Janne Nokki
Riikka Suominen

60 vuotta kahden maailman portilla

Vaalimaan tulliasema 1958–2018

Janne Nokki ja Riikka Suominen
Painatus: Grano Oy 2018

Kannen kuvalähteet: Kuultokuva/ Paletti Oy ja Tullimuseo

TULLI
TULL
CUSTOMS

60 vuotta kahden maailman portilla

Vaalimaan tulliasema 1958–2018

”Vaalimaan tulliasema on ollut toiminnassa 60 vuoden ajan. Tänä aikana, ja jo vähän aiemminkin, Vaalimaa on liittynyt Suomen kohtaloihin poikkeuksellisen tiiviisti. Tämä pieni kaakkoissuomalainen paikka peilaa maamme lähihistoriaa kenties paremmin kuin mikään muu. Tullin rooli Vaalimaalla on ajan kuluessa muuttunut paljon. Paljon on myös sellaista, mikä on pysynyt ennallaan alusta lähtien.”

Kylä kuninkaan tiellä

Virolahdelta on nimensä mukaisesti ollut ikimuistoisista ajoista lähtien tiivis yhteys Suomenlahden eteläpuolelle. Sikäläisillä tiedetään jo 1330-luvulla olleen erityisoikeus käydä kauppaa Tallinnan kanssa. Vahva purjehdusperinne Viroon jatkui rannikolla aina 1930-luvulle saakka. Itäiseltä Suomenlahdelta vietiin kalaa ja vaihdettiin sitä virolaiseen viljaan ja muihin maataloustuotteisiin.

Etelän lisäksi Virolahdelta oli yhteyksiä myös itään ja länteen. Keskiaikainen Suuri rantatie yhdisti Ruotsin valtakunnan itäisimmät osat Tukholmaan. Tämä Viipurintie eli Kuninkaantie alkoi Turusta kulkien Helsingin pitäjän ja Porvoon kaupungin kautta Viipurin linnaan ja aina itäiselle maarajalle saakka. Virolahdella, tien varressa, vajaan 10 kilometrin päässä merenrannasta ja noin 60 kilometrin päässä Viipurista, tunnettiin jo varhain Vaderman eli Vaalimaan kylä.

Vaalimaan nimi esiintyy jo Suomen vanhimmassa veroluettelossa vuodelta 1540. Kylässä oli kolme veroyksikköä eli taloa. Nämä kolme vanhinta taloa ovat luultavasti peräisin keskiajalta. Maantietä itään päin kuljettaessa seuraava kylä oli Ylä-Urpala, jossa oli tuolloin asukkaita saman verran kuin Vaalimaalla. Virolahden naapuripitäjä idässä oli Säkkijärvi, jonka jälkeen matkalainen saapui Viipurin maalaiskuntaan ja kohta Viipurin kaupunkiin. Sieltä tieyhteys jatkui kohti venäläisiä maita.

Vanha Pähkinäsaaren rauhan raja kulki Viipurin pohjois- ja itäpuolelta. Ruotsin rajat työntyivät kohti kaakkoa 1600-luvulla. Kuninkaantie jatkui aina nykyisen Pietarin kaupungin paikalle saakka. Keskelle Virolahtea raja siirtyi vuoden 1721 Uudenkaupungin rauhassa. Tässä rauhanteossa Vaalimaan kylästä tuli osa Venäjän keisarikuntaa.

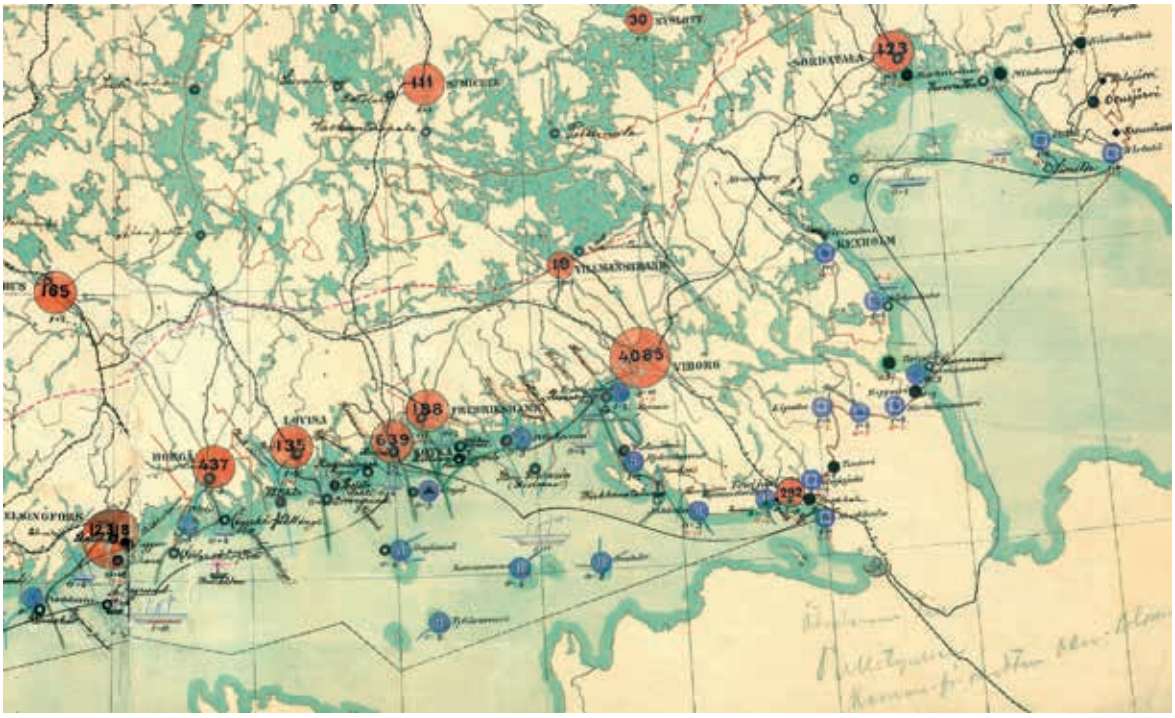
Venäjän ja Suomen osana

Uusi rajalinja määriteltiin vuonna 1723. Se alkoi meren rannasta, kulki läheltä Virolahden kirkkoa ja kiersi sitten kohti pohjoista ylittäen Virojoen ja jatkui Vaalimaan kylän pohjoispuolelta siten, että Mattilan kylä oli Venäjää ja nykyinen Kotala Ruotsia. Vaalimaan kylässä oleva Käyhkäntien rajakivi on edelleen näkyvissä. Täältä raja kääntyi kohti itää.

