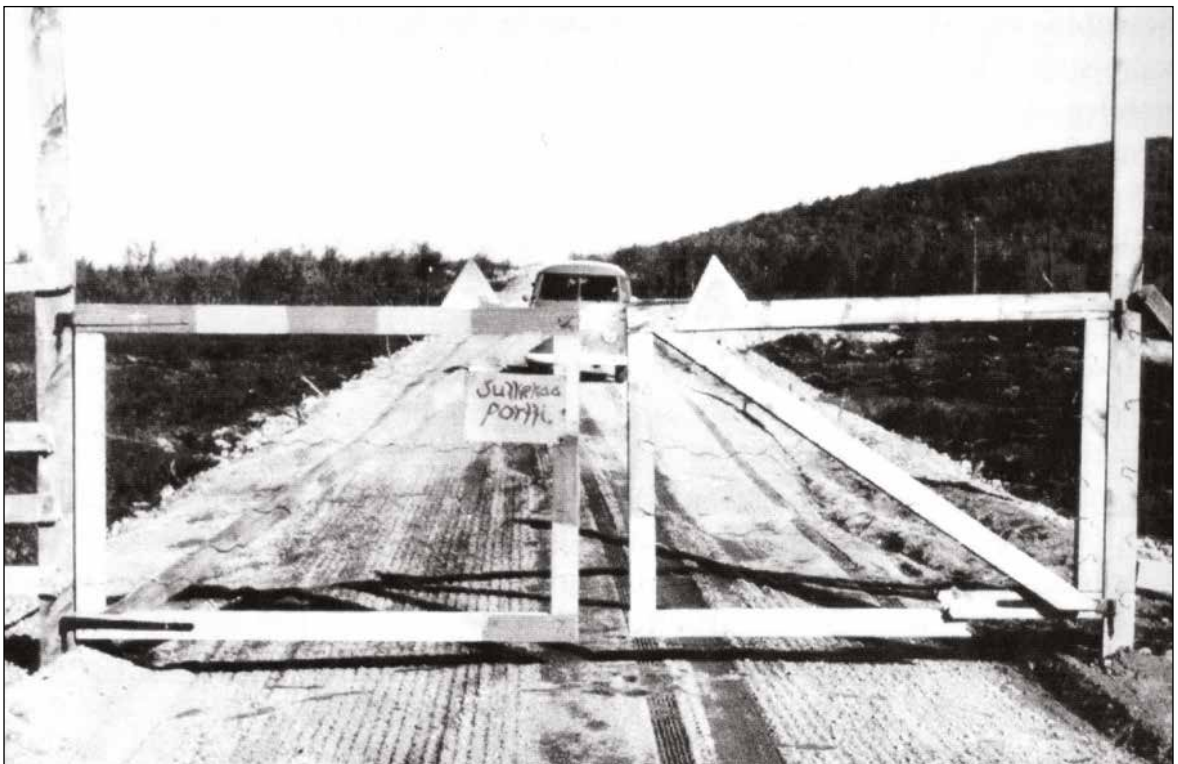
Lopullisesti maantie Suomen Hetan ja Norjan Kautokeinoon välillä valmistui lokakuussa 1962, ja kansainväliseksi tullitiekse Palojärven tie avattiin 15. huhtikuuta 1963. Alussa tulliasemana toimi asuntovaunu Palojärven kylässä, mutta ahtaiden ja puutteellisten työolosuhteiden takia oikeaa tullitaloa oli pakko alkaa suunnitella ja rakentaa lähelle Norjan rajaa, asumattomaan Enontekiön Maaselkävaaran Kivilompoloon. Lähimpiin kyliin oli matkaa useita kilometrejä, ja asukkaita näissä kylissä oli vähän.

Rajatulliyhteistyötä Norjan kanssa aloiteltiin keuhällä 1959, jolloin Norjan ja Suomen tullihallituksen pääjohtajat tekivät valtioiden väliselle rajalle yhteisen tutustumismatkan. Inspiraatiota yhteistyölle oli saatu Suomen ja Ruotsin sekä Ruotsin ja Norjan välillä hyvin toimineesta yhteisestä tullivalvonnasta. Suomen ja Ruotsin välillä rajatulliyhteistyötä kokeiltiin vuonna 1960, ja kahta vuotta myöhemmin valtioiden välille saatiin solmittua rajatulliyhteistyösopimus. Sen mukaan sopimusvaltiot hoitivat molempien valtioiden välisen liikenteen tullivalvontaa sopimuksessa määrätetyllä valvontavyöhykkeellä. Valvonnassa sovellettiin kummankin valtion tuonti- ja viennimääräyksiä sekä muita liikennettä koskevia määräyksiä. Suomen ja Norjan välille toivottiin samanlaista menestystarinaa, ja neuvottelut valtioiden välisestä rajatulliyhteistyöstä lähtivät pian käyntiin.

Rajaliikenteen kasvusta rajatulliyhteistyösopimukseen 1969

Uuden maantien valmistuttua tullivalvonnan järjestäminen valtakuntien rajalle todettiin välttämättömäksi. Kun liikenne sodan jälkeen alkoi kasvaa, Lapin rajavartiostolla, joka oli huolehtinut tullivalvonnasta Norjan vastaisella rajalinjalla maastossa, ei ollut resursseja jatkaa tehtävässä. Rajavartiolaitokselle tulliyhteistyö sopi hyvin, kunhan tullilaitoksen virkailijat hoitaisivat kaikki rajatulliyhteistyöstä aiheutuvat tehtävät. Ensimmäiset viralliset tullimiehet saapuivat Palojärvelle huhtikuussa 1963 valvomaan tavarakuljetuksia, mutta itse rajatulliyhteistyösopimuksen aikaansaaminen vei vielä muutaman vuoden.

Aluksi tullimiehiä oli neljä, ja he työskentelivät sekä asuivat Palojärven kylässä asuntovaunussa. Jo vuonna 1962 käytiin Tullihallituksen ja ulkoasiainministeriön välillä vilkasta kirjeenvaihtoa rajatulliyhteistyösopimuksesta. Suomen puolelta oltaisiin oltu valmiita sopimusneuvotteluihin huomattavasti aikaisemmin, mutta Norjassa



Enontekiön ja Kautokeinin välisellä tiellä oli 1960-luvulla myös rajaveräjä. Veräjällä rajanylittäjälle esitettiin kohtelias pyyntö. Kuva: Jyrki Haikonen. Teoksessa Pitkoksilta pikiteille. Lapin tiepiiri 75 vuotta. 1925–2000. Toim. Petteri Mäkelä. Tiemuseon julkaisuja 18. Tielaitos. Lapin piiri, s. 200.

asiaa käsiteltiin vasta vuonna 1965. Kysymys rajatulliyhteistyöstä oli Norjassa lausunnolla useilla eri tahoilla, mikä hidasti merkittävästi asian etenemistä. Vihdoin kolmen vuoden jälkeen Norja oli valmis allekirjoittamaan ehdotetun sopimuksen. Suomi ja Norja allekirjoittivat valtioiden välisen rajatulliyhteistyösopimuksen 10. joulukuuta 1968, ja eduskunnan hyväksyttyä sen tasavallan presidentti Urho Kekkonen vahvisti sopimusta koskevan lain 13. kesäkuuta 1969. Sopimus ratifioitiin muutamaa kuukautta myöhemmin, ja se astui voimaan 25. syyskuuta 1969. Yhdistyneet Kansakunnat rekisteröivät sopimuksen 27. lokakuuta 1969.

Suomen ja Norjan välinen rajatulliyhteistyösopimus oli sisällöltään pitkälti sama kuin Suomen ja Ruotsin välinen rajatulliyhteistyösopimus vuodelta 1962. Poikkeuksena oli valvontavyöhykkeen leveys. Norjan ja Suomen välillä se määriteltiin seitsemän kilometriä leveäksi, kun Suomen ja Ruotsin välillä se oli vain kolme kilometriä. Leveämpää valvontavyöhykettä perusteltiin sillä, että

-- Suomen ja Norjan välinen valtakunnan raja etupäässä kulkee asumattomien seutujen läpi ja että kaikki nykyiset samoin kuin tulevaisuudessakin perustettavat tulliasemat sijaitsevat tuon seitsemän kilometrin levyisen alueen sisäpuolella, joten ei ole tarpeen julistaa mitään maanteitä valvontavyöhykkeiksi --.

Sopimuksen tavoitteena oli helpottaa Suomen ja Norjan välistä liikennettä sekä liikenteen tullivalvontaa ja tulliselvitystä. Kummankin valtion tullilaitoksen tehtäväksi määriteltiin molempien maiden tuonti- ja vientimääräyksien valvominen seitsemän kilometriä leveällä valvontavyöhykkeellä. Suomessa tullivalvontaa suoritettiin osittain norjalaisia tullimääräyksiä noudattaen ja Norjassa puolestaan soveltaen osittain Suomen tullimääräyksiä. Matkustajan tarvitsi pysähtyä tullitarkastukseen vain kerran. Tämä helpotti merkittävästi paitsi matkustamista, myös kauppatavaroita kuljettavien ajoneuvojen liikennöintiä Pohjoismaissa. Kivilompolon kohdalla ei Norjan puolella ollut järjestettyä tullivalvontaa, ja lähin norjalainen tullimies oli Altassa, yli 170 kilometrin päässä. Kivilompolon tulliasema saikin näin ollen rajatulliyhteistyössä merkittävän roolin, sillä sinne määrättiin suoritettavaksi Suomesta Norjaan saapuvan liikenteen tullivalvonta. Sieltä ohjattiin myös mahdolliset tullinalaiset tavarat Norjan II. tullipiiriin lähimpään tullitoimipaikkaan.

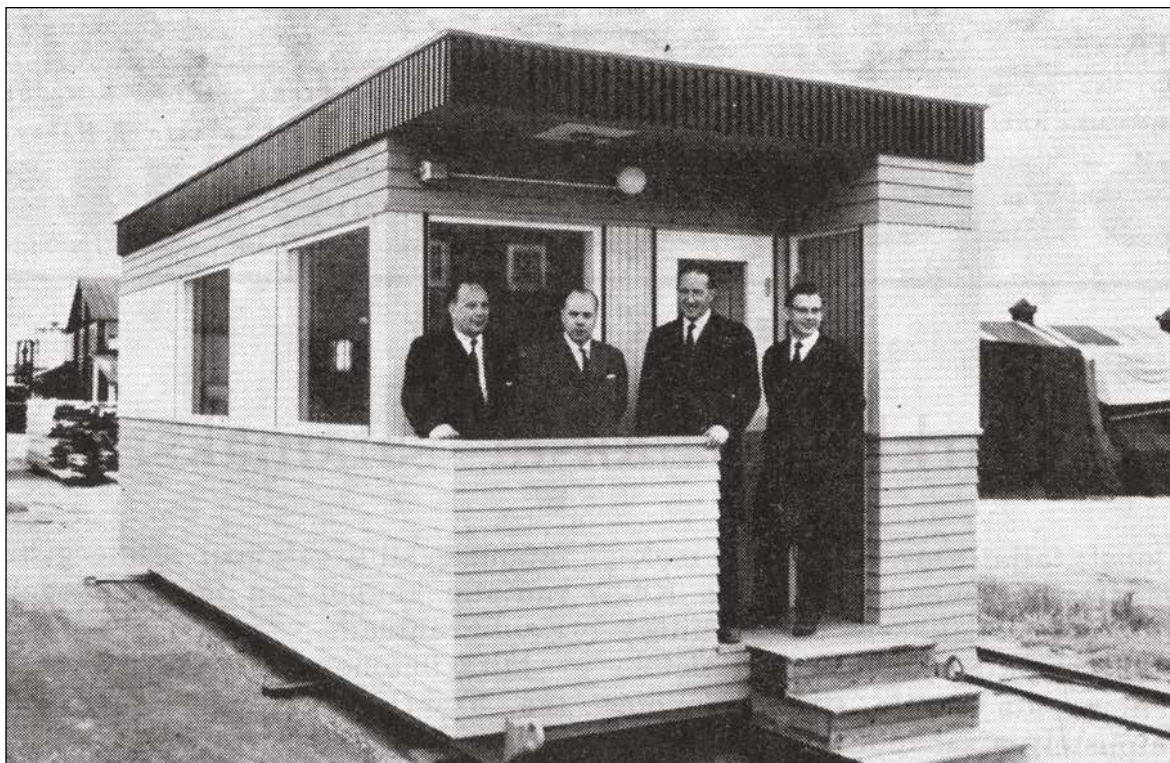
Lapin tullimiesten yhdistyksen silloinen puheenjohtaja Heikki Husa kehui vuoden 1974 Tulli-lehdessä Suomen ja Norjan yhteistyötä tulokselliseksi ja moitteettomaksi. Suomen tullin tehtävänä pohjoisella rajalla oli hoitaa tullaukset Norjan tullin puolesta Pohjois-Norjaan vietävistä tavaroista Kivilompolon ja Karigasniemen tulliasemilla. Norjan tulli puolestaan teki Suomen tullille kuuluvia tehtäviä Näätämön ja Nuorgamin rajanylityspaikoilla. Husa korosti artikkelissaan rajatulliyhteistyön taloudellisia hyötyjä. Suomen ja Norjan tullit säästivät yhteistyön ansiosta tuntuvasti rahaa. Konkreettisena esimerkkinä Husa huomautti, että Kivilompolon tulliaseman rakentaminen ja rajatulliyhteistyö oli säästänyt norjalaisilta kahden tullitalon ja 14 tullityöntekijän palkkauksesta aiheutuvat kulut. Yhdeksi merkittäväksi eduksi hän mainitsi vielä kielten opiskelun. Pohjoisen kaukaiselle rajalle oli vaikea saada tulkkia, joten suomalaisten tullityöntekijöiden oli pakko opiskella norjaa. Tämä rikkoi kielimuuria molempien valtioiden tullityöntekijöiden ja matkailijoiden välillä. Tullitoiminta siis edisti konkreettisesti valtioiden välistä yhteistyötä. ”Keskellä korpea” sijaitsevasta Kivilompolosta oli tullut nopeasti kansainvälinen rajanylityspaikka, jonka kautta liikkui väkeä eri puolilta Eurooppaa. Myöhemmin tulliaseman esimiehenä työskennelleen Erkki Heikuraisen mielestä työn parhaimpia puolia oli juuri erilaisten ihmisten kanssa työskentely ja mahdollisuus päästä käyttämään arjessa muutakin kuin suomen kieltä.



Tulliaseman sijaintipaikka Rakennushallituksen kartassa. Tullin arkisto.



Kivilompolon tullipuomi 1970-luvulla, kuvassa tullivartija Risto Lauramaa. Pohjolan Sanomat.



Asuntovaunu esittelyssä. Kuvassa vasemmalta oikealle: Tullihallituksen tili- ja talousosaston johtaja, tullineuvos Veikko Vennamo, yliarkkitehti Heimo (rakennushallitus), johtaja Salminen (Rauma-Repola Oy), kamreeri Tuominen. Tullineuvos Vennamo oli 1960-luvulla keskeinen tullirakennusten ja Tullin työolojen kehittäjä. Tullimies 7/1964.

Asuntovaunusta tullitaloon 1966

Kivilompolosta alkoi myös toinen merkittävä kokeilu tullivalvonnassa. Vuonna 1958 avatulla Vaalimaan tulliasemalla oli työskennellyt asuntovaunuparakissa. Tästä lienee saatu ajatus, että tilapäisiä rakennuksia voitaisiin käyttää hyväksi laajemminkin. Tullin uutta vartiorakennusmallia esiteltiin Tullimies-lehdessä vuonna 1964. Siirreltävää asuntovaunua kuvailtiin erittäin toimivaksi ja kompaktiksi kokonaisuudeksi, joka soveltui erityisesti syrjäseuduille, pohjoisiin ja kylmiin oloihin. Ensimmäinen uuden mallin mukainen vaunu sijoitettiin juuri Kivilompoloon vuonna 1963 ja siihen asettuivat toimipaikan ensimmäiset tullimiehet.

Seitsemän metriä pitkä ja kolme metriä leveä rakennus oli jaettu kolmeen osaan: toimistoon, keittiöön ja makuuhuoneeseen. Todellisuudessa asuntovaunun tarjoamat puitteet olivat ankeat. Sisälle saatiin nukkumapaikat neljälle työntekijälle, mutta aivan lähietäisyydellä niistä oli asioitava asiakkaiden kanssa. Aluksi asuntovaunu

sijoitettiin Palojärven kylään. Hyvin pian kävi kuitenkin selväksi, ettei asuntovaunu ollut paras mahdollinen työympäristö, joten sen rinnalle oli pakko alkaa suunnitella oikeaa tullitaloa sekä rivitaloasuntoja tullityöntekijöille. Tullitalon ja rivitalon valmistuttua asuntovaunu sai kuitenkin jäädä tulliaseman pihaan, sillä aloittelevat tullivartijat asuivat usein ensin asuntovaunussa, ennen kuin saivat oikean asunnon. Myöhemmin asuntovaunu siirrettiin Kolarin tulliasemalle. Asuntovaunu oli alun perinkin tarkoitettu tilapäisratkaisuksi. Sen tarjoamat puitteet eivät riittäneet millään kasvavan työmäärän hallinnoimiseen. Esimerkiksi heinäkuussa 1963 tulliasemakopissa asioi noin 9 000 ihmistä.

Kivilompoloa koskevasta Tornion tullikamarin ja Tullihallituksen kirjeenvaihdosta 1960-luvun alussa huokuu huoli ja turhautuminen puutteellisiin työoloihin. Kivilompolossa tehtiin vuonna 1964 työsuojelutarkastus. Siinä uudet tilat todettiin selväsanaisesti työturvallisuuslain vastaisiksi. Valoisana aikana oli työskenneltävä vuoroissa, joten nukkumisrauhaa ei juuri ollut. Kopissa ei

myöskään ollut minkäänlaisia pesumahdollisuuksia, ja lattia oli suurimman osan vuotta hyytävän kylmä. Toimiston puolella työntekijää kohti käytettävissä oleva tila oli aivan liian ahdas. Kotiinkin pääsi vain harvoin ja matka sinne oli pitkä.

Timo Kannasvuo aloitti työskentelyn Kivilompolon tulliasemalla maaliskuussa 1975. Tuolloin rivitalosta ei ollut tarjolla vapaata asuntoa, joten hän asui yhdessä Raimo Muotkan kanssa Tullin asuntovaunussa muutaman kuukauden, kunnes asunto vapautui. Muistot asuntovaunuasumisesta eivät ole kovin aurinkoisia.