Rajankäynnin jälkeen olot pysyivät paljolti entisellään. Ruotsin ja Venäjän alamaiset kävivät samassa kirkossa, ja virolahtelaiset kulkivat muutenkin yli rajan miten halusivat. Ruotsin maarajalle perustettiin erityinen rajatullilaitos, jota edusti Lappeenrannan rajatullikamari. Sen alaista rajaseutua valvoi yksi kiertävä rajaratsastaja. Ruotsi koetti korvata Viipurin menetyksen perustamalla rantatielle uuden satamakaupungin Haminan. Kaupunkiin perustettiin myös meritullikamari.

Vuonna 1743 raja siirtyi edemmäs länteen. Haminasta tuli Viipurin tavoin venäläinen tullikaupunki. Virolahden kontaktit Viroon ja Venäjän pääkaupunkiin Pietariin tiivistyivät entisestään. Vanha vaihtokauppa virolaisten kanssa jatkui. Virosta alettiin tuoda erityisesti perunoita.

Vuonna 1812 Virolahti tuli koko Viipurin läänin tavoin osaksi Suomen suuriruhtinaskuntaa, joka oli juuri liitetty Venäjään. Samana vuonna perustettiin Suomen tullilaitos. Virolahden rannikko aina Säkkijärven länsirajaan saakka siirtyi Haminan tullikamarin piiriin. Säkkijärvi taas oli Viipurin tullipiiriä. Vaalimaalla ja Ylä-Urpalassa havaitut tullirikokset, kuten tavaroiden salakuljetukset, syytettiin ja tuomittiin Haminan raastuvanoikeudessa. 1800-luvun tullisääntö määritteli 50 virstaa, eli noin 50 kilometriä, merenrannasta olevan alueen erityiseksi tullivyöhykkeeksi, jonka sisällä ei ollut lupa varastoida kauppatavaroita. Viipurin läänissä oli liikkuva tullivalvonta. Kiertävät tulliviskaalit keskittyivät salakuljetustavaroiden paljastamiseen. Vilkkaan Viron- ja Pietarin-liikenteen vuoksi itäisen



Rannikon tullipiiriraja ja tullirajavyöhyke näkyvät tässä vuodelta 1900 olevassa kartassa. Kuvalähde: Tullimuseo.

Suomenlahden rantakylissä harjoitettiin 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa runsaasti salakuljetusta. Tulliraja Venäjään päin kulki merellä ja Karjalan kannaksella.

Virolahti oli pitäjänä hajanainen, eikä sillä ollut selvää keskuspaikkaa. Rantatie pysyi tärkeänä kulkuväylänä. Sen varrelle Ylä-Urpalaan perustettiin vuonna 1861 kestikievari. Maakaupan vapauttamisen myötä Virojoesta muodostui pitäjän kaupallinen keskus. Vaalimaan ensimmäinen kauppaliike perustettiin 1870-luvulla. Vaalimaa oli osa valtakunnallista liikenneverkkoa, ja ensimmäinen postipysäkki sinne saatiin vuonna 1899.

Kauppayhteyksistään huolimatta Virolahti oli leimallisesti maatalouspitäjä. 1800-luvun puolivälissä kylässä oli 279 asukasta. 1900-luvun alussa lähenneltiin jo neljääsataa. Pääosa taloista oli melko pieniä. Vaalimaan taloluku taas oli 1800-luvulla kolmisenkymmentä ja kasvoi hieman 1900-luvun alkuvuosina. Uusia peltoja raivattiin ahkerasti. Pääelinkeinoksi Vaalimaalla muodostui karjatalous. Kotona valmistettua voita vietiin Pietariin ja myöhemmin myös Englantiin Hangon satamasta. Maanviljelijöiden lisäksi Vaalimaalla asui 1900-luvun alussa vain muutamia käsityöläisiä, kuten räätäli, kaksi suutaria, seppä ja muurari.

Vaalimaa itsenäisessä Suomessa

Suomen itsenäistyminen ei heti muuttanut Vaalimaan oloja. Koko Virolahti pysyi maatalousvaltaisena, eikä sinne syntynyt merkittävää teollisuutta. Rannikolla harjoitettiin yhä purjehdusta. Myös puutavarakuljetukset olivat tärkeä elinkeino. Virolahden liikenneolot olisivat mullistuneet melkoisesti, jos 1920-luvulla esitetty rannikkorata Viipuriin olisi toteutunut. Ainoa junayhteys Viipuriin jäi Virolahden pohjoispuolelle.

Viipurin maantiehen liittyen itsenäisyyden alkuaikoina tehtiin merkittäviä aloitteita. Ensiksi vuonna 1929 Helsinki ja Porvoo esittivät niiden välisen maantieosuuden oikaisemista. Uusi tie Helsingistä Porvooseen saatiin valmiiksi 1930-luvulla. Tämän jälkeen tuli ajankohtaiseksi toinen oikaisu Loviisan ja Kotkan kautta Viipuriin. 1930-luvulla valmistui suunnitelma, jolla oli tarkoitus lyhentää Helsingin ja Viipurin välistä matkaa 50 kilometrillä. Vuonna 1938 Kaakkois-Suomen itään vievät valtatiet numeroitiin 6:ksi ja 7:ksi. Haminan jälkeisen tieosuuden oikaisua ei kuitenkaan ehditty aloittaa talvisotaan mennessä.

Virolahdellekin tuli autoliikennettä, vaikka tiestön kunto olikin kehnonlainen. Ensimmäiset säännölliset linja-autoyhteydet avattiin 1930-luvulla. Samalla vuosikymmenellä myös Vaalimaalle tulivat ensimmäinen osuuskauppa ja kansakoulu. Osuuskassa oli perustettu jo aiemmin.

Rajamaaksi jälleen

Talvisodan rauhassa maaliskuussa 1940 Suomi sitoutui rauhanehtoihin, joissa raja vedettiin jälleen kerran Virolahden halki. Itse rajan määrittelyn aloitti suomalais-venäläinen sekakomitea keväällä 1940. Maastoon uusi raja merkittiin kesän aikana. Osa rajan taakse jääneistä Virolahden kunnan itäosista paenneista asukkaista oli asutettava uudelleen pikaasutuslailla. Samalla Virolahdella alkoivat Salpalinjan massiiviset linnoitustyöt. Uudelle rajalle sijoitettiin puolustusvoimien yksiköitä. Uhan tunne jatkui.

Kesän 1940 rajankäynnin jälkeen myös Rajavartiolaitos tuli Vaalimaalle. Sinne perustettiin yksi Virolahden alueen uusista rajavartioasemista. Rajan ylittämistä maastossa pyrittiin ehkäisemään niin hyvin kuin mahdollista. Ainoa laillinen ylityspaikka Suomen ja Neuvostoliiton välillä oli Vainikkalan rautatieasemalla, jonne perustettiin uusi tullikamari.

Vuonna 1941 alkaneessa uudessa sodassa Suomi pyrki samaan menettämänsä alueet takaisin. Jatkosodan loppuvaiheessa Virolahden väestö jouduttiin kuitenkin jälleen evakuoimaan. Vaalimaalaiset evakuoitiin 21. kesäkuuta 1944. Syyskuussa tehdyn uuden Moskovan rauhan jälkeen raja palasi vuoden 1940 linjalle. Suomen tarkoituksena oli aluksi pitää rajaseutu asumattomana ja keskittyä armeijan demobilisointiin. Rajanpinnan asukkaiden palauttaminen koteihinsa alkoi vasta vuoden 1944 lopussa. Puolen kilometrin alue rajalta jätettiin edelleen asuttamatta. Seuraavana kesänä rajavyöhyke kuitenkin supistettiin 50 metriksi. Sodan jälkeen myös Vaalimaalle perustettiin muutamia siirtoväen asutustiloja. Sodanjälkeisissä oloissa Virolahti jäi muusta maasta eristyneeksi alueeksi, jonka taloudelliset edellytykset olivat heikot. Kunta kuitenkin katsottiin riittävän kokoiseksi jatkamaan itsenäisenä.

Salaperäinen Porkkalan portti

Vaikka Vaalimaa ja koko Virolahti olivat rajasiirron myötä joutuneet miltei eristyksiin, elintärkeät tieyhteydet Viipuriin lakanneet olemasta ja raja-alue suljettu Vaalimaan kylästä piikkilangalla, täysin hiljaista ei vanhalla Viipurin maantiellä syyskuussa 1944 suinkaan tullut. Moskovan välirauhassa Suomen oli vuokrattava Neuvostoliitolle laivastotukikohta Porkkalasta 50 vuodeksi. Rauhansopimuksen 4. artiklan 2. kohdassa Suomi sitoutui järjestämään ”Neuvostoliitosta lähetettäviä henkilö- ja tavarakuljetuksia varten tarpeelliset kulkuyhteydet rautateitse, vesiteitse, maanteitse ja ilmateitse”.

Tien varteen rajalinjan lähelle pystytettiin rajavartiostoa varten vartiokoppi ja kaksi puomia. Rajavartijat saivat heti paljon tekemistä, sillä tieyhteys Porkkalan tukikohtaan avattiin vanhalta 7-tieltä Vaalimaalta saman tien. Reitin toinen pää oli Jorvaksen sillalla, Porkkalan vuokra-alueen rajalla, missä Rajavartiolaitoksella oli toinen valvontapiste. Kaikki ajoneuvot eivät tulleet vain Kaakkois-Suomen läpi, vaan Jorvaksen sillalle ajettiin myös Helsingistä. Sieltä Porkkalassa asioivat Neuvostoliiton suurlähetystö

ja hotelli Torniin majoittunut valvontakomissio. Vieraan maan sotavoimien ja kansalaisten liikkuminen Suomen alueella asetti itsenäisen valtion arkaluontoiseen ja kiusalliseen tilanteeseen. Asiaan oli vaikea vaikuttaa niin kauan kuin lopullista rauhansopimusta ei ollut solmittu ja Neuvostoliiton johtamalla valvontakomissiolla oli Suomen asioihin lähes ehdoton valta.

Rajavartioston tehtävänä Vaalimaalla oli pitää tarkkaan silmällä, paljonko väkeä ja tavaraa Neuvostoliitosta Porkkalaan vietiin. Itse liikenteen valvomisesta tai reitistä ei ollut sovittu mitään, eikä kulkuasiakirjojakaan ollut määritelty. Tämä asetti viranomaisille melkoisen haasteen. Laki sanoi, että maahan saapuvien ulkomaalaisten passit piti tarkastaa ja tulijoille piti tehdä tullitarkastus sekä järjestää mahdollinen tulliselvitys. Mitään näistä ei voitu tehdä Vaalimaalla, eikä rajavartiostolle jäänyt tulijoista mitään asiakirjoja. Henkilö- ja automäärät kirjattiin ylös muistinvaraisesti.

Puomien vuoksi rajavartijoiden oli silti mahdollista pysäyttää ajoneuvot ja pyytää jonkinlaisia kulkuasiakirjoja. Aina tämä ei ollut helppoa. Heinäkuussa 1945 Vaalimaalle saapui auto, jossa oli venäläisiä merisotilaita. He eivät malttaneet odottaa rajavartijan saapumista vaan avasivat puomin itse. Toisella puomilla olleen rajavartijan mentyä soittamaan ohjeita matkalaiset nostivat senkin ylös ja jatkoivat rajavartijoista välittämättä matkaansa Suomen alueelle. Tähän oli vaikea puuttua.

Vaalimaalle sijoitettiin heti syksyllä 1944 pieni liikkuvan poliisin komennuskunta. Sen tehtävänä oli saattaa kaikki Neuvostoliitosta tulevat autot Porkkalan rajalle. Vuonna 1945 poliisit saattoivat Vaalimaalta Porkkalaan 68 autoa. Näiden lisäksi reittiä kulki autoja, jotka pääsivät Suomen alueelle ilman poliisisaattuetta. Vuosina 1946–47 Virolahden nimismiehen käytettävissä oli saattoja varten yksi auto ja kaksi konstaapelia. Näyttää siltä, että poliisisaatot lopetettiin, kun Pariisin rauhansopimus oli vuonna 1947 tullut voimaan ja valvontakomissio poistunut Suomesta. Ainakin ulkoministeriön asiakirjoissa todetaan vuodesta 1950 lähtien useaan otteeseen, ettei Vaalimaalta Porkkalaan meneville autoille ollut kuin ”verrattain pintapuolista valvontaa”, eikä matkareitistäkään voitu tehdä kuin oletuksia:

…autojen mahdollisia pysähtymisiä ja poikkeamisia matkan varrella ei näin ollen ole voitu todeta. Tiettävästi ne ovat kulkeneet Helsingin kaupungin kautta.

Poliisisaatot on luultavasti nähtävä enemmänkin venäläisten suojeluna kuin valvontana.

Kun rajat oli lopullisesti vahvistettu, Suomi pyrki sopimaan rajaliikenteen jonkinasteisesta normalisoimisesta. Maantieliikennettä polttavampi ongelma oli Neuvostoliitosta Porkkalaan tuleva junaliikenne. Tullikin valitti, ettei näihin juniin liitetyille kansainvälisille matkustajavaunuille voitu tehdä mitään tullitoimenpiteitä; vaikka kyydissä oli muitakin kuin venäläisiä, Suomen viranomaisilla ei ollut oikeutta mennä juniin sisään. Vuonna 1948 onnistuttiin sopimaan astetta täsmällisemmät liikennesäännöt Porkkalaan Neuvostoliitosta tulevalle junaliikenteelle. Sääntöjä koetettiin saada aikaan myös maantieliikenteeseen, mutta tuloksetta. Alusta saakka oli selvää, ettei neuvostojoukkojen tavaraliikenteestä voitu kantaa mitään tulleja tai muita maksuja. Tullivalvonnan täydellinen puuttuminen koettiin silti hyvin ongelmalliseksi. Tunnettiin huolta siitä, menivätkö kaikki henkilöt ja tavarat varmasti Porkkalaan asti. Vuonna 1949 reitti yritettiin määritellä tarkemmin Porvoosta ja Espoon Bembölestä Porkkalaan. Täsmennysyritykset eivät johtaneet mihinkään konkreettisiin tuloksiin.