Kannasvuon tapaan vuosina 1979–1982 Kivilompolon tulliasemalla työskennellyt Kari Hannu muistelee asuntovaunun olleen melko ahdas paikka asua. ”Kyllä siinä pystyi yöpymään ja olemaan, mutta ei se mukava paikka ollut”, Hannu toteaa. Kaikki asuntovaunussa 1960-luvulla asuneet kokivat tilanteen varmasti vähintäänkin samalla tavalla. Tämä ja huomattavasti lisääntynyt liikenne olivat niin painavia syitä, että päätös tullitalon rakentamisesta saatiin 1960-luvulla aikaan nopeasti. Seuraavaksi piti päättää, minne tullitalo tulisi rakentaa.

Valtiovarainministeriö oli jo kevättalvella 1962 myöntänyt Tullille 22,7 miljoonan markan määrärahan tullitalon rakentamiseen Kivilompoloon. Saman vuoden huhtikuussa Tullihallitus pyysi Rakennushallitusta ryhtymään toimenpiteisiin. Asia vei kuitenkin vielä aikaa.

Tullitalon sijoituspaikasta käytiin 1960-luvun alussa vilkasta keskustelua Tornion tullikamarin ja Tullihallituksen välillä. Tullikamarin mukaan tullitaloa ei haluttu rakentaa aivan Palojärven kylään rajavartioston viereen mahdollisten erimielisyyksien takia. Tullitalon ei myöskään koettu edistävän Palojärven kylän asukkaiden viihtyvyyttä, joten Palojärvestä luovuttiin. Lopulta uusi tullirakennus päätettiin sijoittaa Enontekiön Maanselkävaaran Kivilompoloon, jossa ei tuohon aikaan ollut vielä pysyvää asutusta. Paikka sijaitsee noin 10 kilometriä Palojärven kylästä pohjoiseen, lähellä Norjan rajaa. Alue oli osa Saamenmaata, joten alueella asui hajanaisesti pääasiassa saamelaisia. Täältä Metsähallitus luovutti Tullihallitukselle 28. helmikuuta 1962 yhteensä 25 hehtaarin suuruisen alueen. Yksi hehtaari varattiin itse tullitalolle ja 24 hehtaaria tullival-



Tullitoimistona toimineen asuntovaunun sisätilat. Tullimies 7/1964.

vonta-alueelle. Pohjoisen Kivilompolon sääolot olivat poikkeukselliset, ja tämän takia tullitalon rakennussuunnitelmia jouduttiin muuttamaan useasti. Rakentamisessa oli tärkeää kuunnella Tornion tullikamarin henkilökuntaa, jolla oli kokemusta vaikeissa olosuhteissa työskentelystä. Useiden muutosten jälkeen rakennussuunnitelmista päästiin yhteisymmärrykseen, ja kesällä 1965 Kivilompolon tullitalon rakennustyöt pääsivät vihdoinkin alkamaan.

Pöytäkirja touko kuun 24 p:nä 19 64 toimitetusta tarkastuksesta Palojärven tulliasemalla Enontekiöllä

Tässä tarkastuksessa olen tehnyt seuraavat muistutukset ja määrännyt tehtäväksi seuraavat korjaukset tai parannukset:

- 1) Tulliasemahuoneen koko ilma tila on noin 36 m^3 joka ei vastaa Työturvallisuuslain (299/58) 10 §:n määräystä, että kutakin työtekijää varten tulee olla vähintään 10 m^3 ilmatilaa. Asemalla on ilmeisesti 4 työntekijää ja lisäksi asioiva yleisö (heinäkuussa 1963 oli tulliaseman merkintöjen mukaan asemalla kävijöitä n. 9000 henkeä.)
- 2) Miesten kotimatkat ovat pitkät. Vartion esimiehen 80 km, muiden 328 km, - 320 km, -200 km, joten miehet joutuvat oleskelemaan asemalla kuukauden pari yhteen menoon. Aseman lähistöllä ei ole saatavissa asuntoja. Lapissa valoisina aikoina liikutaan sekä yöllä että päivällä, joten kun asemalla ei ole erillistä miehistöhuonetta, miehet eivät saa nukkua rauhassa.
- 3) Pesumahdollisuutta ei ole laisinkaan.
- 4) Ruokailu on suoritettava samassa tilassa, missä yleisöä palvellaan.
- 5) Mitään muuta tilaa lepoajan viettoon ei ole kuin vuode.
- 6) Huone on kylmä, lattia ei tunnu pitävän lämmintä lainkaan.
- 7) Ulkona olevat kaasupullot jäätyvät yli 15°C pakkasessa ja ne on pakko tuoda sisään, mikä ei ole lainkaan suotavaa (suuret kaasupullot).

Oulussa , touko kuun 25 p:nä 19 64

Vaasan ja Oulun piirien naispuolinen tarkastaja

Helka Hyvärinen
Helka Hyvärinen

Olemme saaneet jäljennöksen tästä pöytäkirjasta:

Ere
Työnantaja tai hänen edustajansa

Yrjö Tauriö
Työntekijän luottamusmies



Vuonna 1966 valmistunut tullitalo 1970-luvun alussa. Tullimuseo.

Sähkön saaminen Kivilompolon tulliasemalle osoittautui luultua haastavammaksi. Pohjois-Suomen sähkölinjojen rakentaminen oli vielä 1960-luvulla pahasti kesken. Kivilompoloon ehdittiin jo miettiä aggregaatin hankkimista, joka olisi ollut kallis ja huono investointi. Kilpisjärven tulliasemalla sellainen oli kestänyt käyttöä vain noin puoli vuotta. Kivilompolon tullitalon rakentamista koskevista asiakirjoista käy ilmi, että sähkönjakelusopimusneuvottelut jumittivat paikallaan. Sähkön saanti oli tullitalon käyttöönoton kannalta kriittistä, ja asiaa kiirehdyttiin useaan otteeseen. Sähkön merkitystä ei voi korostaa liikaa. Pimeys ja kylmyys olivat pohjoisimman Suomen tullityöntekijöiden suurimpia haasteita, ja ilman sähköä toimipaikalla ei olisi voinut toimia. Sähkön saaminen pohjoiselle asemalle oli työn takana, mutta lokakuussa 1966 ne kuitenkin lopulta saatiin.

Uusi tullitalo valmistui vihdoin lokakuussa 1966. Se oli varustettu uusimmalla teknologialla, ja työntekijöille oli kunnon asuintilat pienessä rivitalossa tullitalon vieressä. Helsingin Sanomissa kirjoitettiin vuoden 1967 huhtikuussa pohjoisten tulliasemien tullityöntekijöiden arjesta. Lehden mukaan uudet tulliasemat olivat tehostaneet rajavalvontaa, ja muun muassa salakuljetustapauksien määrä oli vähentynyt huomattavasti. Erityis-

tä kiitosta saivat tulliasemien mukavuudet ja uusi teknologia. Pienessä asuntovaunussa asumisen jälkeen pienet rivitaloasunnot tuntuivat luksukselta. Mukavuuksista huolimatta tullivartija Paa-vo Smeds Kivilompolosta totesi lehdelle pitkän ja pimeän talven ottavan voimille. Erämaan luonto ja harrastusmahdollisuudet tuntuivat kuitenkin helpottaneen tullityöntekijöiden arkea. ”Mene ja tiedä, onko tämä maailman hiljaisin raja, mutta rauhallisin ja mukavin joka tapauksessa”, totesivat Kivilompolon tullivartijat artikkelin lopussa.



Tulliaseman pihamaata 1970-luvulla. Taustalla tullihenkilöstölle valmistunut asuintalo. Tullimuseo.

Kasvava liikenne tulliasemalla lisäsi työntekijöiden työtaakkaa. Kivilompolon henkilökunnan määrää oli lisättävä ja pian asuinrivitaloa jouduttiinkin laajentamaan. Vuonna 1972 valmistunut laajennusosa helpotti työntekijöiden arkea. Laajennuksen myötä asuinhuoneistoja oli kaiken kaikkiaan kahdeksan. Vuonna 1978 Kivilompolossa työskenteli kahdeksan tullityöntekijää, ja sittemmin tulliaseman henkilöstö on lisääntynyt. Valvontaolosuhteet helpottuivat ja samalla tehostuivat vuonna 1978, kun tulliasema sai uuden erillisen autontarkastussuojan. Kolme vuotta myöhemmin tulliasemalle rakennettiin vielä uusi varastorakennus.

Pohjoisen vilkas liikenne

Ulkomaanliikenne lisääntyi merkittävästi 1960-luvulta alkaen Suomen rajojen kaikilla tulliasemilla. Tullin ulkomaankaupan vuosijulkaisun liikennetilastoista käy selkeästi ilmi, että sekä henkilö- että tavaraliikenne maarajoilla kasvoivat valtavasti 1960-luvulta alkaen. Matkusta-

jaliikenteen eli henkilöautojen lisääntyminen oli havaittavissa myös Kivilompolossa. Syrjäisestä ja asumattomasta syrjäseudusta oli tullut Pohjois-Suomen merkittävä liikennekeskus. Tullin liikennetilastojen mukaan Kivilompolon tulliaseman kautta rajan yli kulki vuosittain tuhansia rekkoja ja kymmeniä tuhansia henkilöautoja. Liikenne tällä pohjoisella tulliasemalla yli kaksinkertaistui vuosina 1974–1978. Helsingin Sanomissakin uutisoitiin alkuvuonna 1978 Kivilompolon liikenteen huimasta kasvusta. Eniten rajan yli kulki henkilöautoja ja kuorma-autoja, mutta myös linja-autoliikenne oli nousussa aina vuoteen 1979 asti. 1980-luvun puolivälissä linja-autoliikenne lähti jälleen kasvuun, ja vuosittainen linja-autojen määrä oli jo yli tuhannen luokkaa.