Vuonna 1950 Vaalimaalta saapui maahan kahdeksan henkilöautoa ja 30 kuorma-autoa. Vuoden 1951 vastaavat luvut olivat seitsemän ja 42. Vuonna 1952 kuorma-autoja tuli jo 48 ja henkilöautoja kahdeksan. Pääpaino oli selvästi tavaraliikenteessä. Vuonna 1953 neuvostoliittolaisia kuorma-autoja saapui maahan jopa 70 ja henkilöautoja 38. Luvut perustuivat Rajavartiolaitoksen tukkimiehen kirjanpitoon, sillä mitään asiakirjoja autoista ei edelleenkään jätetty. Rajavartijoille vilautettiin kuitenkin yleensä jonkinlaisia venäjänkielisiä asiakirjoja. Useimmat ajoneuvot myös palasivat takaisin samaa reittiä.

Neuvostoliittolaiset eivät päästäneet rajavartijoita edes vilkaisemaan tavarakuormia, jotka oli peitetty, joten lastien ”määrää ja laatua ei voitu todeta”. Myöskään kaikkien kyydissä olevien henkilöiden määrää tai henkilöllisyyttä ei voitu tarkastaa, sillä yleensä vain korkea-arvoisin upseeri näytti oman kulkulupansa tai henkilötodistuksensa. Autoja tuli Vaalimaalta sekä isommissa ryhmissä että yksittäin. Ulkoministeriön asiakirjoissa erityisen kiusalliseksi todettiin se, että venäläisautot ajoivat Suomen pää-

kaupungin halki ilman että tiedettiin ketä ja mitä oli kyydissä.

Seuraavan kerran täsmällisempää sopimusta Porkkalan kauttakulkuliikenteestä yritettiin saada aikaan vuonna 1950, olihan Neuvostoliiton ajoneuvoille varattu oikeus käyttää Vaalimaan maareittiä vuoteen 1994 saakka. Puhuttiin kuvallisista kuljetustodistuksista ja tavaraluetteloista, mutta ei itse kuormien tarkastamisesta tai tulliselvityksestä. Tulos oli yhtä laiha kuin pari vuotta aiemmin. Uusi yritys tehtiin olympiavuonna 1952, jolloin maahan oli muutenkin tulossa autoilla ennätysmäärä ulkomaalaisia. Nyt ulkoministeriössä katsottiin, että varsinainen sopimus Porkkalan kauttakulkuliikenteestä tuskin oli mahdollinen. Lähdettiin liikkeelle liikenneonnettomuuksien ehkäisystä ja onnettomuustutkinnasta, joita varten yritettiin saada aikaan jonkinlainen korostetun teknisluontoinen asiakirja. Tämäkin yritys epäonnistui.

Neuvostoliiton kansalaisten etuoikeudet maahantulossa menivät huomattavan pitkälle. Ne eivät perustuneet mihinkään sopimuksiin, van käytäntö oli muodostunut aikana, jolloin koko Suomi oli ollut valvontakomission komennossa, eikä voinut vastustella. Suomen oli vaikea ryhtyä vaatimaan täsmennyksiä nyt, kun käytäntö oli ehtinyt vakiintua. Juridisesti Vaalimaan asema oli kyseenalainen, sillä se, toisin kuin Vainikkala, ei ollut virallinen tullitie, ”eikä siellä ollut mitään tarkastuselimiä”, joten siellä ei olisi saanut olla minkäänlaista tavaraliikennettä. Vaalimaan liikenteestä ei juuri puhuttu julkisuudessa.

Stalinin kuoltua vuonna 1953 Vaalimaan autoliikenne alkoi vähentyä. Muutos kuvaa hyvin koko Porkkalan tukikohdan poliittista luonnetta. Vuosi 1954 oli laskusuuntainen, ja vuoden 1955 tammi-elokuussa Vaalimaalle tuli Neuvostoliitosta enää yhdeksän kuorma-autoa ja yksi henkilöauto. Nyt saatiin sovittua myös suomalaisen junaliikenteen helpottamisesta Porkkalan alueella. Saman vuoden keväällä neuvostoliittolaiset alkoivat vihjailla koko tukikohdan palauttamisesta. Tässä vaiheessa kannatti siis pidättäytyä uusista Porkkalaa koskevista aloitteista.

Virallisesti Porkkalan palautuksesta kerrottiin julkisuudessa syyskuussa 1955. Lopullisesti alue palautui Suomelle 26. tammikuuta 1956. Neuvostoliitolla ei enää ollut perusteita minkäänlaisille autokuljetuksille Vaalimaalta, ja näin liikenne sieltä päättyi. Vaalimaan rajavartioasema jatkoi toimintaansa ja saattoi keskittyä rajalinjan vartioimiseen kuten muuallakin itärajalla.

Yllättävä avaus

1950-luvulla Suomi avasi ulkomaankauppaansa varsin tietoisesti länteen, vaikka pyrkikin aina ottamaan huomioon myös Neuvostoliiton edut. Eurooppalainen integraatio eteni vauhdikkain askelin. Euroopan talousyhteisö EEC perustettiin vuonna 1957. Suomelle luontevimmat integraatiokumppanit löytyivät Pohjoismaista. Tuolloin alettiin puuhata vakavasti Pohjoismaiden tulliunionia, jonka sisällä olisi vapaa liikkuvuus ja yhteinen tullitariffi. Pohjoismainen passivapaus oli jo toteutettu.

Kevättalvella 1958 Suomessa levisi huhuja maantieliikenteen aloittamisesta Suomen ja Neuvostoliiton välillä. Kauppalehti uutisoi 1. huhtikuuta, että suunnitelmat rajan avaamisesta Vaalimaalla olivat jo pitkällä. Virallisesti asia tuli Suomen viranomaisille ja varsinkin ulkoministeriölle täytenä yllätyksenä. Todellisuudessa he eivät olleet tyystin tietämättömiä. Rajavartiolaitos tiesi hyvin, että venäläiset olivat aloittaneet Viipurista Säkkijärvelle ja Vaalimaalle johtavan tieosuuden kunnostamisen asfaltoimalla ja sementoimalla sitä. Tietöistä kertoi myös eräs helmikuun 1958 alussa Neuvostoliitosta palautettu Suomen kansalainen. Häntä saattanut venäläisupseeri oli jopa suoraan kertonut tietöiden johtuvan tulossa olevasta turistiliikenteestä. Rajavartiolaitos katsoi, että ”jo prestiisisyistä” oli tärkeää, että tie pantaisiin kuntoon myös Suomen puolella, jotta räikeä ero tien kunnossa rajan eri puolilla ei herättäisi tulevissa ylittäjissä negatiivista huomiota.

Myös Haminan tullinhoitaja Evert Kauranen on myöhemmin kertonut kuulleensa avaamissuunnitelmista rajavartioston edustajilta jo vuoden 1957 puolella ollessaan Vainikkalassa neuvottelemassa muista asioista. Ulkoministeriö väitti kuitenkin saaneensa tiedon vasta suomalaisilta matkatoimistoilta. Nämä olivat kuulleet maaliikenteestä Moskovassa Neuvostoliiton turistiorganisaatio Inturistilta, joka oli esittänyt asian siten, että kaikki oli jo sovittu. Matkatoimisto Kaleva tiedusteli 20. huhtikuuta 1958 ulkoministeriöltä, milloin liikenne alkaisi, samoin teki Suomen Matkatoimistoyhdistys viisi päivää myöhemmin. Ulkoministeriö moitti matkatoimistoja siitä, etteivät ne olleet informoineet asiasta mitään. Toiset asiakirjat kuitenkin vahvistavat, että todellisuudessa ulkoministeri Enckell oli keskustellut Vaalimaasta Rajavartiolaitoksen päällikön kanssa jo 14. maaliskuuta 1958.

Ajatus ei ollut kokonaan uusi, sillä jo vuonna 1951,

kun Porkkalan liikenne vielä oli käynnissä, kotkalainen yrittäjä Onni Vilkas esitti turistiliikennettä Neuvostoliittoon yhdessä Suomi-Neuvostoliitto-seuran kanssa. Ymmärrettävästi turistit ja sotilaat eivät tuolloin olisi sopineet samalle reitille.

Maaliskuussa 1958 laatimassaan muistiossa Rajavartiolaitoksen esikunta oli todennut, että jos liikenne avattaisiin, Vaalimaa olisi julistettava viralliseksi tullitieksi. ”Aivan selvää” oli, ettei tienvarren lähin tullitoimipaikka, Haminan tullikamari, pystynyt hoitamaan kaikkea tulevaa liikennettä, vaan Vaalimaalle oli perustettava oma tulliasema. Tämä edellytti Rajavartiolaitoksen mukaan tarvittavien tilojen rakentamista ja riittävää tullihenkilöstöä, jonka kielitaitoon oli kiinnitettävä erityistä huomiota. Tulossa oli nimenomaan ”turistitie” ja ”vilkas kansainvälinen matkailureitti”. Myös rajavartiostoa Vaalimaalla oli vahvistettava. Vielä tässä vaiheessa Tullihallitukselta ei kuitenkaan pyydetty virallisia kommentteja.

Tehokkaaseen tullitoimintaan oli Rajavartiolaitoksen mukaan muitakin syitä kuin pelkkä turistien palveleminen. Muistiossaan Rajavartiolaitoksen johto totesi, että ”sen jälkeen, kun pohjoismainen tulliunioni olisi todellisuutta”, Neuvostoliitosta tuleva matkailija pääsisi Suomeen tultuaan liikkumaan vapaasti ”paitsi Suomessa ja Ruotsissa myös Pohjois-Atlantin liittoon kuuluvien Norjan ja Tanskan alueella”.

Autoliikenteen kannalta mielenkiintoinen yhteensattuma on, että juuri samaan aikaan Suomi valmistautui lopettamaan vanhan matkakirja- ja vakuusjärjestelmän, jota oli käytetty maahan saapuville ulkomaisille turistiautoille. Aiemmin oli vaadittu kansainvälisen autoklubin vakuudet, joilla taattiin tullivapaan ajoneuvon poistuminen maasta määräajan eli vuoden kuluessa. Valtiovarainministeriö päätti asiasta 19. kesäkuuta, ja muutos astui voimaan kesken vuotta, 1. heinäkuuta 1958. Uudistus helpotti nimenomaan muiden kuin Pohjoismaihin rekisteröityjen autojen maahantuloa. Samana kesänä muutettiin liikennevakuutusjärjestelmää. Maahan tulevalla ei-pohjoismaisella autolla oli joko oltava tullessaan kansainvälinen liikennevakuutus tai sille oli maahantulon yhteydessä ostettava sellainen.

Ulkoministeriö tahtoi edelleen esiintyä tietämättömänä ja kutsui Neuvostoliiton lähetystöneuvos Filippovin 14. toukokuuta 1958 selvittämään, mitä Vaalimaalla oli tapahtumassa. Filippov pahoitteli kovin ja kertoi luulleensa, että asiasta oli jo sovittu. Ulkoministeriö ei toki tyrmännyt rajan avaamista, mutta ilmoitti, että viranomaisten valmistautumisen vuoksi asiaa oli lykättävä muutamalla kuukaudella. Vasta nyt ulkoministeriö otti yhteyttä Tulliin. Sen pääjohtaja Nikolai Saarnio ilmoitti toukokuussa 1958 puhelimitse, että Tulli olisi Vaalimaalla valmiina 1. heinäkuuta. Tämän ulkoministeriö kertoi Moskovaan ja painotti, että raja voitiin toistaiseksi pitää auki vain valoisana aikana eli syyskuun loppuun. Ylityspaikka oli suljettava joka päivä pimeän tullen ja avattava vasta auringon noustua.

Moskovan ulkoministeriö vastasi 13. kesäkuuta suostuvansa järjestelyyn ja korosti edelleen rajan olevan auki vain matkailua varten. Jo tätä ennen Neuvostoliiton rajaviranomaiset ilmoittivat Suomen rajavartiolaitokselle, että noin kahden kilometrin päähän rajasta oli tekeillä rakennus, johon tulisi Neuvostoliiton passi- ja tullitarkastus ja että tie Viipuriin oli jo täysin asfaltoitu. Suomen rajalle asfaltti vedettäisiin kesäkuun viimeisellä viikolla. Lisäksi Viipurin rautatieaseman lähelle oli perustettu huoltoasema turistiautoja varten. Neuvostoliitto siis oli hyvin tosissaan asian kanssa.

On luonnollisesti täysin mahdotonta, että tiukan keskitetysti johdetussa valtiossa, joka vieläpä valvoi rajojaan korostetun tarkasti, näin isoja päätöksiä olisivat voineet tehdä pelkät matkailuviranomaiset. Ainutlaatuisen ja ripeästi etenevän hankkeen on täytynyt olla lähtöisin itse neuvostojohtaja Nikita Hruštšovilta, tai ainakin hänen on täytynyt tietää siitä.