Ensimmäiset Tullin ajoneuvojen määrää koskevat tilastot julkaistiin vuonna 1974. Aluksi ylityspaikoittain julkaistiin vain maahan saapuneiden moottoriajoneuvojen määrä. Maasta poistuneiden moottoriajoneuvojen tiedot on rekisteröity vuodesta 1981 alkaen. Alla esitetystä taulukosta käy ilmi, kuinka paljon liikenteen määrä kasvoi Kivilompolon tulliasemalla 1970-luvulta lähtien.

Kivilompolon kautta maahan saapuneet moottoriajoneuvot 1974–1994			
	Henkilöautot	Linja-autot	Kuormatut kuorma-autot
1974	23 803	634	946
1975	27 711	641	1 082
1976	39 796	602	1 306
1977	59 078	540	1 791
1978	67 112	669	1 444
1979	69 594	919	1 596
1980	66 485	745	1 706
1981	64 661	786	1 978
1982	55 177	688	2 041
1983	56 396	865	2 239
1984	56 990	1 297	2 437
1985	53 203	1 424	2 717
1986	55 986	1 532	3 638
1987	62 976	2 183	4 451
1988	59 441	1 861	3 592
1989	65 061	2 186	2 969
1990	64 256	2 429	3 226
1991	60 563	2 337	3 080
1992	66 649	2 639	2 252
1993	65 138	3 461	2 495
1994	60 580	3 459	2 574

Kivilompolon kautta maasta poistuneet moottoriajoneuvot 1981–1994			
	Henkilöautot	Linja-autot	Kuormatut kuorma-autot
1981	62 510	801	2 047
1982	50 439	672	2 251
1983	54 538	887	3 341
1984	57 280	1 305	3 506
1985	54 829	1 440	3 357
1986	57 776	1 586	4 198
1987	64 242	2 294	4 805
1988	58 789	1 890	3 528
1989	65 641	1 989	3 000
1990	63 403	2 286	3 010
1991	60 290	2 222	3 092
1992	68 910	2 619	3 075
1993	64 510	3 292	3 305
1994	59 986	2 346	10 710

Maahan saapuneet ajoneuvot vuosina 1974–94 ja maasta poistuneet ajoneuvot vuosina 1981–94.
Lähde: Tullin ulkomaankaupan vuosikirjat 1974–1994 ja 1981–1994. Tullihallitus.

Erkki Heikurainen kirjoitti Tulli-henkilöstölehdessä vuonna 1984 Kivilompolon tulliasemasta. Hän totesi, että suurin osa tavaraliikenteestä oli norjalaista kauttakulkuliikennettä. Kalat ja äyriäiset kulkivat ensin Kivilompolon kautta Suomeen, ja tämän jälkeen ne vietiin muualle Eurooppaan. Myös osa kalajätteestä tuotiin Norjasta Suomeen turkiseläinten ruoaksi. Kivilompolon tulliasemalla 1970-luvun loppupuolella työskennelleet Kannasvuo ja Hannu muistelevat, että Suomesta vietiin tulliaseman kautta Norjaan muun muassa valmistaloja, joiden tullauksen kanssa sai olla tarkkana. Norjaan vietiin paljon muitakin puuteollisuuden tuotteita kuten hirsimökkejä ja valmistalopaketteja. Puuteollisuuden tavara pysyi suurimpana vientituotteena läpi vuosikymmenten.

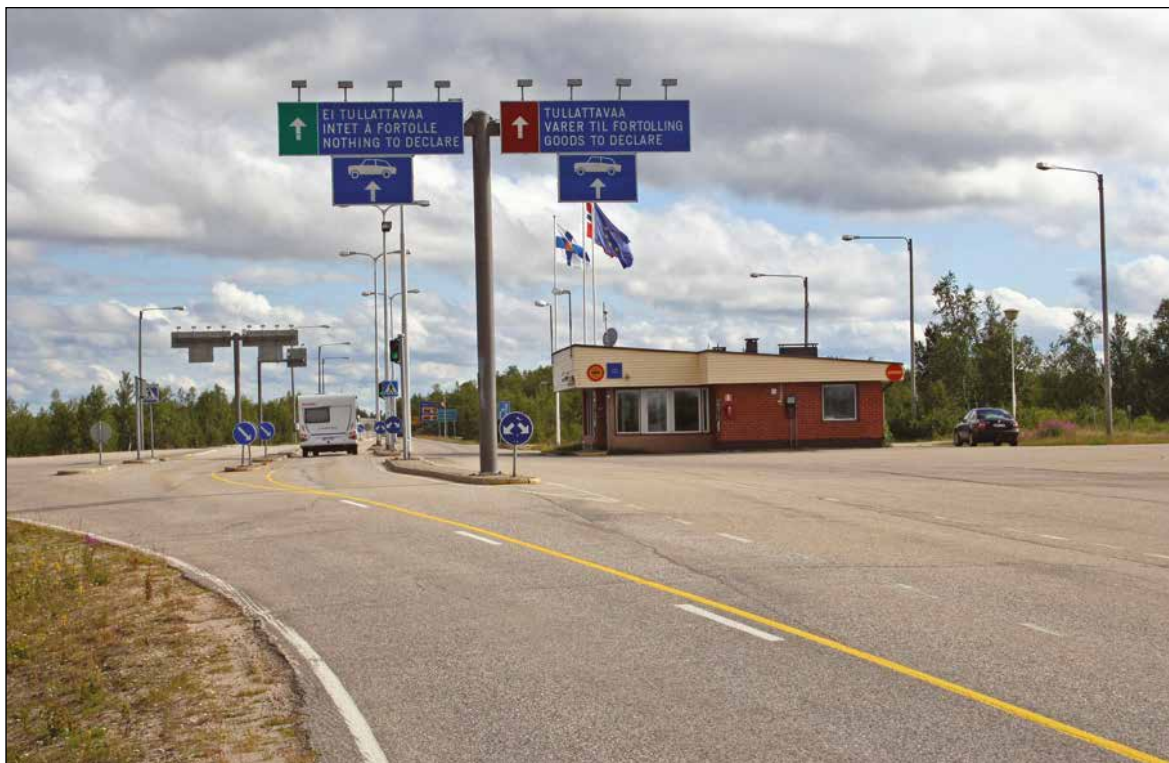
Kesäisin juhannuksesta aina elokuun loppuun Kivilompolossa oli erityisen vilkasta. Tällöin suurin osa rajanylittäjistä oli matkailijoita. Kivilompolon rajanylityspaikkaa käytettiin eniten, kun tultiin Norjasta Suomeen lomailemaan. Matkailijat ympäri Eurooppaa suuntasivat usein Norjan Nordkappiin juuri Kivilompolon tulliaseman kautta. Linja-auton suosio matkustamis- muotona kasvoi erityisesti keskieuropalaisten ja skandinaviaalaisten eläkeläisten keskuudessa. Muina vuodenaikoina matkailuliikenne oli kuitenkin melko vähäistä. Kivilompolon entisen työntekijän Kari Hannun mukaan turisteja ei talvella juuri näkynyt. Kesäkauden ulkopuolella Pohjois-Suomen rajanylityspaikkoja käytettiin lähinnä päivittäisiin rajakauppaostosten tekemiseen, työssäkäynteihin ja sukulaisvierailuihin. Juhlapyhinä liikenne hieman vilkastui, kun ihmiset matkustivat rajan yli sukulaistensa luo.

Tullimiehet valvoivat myös valvontavyöhykettä. Partiointia tehosti tulliasemalle 1960-luvun lopulla saatu oma moottorikelkka. Kivilompolo ja Kilpisjärvi olivat ensimmäiset tulliasemat koko maassa, jotka saivat omat moottorikelkat.

Vappuaattona 1969 toteutettiin Suomen tullissa merkittävä uudistus, kun käyttöön otettiin puna-vihreä kaistajärjestelmä. Uusi matkustajaliikenteen valvontajärjestelmä perustui kansainväliseen malliin, jonka tarkoituksena oli nopeuttaa matkustajaliikennettä, mutta samalla säilyttää riittävän tehokas tullivalvonta. Ennen puna-vihreää kaistajärjestelmää tullityöntekijät päättivät matkustajien tarkastamisesta kysymällä, mitä he

olivat matkoiltaan tuomassa. Kasvavan matkustajaliikenteen takia vanha puhuttelukäytäntö oli liian hidas. Kaikkien matkustajien yksittäinen pinnallinenkin tarkastaminen oli hidasta ja uhkasi aiheuttaa tullitoimipaikoilla pitkiä jonoja. Valvonnan lisäksi puna-vihreällä järjestelmällä pyrittiin sujuvoittamaan kansainvälistä matkailua ja ennen kaikkea edistämään kansainvälistä yhteistyötä. Järjestelmän mukaan matkustaja valitsi kaistan sen mukaan, oliko hänellä mukanaan tullattavia tavaroita vai ei. Matkustajat valitsivat punaisen linjan, mikäli heillä oli ulkomailta tullessaan mukanaan jotain tullattavaa. Vihreää linjaa pitkin tultiin silloin, kun henkilöllä oli mukanaan vain tullivapaita tavaroita. Vihreällä linjalla oli kuitenkin pakko järjestää satunnaisia tarkastuksia. Maarajojen ylityspaikkojen liikennekaistoja hallittiin myös punaisilla ja vihreillä liikennevaloilla.