Suomen lehdistö kuitenkin toisteli myös tulevina vuosina, kuinka tieto rajan avaamisesta olisi tullut vasta juhannuksen alla ja yllättänyt Suomen viranomaiset täysin. Näin kertoi muun muassa Helsingin Sanomat 1.7.1963. Käsitystä on toistettu myös historiateoksissa. Se, miksi asia on näin haluttu kertoa, jää toistaiseksi vastausta vaille. Tullin osalta yllätys tosin pitää jossain määrin paikkansa, koska siltä oli kysytty Vaalimaasta vasta toukokuussa. Ilmeisesti Suomi päätti, että oli syytä välttää liikaa aloitteellisuutta. Kyse voi olla myös Neuvostoliiton jonkinlaisesta testistä suomalaisille.

Toisin kuin vielä muutama vuosi aiemmin, suomalaiset eivät nyt nimenomaisesti halunneet tehdä Vaalimaan liikenteestä mitään tarkentavia sopimuksia. Ulkoministeriökin katsoi, ettei mitään juhlallisia asiakirjoja rajan avaamisesta tarvittu. Asia hoitui valtioneuvoston 28. kesäkuuta 1958 antamalla asetuksella, jolla Vaalimaan tie julistettiin 1. heinäkuuta lukien

virallisesti tullitieksi. Tämä kuvaa hyvin maiden välisten suhteiden muutosta sitten Stalinin kuoleman ja Porkkalan palauttamisen. Suomella ei ollut mitään järkevää syytä olla avaamatta rajaa, vaikka joku kenties tunsi pelkoakin.

Tullimies-lehdessä todettiin tuoreeltaan Vaalimaan avaamisen olevan merkkitapaus koko Neuvostoliitolle. Jättiläisvaltion ainoa maantieliikenteelle avoin raja-asema oli tähän asti ollut Puolan rajalla. Länsimaiset automatkustajat olivat joutuneet ajamaan pitkän matkan Itä-Saksan ja Puolan teitä Neuvostoliittoon päästäkseen. Englannin lehdistö kertoi jopa kahdentuhannen sikäläisen autoilijan kyselleen innokkaasti Vaalimaan reittiä. Suomen länsisuhteiden vaikutus Vaalimaan avaamiseen lienee ollut ratkaisevaa. Rajan raottaminen sopi hyvin Hruštšovin ideaan ”rauhanomaisesta rinnakkainolosta” ja oli osa idän ja lännen välistä ”suojasäätä”. Vaikka Suomessa yleensä muistellaan vain Porkkalan palautusta, Vaalimaa liittyy asiaan yhtä oleellisesti.

Tilapäinen tulliasema

Vaalimaan tilapäinen tulliasema sijoitettiin Haminan tullikamarin alaisuuteen. Haminan tullinhoitaja Evert Kauranen oli mukana viranomaisryhmässä, joka toukokuussa 1958 kävi Vaalimaalla tutkimassa paikkoja:

Siellä oli lähinnä metsää. Kuusia kasvoi kahden puolen tietä. Tiellä oli jonkinlainen kestopäällyste, mutta ruoho kasvoi sen läpi ja pihasauniota oli keskellä tietä. Menimme rajapuomille. Rajavartioston komppanianpäällikkö varoitti, että älkää vaan laittako käsiä liian pitkälle, ettei tule rajaselkkausta. Joku sanoi siihen, että eihän tuolla ketään ole, pelkkää metsää, johon hän vastasi, että olkaa huoleti, teidät on kyllä havaittu.

Käytännössä visiitti tarkoitti lähinnä tulevan parakin paikan katsomista. Minkäänlaisia rakennuksia tullitoimintaa tai poliisin passintarkastustoimintaa varten ei ollut. Tulliasema oli käynnistettävä Tie- ja vesirakennushallitukselta (TVH) saadussa siirrettävässä työmaakopissa. Se sijoitettiin maantien pohjoispuolelle sadan metrin päähän rajapuomista. Tarvittava maa-ala vuokrattiin paikalliselta maanomistajalta. Koppi oli tarkoitettu hätäratkaisuksi ensimmäisen kesän ajaksi.
Tullinhoitaja Kauranen on muistellut, että Moskovasta saapui tuolloin Vaalimaalle ryhmä amerikkalaisia lehtimiehiä. Nämä koettivat turhaan ottaa tulliparakista valokuvaa, sillä raja-alueella ei saanut kuvata:

Heillä oli jo kuvatekstikin valmiina juttuunsa, joten heidän estämisessään oli täysi työ. Kun he näkivät tullikopin, he tajusivat nopeasti, että Tulli olikin hyvin varautunut. Sodasta ja rajansiirroista oli vasta vähän aikaa. Kopissa oli koukku ja tullirakennus voitiin helposti hinata uudelle rajalle. He pitivät sitä kerrassaan nerokkaana järjestelynä.

Olosuhteet katsottiin riittäviksi lyhyttä kesätyöskentelyä varten. Vaalimaa oli avoinna heinäkuusta syyskuun loppuun 12 tuntia joka päivä eli klo 9–21.

Tullipäällysmies Paul Berg palveli ensimmäisenä tullivartiotarkastajana Vaalimaan tulliasemalla. Berg oli kielitaitoinen, vanhan ajan herrasmies.
Kuvalähde: Tullimuseo.

Tullista Vaalimaalle lähetettiin kaksi tullivartijaa ja tullipäällysmies Paul Berg, joka oli yksi tullilaitoksen kielitaitoisimpia virkamiehiä. Bergillä oli pitkä kokemus läntiseltä maarajalta. Tullinhoitaja Kauranen, joka oli työskennellyt Tornion tullikamarissa, tunsi Bergin entuudestaan ja luotti häneen.

Rajan avaaminen 1. heinäkuuta muodostui sen ajan mittapuulla melkoiseksi mediatapahtumaksi. Liikennöitsijöiden kesken käytiin kovaa kisaa siitä, kuka pääsisi rajan yli ensimmäisenä. Voiton bussiyhtiöistä vei kuitenkin lehdistön henkilöauto, jonka toimittajat olivat ajaneet valmiiksi aivan puomin eteen hyvissä ajoin edellisenä iltana.

Vaalimaa ei matkustajaluvuillaan heti hätyyttänyt itärajan toista ylityspaikkaa Vainikkalan rautatieasemaa. Ensimmäisenä kolmena kuukautena Vaalimaan kautta kulki matkustajia yhteensä 4 392. Samalla aikavälillä Vainikkalassa rajan ylitti yli 18 000 henkilöä. Ajoneuvoja Vaalimaalla oli heinä-syyskuussa kaikkiaan 313, joista puolet oli linja-autoja. Ulkomaalaisten ryntäys jäi odotettua pienemmäksi. Valtaosa matkustajista oli suomalaisia, mutta julkisuudessa muistettiin aina mainita, että ulkomaalaisten osuus oli huomattava. Suurimmat ulkomaalaisryhmät olivat ruotsalaiset ja saksalaiset.