Kivilompolossa puna-vihreään kaistajärjestelmään siirryttiin vasta 1970-luvun lopulla. Tullihallitus esitti vuonna 1979 kaistajärjestelmän mukaisten tulli- ja liikennejärjestelyjen rakentamista Kivilompolon vilkkaalle tulliasemalle. Järjestelmän katsottiin sielläkin edesauttavan liikenteen sujuvuutta ja nopeuttavan tullityöntekijöiden työtä. Erityisen painava syy uudistukselle oli, että Norjan silloiset säännökset edellyttivät tulliasemalla pysähtymistä vain, jos mukana oli tullattavaa tavaraa. Rajatulliyhteistyön sujuvuuden takia Kivilompolossakin aloitettiin pian puna-vihreään kaistajärjestelmän toteuttamiseen vaadittavat maantien levennystyöt.



Kivilompolon punavihreä kaistajärjestelmä 2000-luvun alussa. Vihreää kaistaa ajava ajoneuvo voitiin pysäyttää liikennevalojen avulla. Tullimuseo.

Pohjoismaiden suurin amfetamiinilasti kulki Kivilompolon kautta

Huumaavien aineiden väärinkäyttö lisääntyi voimakkaasti 1960-luvulla. Keväällä 1967 Eurooppaan ja myös Suomeen levisi aivan uudenlainen nuorisomuoti. Positiivisesti huumausaineisiin suhtautuva nuorisokulttuuri toi mukanaan uuden aspektin huumausainekysymykseen. Aiemmin vain apteekista saatavien lääkeaineiden rinnalle ilmestyi erilaisia huumaavia aineita, mikä kieli mittavasta salakuljetuksesta. Huumausaineiden leviäminen Suomeen kosketi siten erityisesti Tullia ja sen toimintaa salakuljetuksen estäjänä.

Huumausaineita kuljetettiin maahan paljon Pohjoismaiden kautta. Suomen tulli ja poliisi aloittivat jo 1960-luvulla tutkintayhteistyön Ruotsin kanssa. Tämä tuotti tulosta, sillä Ruotsista saatujen tietojen perusteella Suomessa tehtiin keväällä 1969 useita huumausaineisiin liittyviä takavarikkoja ja pidätyksiä. Huhtikuussa 1969 onnistuttiin vihjeiden avulla pidättämään Helsingissä

mieshenkilö, joka oli tavarasäilytykseen jättämässään matkalaukuissa salakuljettanut maahan noin 25 kilogrammaa amfetamiiniampullien raaka-ainetta, amfetamiinisulfaattia. Löydös oli suurin, mitä Pohjoismaissa oli siihen mennessä tehty. Amfetamiinisulfaatin matka Suomeen oli ollut pitkä. Aine oli ostettu Italiasta, missä se oli pakattu pieniin pusseihin ja kätketty auton ovien sisään. Tämän jälkeen auto oli ajettu Länsi-Saksan kautta Tanskaan, ja sieltä Pohjois-Norjaan. Amfetamiinisulfaatti tuotiin rajan yli Suomeen auton ovien sisällä 9. huhtikuuta 1969 Kivilompolon tulliaseman kautta. Enontekiöstä matka jatkui edelleen Helsinkiin, missä poliisi onnistui vihdoinkin saamaan tekijät kiinni ja takavarikoi kahteen mustaan tekonahkalaukkuun tällä välin pakatut huumausaineet. Tapaus kuvaa hyvin tullivalvonnan kohtaamia uusia haasteita, joita lähdettiin sinnikkäästi ratkomaan.

Rajakauppa uhattuna 1980-luvulla

Raja-asukkaiden tullivapaalla tuonnilla oli pohjoisessa pitkät perinteet. Tuonti sallittiin myös sota-aikana, jolloin tuontirajat määriteltiin tavarakuponkeina. Tuontioikeus ei koskaan koskenut ns. ylellisyystavaroita tai alkoholia.

Pula-aikojen jälkeen rajaa ylitettiin ympäri vuoden ennen kaikkea halvempien elintarvikkeiden takia. Ruotsin ja erityisesti Norjan korkean hintatason johdosta pohjoismaiset naapurimme suosivat ostoksien tekoa Suomessa. Helsingin Sanomissa julkaistiin 23. marraskuuta 1974 artikkeli, jonka mukaan Pohjois-Suomen kauppiaat joutuivat jo rajoittamaan sokerin myyntiä sen runsaan menekin takia. Sokerin huomattava hintaero Pohjoismaiden välillä sai ruotsalaiset ja norjalaiset hakemaan sitä Suomen puolelta, missä hinta oli merkittävästi alhaisempi. Helsingin Sanomien mukaan eniten sokeria vietiin muiden vientituotteiden ohella juuri Kivilompolon tulliaseman kautta.

Vuonna 1977 rajakauppatavaraksi sallittiin myös alkoholi, ja sen tuontimäärien valvonta luonnollisesti lisäsi jälleen Tullin työtä.

Ostosmatkailu oli rajaseudun asukkaiden keskuudessa erittäin suosittua, ja se työllisti Suomessa, Norjassa ja Ruotsissa satoja ihmisiä. 1980-luvun alussa tilanne kuitenkin muuttui äkillisesti, kun sekä Suomi että Norja tiukensivat tuntuvasti elintarvikkeiden tuontimääränsä. Muutoksia perusteltiin muun muassa Ruotsin toteuttamalla devalvaatiolla. Vuosina 1982 ja 1984 annetut uudet tiukemmat tuontirajat uhkasivat pohjoisessa useiden satojen ihmisten työpaikkoja, ja lisäksi ne vaikuttivat alueen matkailuun.

Määräykset aiheuttivat kansalaisissa paljon tyytymättömyyttä. Hämmennystä aiheutti myös sekä Suomessa että Norjassa annettu määräys, jonka mukaan alle 12-vuotias lapsi ei saanut tuoda maahan mitään elintarvikkeita tullitta. Tiukennukset koskivat muun muassa ravintorasvoja, eli voita ja margariinia. Norjassa ja Ruotsissa ravintorasvat olivat tuntuvasti halvempia kuin Suomessa, joten Suomi tiukensi niiden tuontirajoituksia. Voita tuotiin Suomeen paljon, ja sen

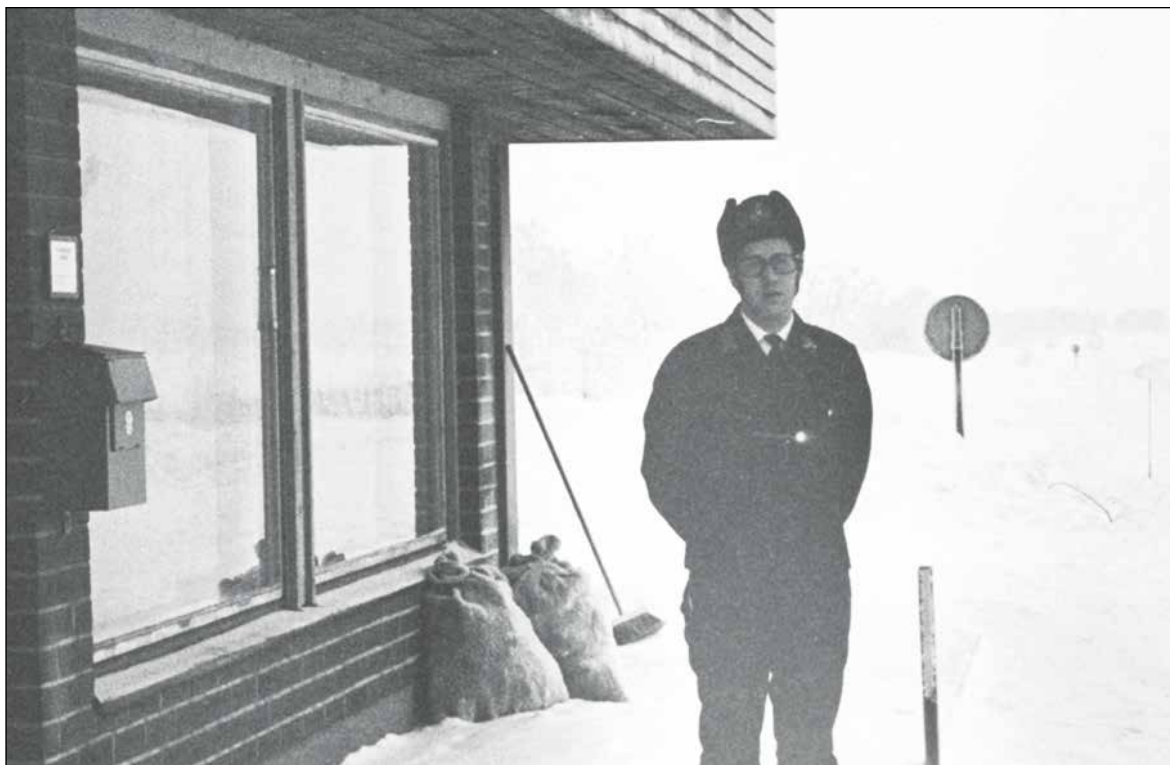
tuontiraja tippui uusien määräysten mukaisesti 2,5 kilogrammaan henkilöä kohden. Tullihallitus perusteli tiukentamista seuraavasti:

Näillä muutoksilla pyrittiin ensi sijassa määräysten yhtenäistämiseen molemmiin puolin rajaa, mutta myös ostosmatkailuun liittyvien eräiden lieveilmiöiden poistamiseen. Yleistymässä oli mm. pikkulasten kuljettaminen kaukaakin näille matkoille.