Autolla ajaminen Neuvostoliitossa ei toki ollut täysin vapaata. Aluksi jokaisella länsimaisella autolla täytyi olla saattajana miliisi. Kauden 1958 lopulla Neuvostoliitto tosin myönsi helpotuksia Suomen Autoklubin jäsenille, joille nyt riitti yksi pakollinen opas 4–5 auton ryhmää kohden. Minimioleskeluaikakin lyhennettiin viikosta viiteen vuorokauteen. Suomessa Neuvostoliiton-matkoista tuli suosittuja, sillä edullisiin hintoihin sisältyivät majoitus, ateriat, viisumit ja useita vierailukohteita. Lisäksi kaikki kävijät kertoivat saaneensa viranomaisilta ystävällisen kohtelun. Suurin osa matkustajista valitsi valmiin bussimatkan. Sen sijaan venäläismatkailijoita ei Vaalimaalla juuri näkynyt. Neuvostoliiton kansalaisten matkustaminen oli tiukasti rajoitettua.

Rajanylitys oli edelleen jossain määrin arkaluontoinen asia. Kun Vaalimaan ensimmäinen kausi oli päättynyt, Tulli, poliisi ja Rajavartiolaitos pohtivat lokakuussa 1958, mitä tehdä, jos Neuvostoliitto ”vastoin kevätkesän 1958 sopimusta” edelleen sallisi matkailijoiden tulon Suomeen. Asia olisi hoidettava niin, että siitä tulisi ”mahdollisimman vähän hallinnollisia kuluja” ja ei ”aiheutettu tarpeetonta hälyä”. Yllättäen saapuvat ohjattaisiin Vaalimaan rajavartioasemalle, jossa passiin lyötäisiin tuloleima. Tulliselvitys hoidettaisiin Haminan tullikamarissa, jonne poliisi tai rajavartija saattaisi tulijat. Rajavartiolaitoksen piti ilmoittaa tällaisista tulijoista välittömästi. Samoin toimittaisiin sellaisten matkailijoiden suhteen, joista Neuvostoliitto antaisi ennakkoilmoituksen. Jos tulijoilla olisi diplomaattistatus, asian ratkaisisi Suomen ulkoministeriö. Suomesta Neuvostoliiton puolelle pyrkiville rajaa ei sen sijaan avattaisi.

Ilmeisesti huoli jäi aiheettomaksi, koska tällaisia tilanteita ei syntynyt.

Kesä kerrallaan

Seuraavana vuonna Vaalimaa avattiin jo kuudeksi kuukaudeksi. Tulliasema aloitti toimintansa 15. huhtikuuta ja pysyi auki 15. marraskuuta 1959 asti. Odotukset vuodesta 1959 olivat kovat. Matkojen suosion uskottiin entisestään kasvavan. Jo edellisessä syyskuussa ryhmä amerikkalaisten matkatoimistojen edustajia kävi tekemässä järjestelyjä Suomessa. Amerikkalaisille oltiin järjestämässä matkoja Neuvostoliittoon suomalaisilla busseilla. Kaudella 1959 Vaalimaan kautta rajan yli matkaavia turisteja oli yli 13 500. Heistä suomalaisia oli edelleen reilut 10 000. Ajoneuvoja ylitti rajan yhteensä 1 031.

Alkuvuosina tullivartiotarkastaja Paul Berg tuli joka kevät Vaalimaalle Torniosta, missä hänellä oli virka. Sittemmin hän oli talviajat tullipäällysmiehen virassa Helsingin tullikamarissa. Myös Vaalimaalla tullivartijoina palvelevat tullimiehet olivat muun ajan muissa tehtävissä. Työ tulliasemalla oli valtaosin ulkotyötä. Vaalimaalla ei tullattu tavaroita, vaan lähinnä siellä tehtiin turistien ja näiden autojen tulo- ja menoselvitys, hoidettiin tarvittava tullivalvonta sekä järjestettiin liikennevakuutukset niille, joilla ei ollut Pohjoismaista liikennevakuutusta.

Tullin ja poliisin paikallaolo oli tilapäisluontoista. Vaalimaan aukioloaika päivämäärineen ja kellonaikoineen sovittiin aina vuosi kerrallaan ulkoministeriöiden kesken nootteja vaihtamalla. Käytännössä asia meni siten, että suomalaiset matkanjärjestäjät neuvottelivat ensin edustamansa Neuvostoliiton Inturistin kanssa ja esittivät sitten yhteiset toiveensa Suomen ulkoministeriölle, joka pyysi ehdotuksista

lausunnot Rajavartiolaitokselta, Tullilta ja poliisilta. Tämän jälkeen se kysyi asiaa Moskovan ulkoministeriöltä.

Käytännön yhteydenpitoa Venäjän puolelle hoiti Rajavartiolaitos, kuten muuallakin itärajalla. Huhtikuussa 1959 Suomen ja Neuvostoliiton rajavaltuutetut sopivat, että linja-autoja päästettäisiin rajan yli yksi kerrallaan 15–20 minuutin välein. Henkilöautoja laskettaisiin yli kerralla yhdestä viiteen 10 minuutin välein. Tuolloin puomi avattaisiin aina kummallakin puolella rajaa. Suomessa valokuvauskielto oli voimassa kilometrin matkalla rajasta, Neuvostoliitossa Viipuriin saakka.

Vuonna 1960 rajaa oltiin avaamassa jo 1. huhtikuuta. Pääsiäispyhien takia matkatoimistot toivoivat, että liikenne voitaisiin aloittaa jo 30. maaliskuuta. Tähän viranomaiset suostuivat, samoin Neuvostoliitto. Kolmas vuosi tuntui Vaalimaalla selvästi vauhdikkaammalta. Varsinkin henkilöautoliikenteen kasvu oli kovaa. Yhteensä liki 21 tuhannesta matkustajasta suomalaisia oli noin 15 000. Nyt turisteista oli amerikkalaisia jopa yli 1 700. Seuraavaksi suurimmat ryhmät olivat noin tuhat ruotsalaista ja saman verran ranskalaisia. Useat Suomeen Vaalimaalta saapuvista ulkomaalaisista suuntasivat autollaan Lappiin ja Nordkappiin. Ajoneuvoja ja oli yhteensä 2 616, joista linja-autoja 617. Matkailijoista suomalaisia oli noin 70 prosenttia. Ennätyspäivä oli 15. heinäkuuta, jolloin Vaalimaan tulliaseman ohitti kaikkiaan 993 turistia 60 autolla.
Vuosi 1960 oli historiallinen myös sikäli, että silloin Vaalimaan matkustajamäärä ohitti ensi kertaa Vainikkalan junamatkustajien määrän, joka sinä vuonna myös väheni. Ero oli huomattava siinäkin mielessä, että Vaalimaa oli avoinna vain osan vuodesta. Vaalimaan läpi ajaneiden autojen määrä yli kaksinkertaistui. Vuoden 1961 matkailukaudesta odotettiin jälleen kerran ennätyksellistä. Odotukset täyttyivät, ja kasvu jatkui. Matkailijaluku kasvoi jälleen kolmanneksella entisestä ja oli nyt yli 28 tuhatta.