Suomessa uudet tuontikiellot olivat vaikutukseltaan tuntuvia, sillä norjalaisten ja ruotsalaisten ostosmatkailu uhkasi tiukentuneiden määräysten takia vähentyä. Tällä oli iso merkitys syrjäseutujen elinkeinoelämää. Norjassa tuontioikeutta pienennettiin yli puolella, 1 100 kruunusta 500 kruunuun. Ymmärrettävästi asiaan reagoitiin Pohjois-Suomessa nopeasti, ja Lapin lääninhallitus, Lapin kauppakamari ja Lapin maakuntaliitto ottivat nopeasti yhteyttä valtioneuvostoon tuontimääräyksien höllentämiseksi. Erityisesti Norjan asettamat uudet lihan tuontimääräykset huolestuttivat rajaseudun asukkaita. Norjalaiset olivat perinteisesti saapuneet pitkienkin matkojen päästä hakemaan Suomesta lihaa ja samalla jääneet lomalle. Kun Norja oli ensin määrännyt lihan tuontirajaksi 10 kilogrammaa henkilöä kohden ja alensi rajan kolmeen kilogrammaan, alkoivat tunteet kuumentua.

Rajaseutujen lihakaupan lisäksi kärsijöiksi jouutuivat matkailualan yrittäjät. Norjalaiset viipyivät ostosmatkoillaan Suomessa useita päiviä hyödyntäen samalla Pohjois-Suomen matkailupalveluja. Vähentynyt matkailu uhkasi matkailualan yrittäjiä, jotka lomakausien ulkopuolella saivat elantonsa ostosmatkailusta. Rajakaupalla oli merkittävä vaikutus paitsi pohjoisten alueiden kehitykseen myös asutuksen pysyvyyteen. Pohjois-Suomen elinvoimaisuuden kannalta oli siis erittäin tärkeää, että uusia määräyksiä lievennettiin.

Suomessa tullivapaata tuontioikeutta laajennettiin 1. kesäkuuta 1984 alkaen. Kerran vuorokaudessa sai tuoda tavaroita yhteensä 1 000 markan arvosta. Mukaan sai sisältyä elintarvikkeita enintään 15 kiloa. Vihdoin vuonna 1988 kaikki Pohjoismaat kevensivät 1980-luvun alussa määrittämiään vienti- ja tuontirajoituksia.



Tullivartija Kari Hyväkkö Kivilompolon tulliasemalla 1970-luvulla. Tullimuseo.

Poikkeuksia rajanylityksessä

Rajaseudun asukkaat olivat tottuneet ylittämään Suomen ja Norjan rajan melko vapaasti, myös virallisten tulliteiden ulkopuolella. Muut kuin rajaseudun asukkaat saivat ylittää rajan vain virallisten rajanylityspaikkojen kautta. 1980-luvun alkupuolella nousi kiivaaksi keskustelunaiheeksi valtakunnan rajan lähellä asuvien rajanylitys. Keskustelun tuloksena Suomi ja Norja uudistivat rajankulkusääntönsä vuonna 1982. Suurimpia syitä paikallisten rajanylitykseen olivat ostosmatkailu sekä sukulaisvierailut. Uudet säännökset aiheuttivat haasteita rajaseudun asukkaiden ja Tullin välille, sillä tehostettu rajavalvonta ei sallinut ihmisten rajanylitystä yhtä vapaasti kuin aikaisemmin.

Helsingissä käydyssä neuvottelussa Suomen ja Norjan edustajat päättivät, että molempien valtioiden oli helpotettava rajaseudun asukkaiden

rajanylitystä luomalla selkeät säännökset, joiden noudattaminen ei vaatinut kohtuuttomia muodollisuuksia. Uusiksi virallisiksi rajanylityspaikoiksi tulivat Saarijärvi, Piilola sekä 3-valtakunnanpyykki, joka sijaitsee Suomen, Norjan ja Ruotsin yhteisellä rajalla. Edellä mainituilla paikoilla rajan saattoi ylittää jalan tai suksilla, mutta mukana ei saanut olla tullattavaa tavaraa. Lisäksi rajaseudun asukkaiden oli voitava hakea kirjallista lupaa rajanylitykseen muualtakin kuin virallisilta ylikulkupaikoilta. Tällöin mukana ei myöskään saanut olla tullattavaa tavaraa. Lupa myönnettiin vain henkilöille, jotka asuivat pysyvästi enintään 10 kilometrin päässä rajasta. Mutta jos kyse oli elinkeinon harjoittamisesta, lupa voitiin myöntää myös yli 10 kilometrin päässä asuville. Oleellista oli, että raja oli ylitettävä nimenomaan suksilla tai jalan. Moottorikelkkoja tai muita maastossa käytettäviä moottoriajoneuvoja koskivat jo kummassakin maassa voimassa olleet säädökset.



Kivilompolon tullitalo. Tullimuseo.

Pohjois-Suomen karut työolot

Pohjois-Suomen tulliasemien sääolosuhteet olivat vaikeat. Tullivartija Paavo Kenttä muisteli vuoden 1970 Tullimies-lehdessä vierailunsa Kivilompolon tulliasemalla olleen kovin haasteellinen. Erityisen ikävää Kentän mielestä oli alueen mukavuuksien puuttuminen, mutta tämän lisäksi lähimpiin ruokakauppoihin oli matkaa useita kymmeniä kilometrejä. Hyviä puolia pohjoisen ankaralla tulliasemalla olivat Kentän mukaan sentään puhdas ilma ja vesi.

Työskentely Kivilompolossa vaati Tullin työntekijöiltä paljon. Jopa sääolosuhteisiin tottuneille Lapin tullimiehille työ Kivilompolossa oli ajoittain vaikeaa. Heikki Husa otti kantaa karuihin oloihin vuoden 1977 Tulli-lehdessä. Silloinen Lapin tullimiesten puheenjohtaja nosti kirjoituksessaan esille, kuinka poikkeuksellisissa ja haastavissa työolosuhteissa Pohjois-Suomen tullissa työskenneltiin. Husa mainitsee merkittäviksi ongelmiksi pitkät ja pimeät talvet, talvella vaaralliset välimatkat tullitoimipaikasta toiseen, vuoro-työn kaamoksen aikaan sekä esimiesten huonon saavutettavuuden. Yksinäinen työ pimeänä kaa-

mosaikana aiheutti Husan mukaan masennusta ja vaati tullityöntekijöiltä nopeita ratkaisuja ja pään pitämistä kylmänä vaikeissa tilanteissa. Kari Hannu muistelee, että haastavinta Kivilompolossa työskentelyssä oli juuri yksinäisyys. Työvuoroissa työskenneltiin pääsääntöisesti yksin, ja työtaakkaa lisäsi Norjan tullin tehtävien suorittaminen. Hannu muistelee, että niin suuri vastuu tuntui nuoresta miehestä ajoittain rankalta. Timo Kannasvuon muistot Kivilompolossa työskentelystä eivät poikkea paljoa Hannun kertomasta. Yksinäiset yövuorot talven pimeimpään aikaan kävivät välillä raskaiksi.

Pohjoisimman Suomen tullityöntekijöillä oli vastuullaan paljon muutakin etelän kollegoihin verrattuna. Yhteistyö poliisin ja rajavartiolaitoksen kanssa toi omia erikoispiirteitä tullityöntekijöiden työnkuvaan, sillä he joutuivat hoitamaan myös poliisiradiota. Husan mukaan Lapin tullitoimipaikkojen epätasa-arvo muihin tullikamareihin verrattuna näkyi myös koulutuksessa. Lapissa oli huomattavasti laajemmat työtehtävät kuin Etelä-Suomen tullityöntekijöillä. Husa toteaa, että koulutuksia toki järjestettiin, mutta Lapista vain hyvin harva pääsi niihin

osallistumaan. Hän toivoi kirjoituksessaan me-
neillään olevien saneerausten parantavan poik-
keuksellisten tullitoimipaikkojen työolosuhteita.
Kivilompolonkin tulliaseman varustelua paran-
neltiin vuosien mittaan useita kertoja.

Kaikessa ankaruudessaan pohjoisen kaunis luon-
to tarjosi kuitenkin upeat puitteet eri harrastus-
lajeille, jotka tasapainottivat tullityöntekijöiden
yksinäistä ja rankkaa työtä. Kivilompolon tullit
teki tiivistä yhteistyötä Rajavartiolaitoksen kans-
sa. Sen jälkeen, kun tulliasema 1960-luvulla tuli
Kivilompoloon, tullivalvonta siirtyi kokonaan
Tullille, mutta yhteistyötä Rajavartiolaitoksen
kanssa jatkettiin esimerkiksi partioinnin muo-
dossa. Tulli- ja rajamiehet partioivat yhdessä tal-
vi- ja kesäaikaan aurinkoisilla tuntureilla autolla
ja moottorikelkoilla, mikä toi vaihtelua tullias-
eman rutiininomaisiin työtehtäviin. Tullimiesten
vapaa-aika kului muun muassa moottorikelkkai-
lun, kalastuksen ja metsästyksen parissa. Tämän
lisäksi hiihtäminen Lapin kauniissa maisemis-
sa oli lähellä monen sydäntä. Timo Kannasvuo
muistelee Kivilompolossa tehneensä moottori-
kelkalla kilometrin pituisen hiihtoladun, joka
kiersi tullitalon ja ylitti maantien kaksi kertaa.
Katulamppujen valossa hiihtäminen toi tasa-
painoa raskaalle työlle. Kari Hannu muistelee,
kuinka pahimpina talvina pakkasta saattoi olla
lähemmäs 50 astetta, joten ulkoilu näissä pakka-

sis-
sa ei houkutellut. Kivilompolon hyvinä puo-
lina Hannu mainitsee kevättalven. Kun aurinko
vihdoin tuli esiin pimeän kaamoksen jälkeen,
oli hiihtäminen ja tunturilla käyminen ”hauskaa
hommaa”.

Erkki Heikurainen muistelee Kivilompolon tul-
liasemalla työskentelyä lämmöllä. Heikuraisen
vuonna 1982 alkanut työura jatkui Kivilom-
polossa aina vuoteen 2015 asti, jolloin hän jäi
eläkkeelle. Yli 30-vuotisen uransa aikana Hei-
kurainen ehti olla mukana monessa. Hän toimi
muun muassa työsuojeluasiamiehenä, luotta-
musmiehenä sekä piiriluottamusmiehenä. Me-
nettelykoordinaattorina hän vastasi Kilpisjärven,
Kivilompolon, Karigasniemen, Nuorgamin ja
Näätämön tulliasemista. Esimiesasemassa työ-
kennellyt Heikurainen toteaa, että haastavinta oli
saada tiukat resurssit riittämään, mutta tilanteis-
ta selvittiin aina tavalla tai toisella. Päällimmäi-
senä mieleen ovat jääneet erittäin monipuoliset
työtehtävät, ammattitaitoinen työporukka sekä
panostaminen työilmapiiriin. Erityisen palkit-
sevaa oli nähdä, kuinka työilmapiiriin panosta-
minen pienillä asioilla toi merkittäviä muutoksia
työntekijöiden jaksamiseen ja työmotivaatioon.
Pohjoisen karuihin sääoloihin hän suhtautuu
neutraalisti, ”se nyt oli vain elämää, ei sen kum-
mempää”.



Asumatonta maisemaa tulliaseman luona. Tullimuseo.

Euroopan unionin pohjoisimmalla reunalla

Pohjoismaisen rajatulliyhteistyön haasteeksi tuli 1990-luvun alussa Euroopan integraatio. Kaikki Pohjoismaat liittyivät vuoden 1994 alussa Euroopan talousalueeseen (Eta), joka tarkoitti käytännössä vapaakauppaan siirtymistä eli tullimaksujen poistumista pääosin jäsenmaiden väliltä. Tullimuodollisuuksien yksinkertaistamiseen ja kaupan helpottamiseen tähtäävä Eta-jäsenyys oli askel kohti yhtenäistä Eurooppaa.

Vuonna 1995 Suomi liittyi Euroopan unioniin. EU-jäsenyys tarkoitti mittavia muutoksia paitsi politiikan ja talouden kentillä, myös Tullin toiminnassa, sillä tullimääräykset yhdentyivät EU:n tullilainsäädännön mukaisiksi. Suomesta tuli osa EU:n tullialuetta, jonka sisällä tavarat, palvelut, henkilöt ja raha liikkuvat vapaasti ilman tulleja ja muita esteitä. Suomen tullille EU-jäsenyys toi paljon uusia velvollisuuksia. Ruotsin vastainen länsiraja muuttui EU:n sisärajaksi. Norjalaiset kokivat Eta-jäsenyyden riittävän heille, eivätkä liittyneet EU:hun. Tullirajat kuitenkin jäivät voimaan ETA-alueen ja EU:n välille, eli tulliselvitys oli tehtävä tavaroiden aseman ja mahdollisen tullittomuuden varmistamiseksi sekä mahdollisen arvonlisäveron perimiseksi.

Norjan vastaisesta pohjoisrajasta tuli 1. tammikuuta 1995 EU:n ulkoraja. EU-jäsenyydellä ei kuitenkaan ollut käytännön vaikutuksia Suomen ja Norjan rajatulliyhteistyöhön. Vanha sopimus vahvistettiin vuonna 1997 hallinnolliseksi sopimukseksi Suomen ja Norjan välillä. Vuonna 2000 Tullihallitus julkaisi päivitetyn sopimuksen rajatulliyhteistyöstä Suomen ja Norjan välillä.

Ainoaksi lisäykseksi tuli pykälä, jonka mukaan

Tässä päätöksessä tarkoitetaan Suomen määräyksillä sekä kansallisia määräyksiä että niitä EU-määräyksiä, joita sovelletaan sellaisinaan Suomessa.

Tämäkään ei tuonut käytännön muutoksia Suomen ja Norjan yhteiseen rajatullitoimintaan. Rajatulliyhteistyö valtioiden välillä jatkuu edelleen, nyt Suomessa tullitoimintaa vain harjoitetaan EU:n määräyksiensä mukaisesti. Ihmisten rajanylitykseen tuli myös muita helpotuksia. Suomi ja kaikki Pohjoismaat, Norja mukaan lukien, allekirjoittivat vuonna 1996 Schengenin sopimuksen ja ratifioivat sen viittä vuotta myöhemmin vuonna 2001, jolloin sen määrä-

yskiä alettiin soveltaa käytännössä. Schengenin sopimuksen mukaan passintarkastuksia tehdään ainoastaan Schengen-alueen ulkorajoilla. Pohjoismaiden välillä oli päästy jo vuonna 1952 pohjoismaiseen passivapauteen, joten liittyminen Schengen-alueeseen ei käytännössä ollut kovin suuri muutos.

EU:n sisärajojen tullitoimipaikkojen uhkana oli työntekijöiden vähentäminen, mutta ulkorajoilla henkilöstöä tarvittiin lisää. Vielä 1990-luvun alussa suomalaisten oletus oli, että myös Norja liittyisi EU:hun. Käytännössä tämä olisi tarkoittanut Norjan rajan vastaisten tulliasemien sulkemista ja useiden henkilöiden työpaikan menettämistä. Erkki Heikurainen muistaa tuon ajan hyvin. Hän toimi aktiivisesti estääkseen mahdollisen uhkakuvan toteutumisen olemalla yhteydessä muun muassa suoraan eduskuntaan sekä kirjoittamalla asiasta lehdistä. Oliko näillä kirjoituksilla konkreettisia lopputuloksia tulliasemien pelastamiseksi, sitä ei Heikurainen osaa sanoa, mutta norjalaisten kielteinen päätös liittyä EU:hun saattoi olla Pohjois-Suomen tulliasemien pelastus.

Sopeutuminen uudenlaiseen tilanteeseen vei aikaa. Matkustajien ei oletettu ymmärtävän kaikkia uusia tulli-, vienti- ja tuontimääräyksiä heti, vaan heidän kanssaan oli toimittava kärsivällisesti. Olihan uusissa määräyksissä paljon opeteltavaa omallekin henkilökunnalle. Helsingin Sanomissa haastateltiin Kivilompolon tulliaseman työntekijöitä heti EU-jäsenyyden astuttua voimaan 2. tammikuuta 1995. Kaikesta uudesta häkeltynyt Kivilompolon tullimies Raimo Ylikankaanpää totesi artikkelissa, että tilanteessa tarvittiin ennen kaikkea molemminpuolista joustavuutta. Yhdeksi EU-jäsenyyden plussaksi hän kuitenkin osasi jo ennustaa enontekiöläisten vanhaan erityisoikeuteen perustuvan verottoman tupakan hakureissujen loppumisen.

Menestyksekkäs rajatulliyhteistyö

Suomen ja Norjan rajatulliyhteistyön juuret ulottuvat 1960-luvulle. Pohjoisista tulliasemista Kivilompolon liikenne on ollut useina vuosina vilkkaimmasta päästä, ja esimerkiksi vuonna 2007 liikenteen todettiin kasvavan edelleen vuosittain. Kasvua selittää se, että Kivilompolo on Kilpis-

järven ohella toinen pääväylä Suomen ja Norjan välisessä ulkomaanliikenteessä. Niinpä Kivilompola ei voi sivuuttaa Suomen ja Norjan välisestä rajatulliyhteistyöstä puhuttaessa. Kivilompolon työntekijät ovat jo vuosikymmeniä suorittaneet tullauksen Norjan tullin puolesta Pohjois-Norjaan vietävistä tavaroista sekä valvoneet sinne saapuvaa liikennettä ja molempien valtioiden vientimääräysten noudattamista. Tämän ansioista matkustajan tarvitsee edelleen pysähtyä tulliselvitykseen ja mahdolliseen tullitarkastukseen vain kerran.

Vastapainona Norjan tulli hoitaa Suomen tullin tehtäviä Näätämössä eli Neidenissä ja Nuorgamissa eli Polmakin tulliasemalla. Myös Kivilompolossa on toiminut norjalaisia tullityöntekijöitä, minkä on todettu olleen hyvä asia muun muassa kielimuurin takia. Kivilompolossa vuosina 1979–82 työskennelleen Kari Hannun mukaan Norjan tullin tullityöntekijä kävi tuolloin Kivilompolossa noin kerran kuukaudessa tarkentamassa ja auttamassa Norjan lukuun tehtävien tullaustoimien kanssa, joten suomalaiset hoitivat Norjan tullitehtäviä melko itsenäisesti. Tämä oli poikkeuksellista, sillä muilla Suomen ja Norjan rajalla olevilla tulliasemilla oli jatkuvasti norjalainen tullityöntekijä valvomassa Norjan tullin määräyksien toteutumista. Vuodesta 2003 lähtien myös Kivilompoloon sijoitettiin pysyvästi Norjan tullin henkilökuntaa.

Hannu muistelee, ettei Norjan tullitehtävien hoitaminen ollut aina helppoa. Eri valuutta ja valtioiden poikkeavat verotukset olivat omiaan lisäämään yksin työskentelevien tullityöntekijöiden työmäärää. Kivilompolon entinen tulliasemapäällikkö Erkki Heikurainen taas toteaa, että Norjan lukuun tehtävät tullaukset toivat sopivasti haastetta arkeen. Toki ne olivat huomattavasti työlämpiä kuin Suomen lukuun tehtävät tullaukset, mutta niihin tottui nopeasti.

Rajatulliyhteistyön myötä Norjan tulli on ostanut 2000-luvulla Suomen tullilaitokselta henkilöstöpalveluita, sillä Kivilompolon ja Utsjoen tulliasemilla tarvittiin kipeästi lisää työntekijöitä. Tammikuussa 2009 astui voimaan Suomen ja Norjan välinen sopimus henkilöstöpalvelujen ostosta Suomelta. Sopimus tehdään aina vuodeksi kerrallaan, ja Suomen tullilaitos pysyy näiden henkilöiden työnantajana. Norjan tullilla on kuitenkin toimivalta antaa ohjeita suomalaisille

virkamiehille rajatulliyhteistyösopimuksen määräämillä ehdoilla. Ympäri vuorokauden avoinna olevan Kivilompolon tullin henkilöstöön kuuluu nykyään pysyvä norjalaismiehitys. Kymmenen suomalaisen tullityöntekijän lisäksi toimipaikalla työskentelee tällä hetkellä neljä norjalaista tulliviranomaista.

Yhteistyö on ollut niin toimivaa, ettei siitä olla haluttu luopua, vaan valtiosopimusta on olosuhteiden muuttuessa täydennetty. EU hyväksyi sopimuksen pian Suomen jäsenyyden jälkeen, kun sen tekstiä oli hieman muokattu. Kuluva vuosi 2019 onkin juhluvuosi, sillä rajatulliyhteistyösopimuksen voimaan astumisesta tulee syksyllä kuluneeksi 50 vuotta.



Tullitarkastaja Janne Näkkäläjärv ja tulliyli-tarkastaja Erkki Heikurainen ovat palvelleet Suomen ja Euroopan unionin ohella myös Norjaa. Tullimuseo.

Kivilompolon kautta maahan saapuneet moottoriajoneuvot 2010–2018

	Henkilö- ja pakettiautot	Kuormatut kuorma-autot
2010	58 013	9 129
2011	59 409	9 897
2012	58 212	10 284
2013	61 837	11 460
2014	59 641	13 553
2015	62 352	13 136
2016	63 425	13 124
2017	62 363	13 466
2018	61 670	14 014

Uudella vuosituhanella liikenteen kasvu on jatkunut. Lähde: Tullin ulkomaankauppakirjat 2010-2018, Tullihallitus.

Kivilompolon tulliasema nykyään

2010-luvulla Kivilompolon tulliaseman kautta kulkee edelleen valtavasti sekä matkustajia että tavaraliikennettä. Liikennemäärät ovat pitkälti samaa luokkaa kuin 1970- ja 1980-lukujen huippuvuosina. Norjasta Suomeen saapui vuonna 2018 lähes 62 000 henkilöautoa ja noin 14 000 kuorma-autoa. Vastaavasti Suomesta Norjaan lähti noin 61 000 henkilöautoa ja noin 13 000 kuorma-autoa. Siten yhteensä rajan ylitti Kivilompolossa vuonna 2018 noin 150 000 kulku-neuvoa.

Kivilompolossa vietetään lokakuussa 2019 upouuden tulliaseman ja liikennealueen avajaisia. 1960- ja 1970-luvuilla rakennetut tilat eivät olleet enää riittävät ja toimivat kattamaan vilkkaan tulliaseman toimintaa. Tulliasemaa on laajennettu, remontoitu ja korjattu vuosikymmenten aikana useaan otteeseen. Viimeisin kattava täyssaneeraus tehtiin vuonna 2002. Ongelmia entisessä rakennuksessa oli kuitenkin ollut jo 1960-luvun loppupuolelta alkaen. Kosteusvauriot ja korjaustyöt kielivät siitä, ettei ankariin olosuhteisiin rakennettu tullitalo kestänyt karuja sääoloja. Suunnitelmat Kivilompolon uudesta tulliasemasta

ja liikennealueesta aloitettiin keväällä 2017, ja vuoden 2018 kesällä uudishanke käynnistettiin tie- ja liikennealueiden 1. vaiheen rakennustöillä. Uuden tulliaseman ja tarkastushallin rakennustyöt aloitettiin elokuussa 2018, ja uusiin tiloihin muutettiin toukokuussa 2019, jonka jälkeen yli 50 vuotta palvelleet vanhat tullirakennukset purettiin pois uuden maantielinjauksen alta.

Syksyllä 2019 käyttöön vihittävä uusi Kivilompolon tulliasema ja rajanylityspaikka on nyt päivitetty vastaamaan kasvavan liikenteen tullivalvonnan vaatimuksia. Tulliaseman liikennejärjestelyt on rakennettu täysin uusiksi sekä kevyen liikenteen että ajoneuvoliikenteen tarpeisiin. Toimitilojen ja liikennealueiden suunnittelussa on panostettu toiminnallisuuteen ja turvallisuuteen sekä kiinteistöjen energiatehokkuuteen. Uudet selkeät liikennejärjestelyt, uusi valaistus, liikennevalot ja uudet eriytetyt pysäytysalueet, parantavat rajanylityspaikan liikenteen sujuvuutta sekä liikenteen ja alueella toimivan henkilöstön turvallisuutta. Myös valvontateknikka on tuotu tälle vuosituhannele. Lisäksi uuden tulliaseman liikennealuejärjestelyissä on huomioitu ympäristöasiat.



Elementtejä pystytetään työmaalla marraskuussa 2018. Heikki Lauhamaa



Vanhaa tullitaloa puretaan keväällä 2019. Taustalla uusi rakennus. Tommi Laukkanen.



Rakennustyömaata kesällä 2019. Vanha tullirakennus on jo lähes purettu uuden rinnalta. Tommi Laukkanen.

Kivilompolon uudishankkeen tie- ja liikennealueista on tullut kustannuksia noin 2,4 miljoonaa euroa ja rakennuksista noin 2,7 miljoonaa euroa. Lisäksi Tullin hankinnat ovat olleet noin 0,4 miljoonaa euroa.

Kivilompolon uudistaminen on osa Tullin laajaa hanketta, jonka tavoitteena on uudistaa kaikki Norjan rajan tulliasemat. Ensimmäisenä uuden tulliaseman sai Kilpisjärvi vuonna 2017, jonka jälkeen aloitettiin Kivilompolon uudistaminen. Kivilompolon hankkeessa on otettu mallia Kilpisjärven tulliaseman uudistamisesta. Seuraavaksi uusimisvuorossa ovat Karigasniemen ja Utsjoen tulliasemat.

Syrjäisestä sijainnistaan huolimatta Kivilompolon tulliasema ja rajanylityspaikka pysyy tärkeänä ja vilkkaana väylänä jatkossakin, ja sen erityisyyttä korostaa Suomen ja Norjan edelleen voimassa oleva rajatulliyhteistyösopimus.



Kivilompolon uusi tulliasema ja liikennealue syyskuun lopulla 2019. Rami Peiponen.

Lähteet

Arkistolähteet

Tullihallituksen I arkisto, Kansallisarkisto, Mikkeli

Kirjekirja 1813

Tullin arkisto, Helsinki

Tullihallituksen kirjediaarit

Tullihallituksen kirjeet

Tullihallituksen pöytäkirjat

Tullin arkisto, Tornio

Kirjeitä

Ulkoministeriön arkisto, Helsinki

Ulkoministeriön kirjeet (73 C Rajatulliyhteistyösopimus Suomi–Norja)

Kirjallisuus

Enbuske, Matti 2008: Vanhan Lapin valtamaillo – Asutus ja maankäyttö Kemin Lapin ja Enontekiön alueella 1500-luvulta 1900-luvun alkuun. Helsinki: Hakapaino Oy.

Heikkinen, Sakari 1994: Suomeen ja maailmalle. Tullilaitoksen historia.

Helsinki: Painatuskeskus Oy.

Mäkelä, Petteri 2000: Pitkoksilta pikiteille – Lapin tiepiiri 75 vuotta 1925–2000.

Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Laukkanen, Tommi & Kurkinen, Jari 2008: Lapin tullimiehet 1908–2008.

Tornio: Tornion kirjapaino.

Nokki, Janne & Sulander-Seppänen, Tiia 2019:

Koirat Tullissa – 50 vuotta tullikoiratoimintaa. Vaasa: Tulli.

Aikakauslehdet

Haparandabladet

Helsingin Sanomat

Lapin Kansa

Tulli

Tullilehti

Tullimies

Virallisjulkaisut

Suomen ja Norjan rajankäyntivaltuuskunnat 2000:

Suomen-Norjan valtakunnanraja – Rajapöytäkirja 18.12.2001.

https://www.maanmittauslaitos.fi/sites/maanmittauslaitos.fi/files/Suomen_valtakunnanrajat/FIN-NOR_Valtakunnanraja_Riksgrensens_2000/FIN-NOR_Raja_Asiakirjat_.pdf

Tullihallitus: Suomen ja Norjan välinen rajatulliyhteistyö THT 59/00.

Tullihallitus: Ulkomaankauppa. Vuosikirjat 1974–2018.

Haastattelut

Erkki Heikurainen (haastattelija Tuuli Oksa 22.7.2019)

Kari Hannu (haastattelija Tuuli Oksa 19.7.2019)

Timo Kannasvuo (haastattelija Tuuli Oksa, 18.7.2019)



TULLI
TULL
CUSTOMS