Tullimies-lehden säännöllisenä Vaalimaan-kirjeenvaihtajana toimi tullivartiotarkastaja Berg. Hän katsoi vuonna 1960, että Vaalimaalla oli edessään suuri tulevaisuus ja kaikki oli ”vasta alkua”. Hän uskoi vakaasti henkilöautomatkailun olevan tulevaisuuden matkailumuoto. Auto antoi vapauden liikkua omien aikataulujen mukaisesti. Yöpyminen autossa tai teltassa mahdollisti ulkomaanmatkat myös vähävaraisemmille. Berg myös muistutti, että autoturistit Manner-Euroopassa saivat usein helpotuksia rajanylityksessä, koska siellä turismi ymmärrettiin niin tärkeäksi elinkeinoksi. Pitkään köyhyydestä kärsinyt Suomikin autoistui kovaa vauhtia. Vuonna 1964 Paul Berg kertoi Tullimies-lehden lukijoille Vaalimaan poliisien ja tullimiesten alkuvuosina tunteneen olonsa jonkinlaisiksi ”villin lännen pioneereiksi”.

”Suomen mutkaisin tie”?

Tiedotusvälineissä Tullin ja matkustajien suhteiden kerrottiin olevan leppoisat: maahantulijat saivat tullimiehiltä jopa neuvontaa Suomen oloista ja tiestöstä. Negatiivisia puolia ei Vaalimaan tulliaseman liikenteessä juuri haluttu nähdä. Kaikki näkivät autoilun tulevaisuuden matkailumuotona. Ei osattu odottaa, että liikenteen lisääntyminen voisi aiheuttaa haittojakin, kuten ruuhkia.

Pieniä haittoja kuitenkin aiheutui alusta lähtien vanhasta, kapeasta tielinjasta. Vuoden 1959 helmikuussa Tullihallitus ja TVH vaativat Hamina-Vaalimaa-valtatien ”perusteellista korjaamista tai uuden maantien rakentamista”. Valtioneuvoston ulkoasiainvaliokuntakin oli tuolloin samaa mieltä. TVH tosin ilmoitti pari kuukautta myöhemmin, että Vaalimaan tie oli ”olosuhteisiin katsoen tyydyttävässä kunnossa”.

Vuonna 1960 tullivartiotarkastaja Paul Berg kutsui Vaalimaan ja Haminan tieosuutta mutkaiseksi ja mäkiseksi verraten sitä jopa Linnanmäen vuoristorataan. Onnettomuudet tällä osuudella olivat alkuvuosina tavallisia. Suomen liikennekulttuuri oli vielä lapsenkengissään, eikä nopeusrajoituksia ollut. Kerran ranskalainen turistibussi jopa suistui tienreunalta ojaan väistäessään vastaantulevaa autoa.

Vasta kun liikenteen kasvu oli toden teolla alkanut, valtio alkoi suunnitella valtatie 7:n parannusta. Tässä nojauduttiin vuosina 1936–38 tehtyyn tiesuunnitelmaan. Virolahdella muistettiin hyvin valtion tehneen tuolloin päätöksen tehdä uusi, suora maantie Haminasta Säkkijärvelle. Rajamuutoksen jälkeen oli esitetty myös junarataa Lappeenrannasta rannikolle. Radalle oli kannatusta myös vuonna 1959. Tulevan maantien linjasta syntyi paikallisesti jonkin verran kiistaa. Vaalimaa alkoi vähitellen vaikuttaa myös tiesuunnitelmiin.

Erityisen vaikeaa maasto oli Haminan ja Virojoen välillä, missä oli paljon harjanteita. Tätä ”Suomen

mutkaisimmaksi" kutsuttua tietä ei kuitenkaan voinut muuttaa viivasuoraksi, vaan siitä oli lehtitietojen mukaan tulossa "maaston muotoja seuraava". Vaalimaalta haluttiin myös toinen tieyhteys Lappeenrantaan ja Järvi-Suomeen. Tiestä oli tullut osa eurooppalaista tieverkostoa, "E4" eli "Eurooppatie 4", jonka tunnettuus kaikkialla maailmassa muistettiin usein mainita.

Virolahti oli 1940-luvulta lähtien kunta, jonka väkiluku laski. 1950-luvulla sen väkimäärä tippui seitsemääntuhanteen, ja 1960-luvulla mentiin jo alle kuuden tuhannen. Vielä vuonna 1946 Vaalimaalla oli lähes viisisataa asukasta. Vuonna 1950 asukasmäärä oli 425 ja vuonna 1960 vain 386. Virolahtelaiset heräsivät pian Vaalimaan yhteyden tarjoamiin taloudellisiin mahdollisuuksiin. Kesällä 1960 tulliasemalle tulivat Kymenlaakson matkailijayhdistyksen kahvio ja neuvontapiste matkailijoita palvelemaan. Kymenlaakson kunnat satsasivat entistä enemmän matkailumainontaan ja autoturismiin. Vuonna 1959 kunta esitti, että Vaalimaan tulliaseman nimi pitäisi muuttaa Virolahden tulliasemaksi. Tämä ei toteutunut. Ongelmana oli, että Vaalimaan nimi oli jo kansainvälisesti tunnettu.

Taloudelliset argumentit painoivat koko ajan enemmän. Myös suomalaisten tavaroiden vienti Neuvostoliittoon Vaalimaan kautta autolla alkoi näyttää mahdolliselta. Tämä toi uutta painetta parantaa tieolosuhteita.

Tien oikaisu- ja parannustyöt alkoivat Haminan ja Vaalimaan välisellä osuudella toden teolla vuonna 1960. Tien suuntaa ei ollut tässä vaiheessa vielä kaikilta osin vahvistettu. Tavoitteena oli, että tie täyttäisi kansainväliset vaatimukset. Rakentaminen tarjosi 1960-luvun alkuvuosina paljon työtä myös virolahtelaisille. Uusittu tieosuus valmistui vuosikymmenen puolivälissä.

Ensimmäinen tullitalo

Vaikka TVH:n asuntovaunuparakki eli "jalasmökki" oli tarkoitettu vain vuoden 1958 heinä-syyskuun tilapäisratkaisuksi, sitä oli lopulta käytettävä tulliasemana kaikkiaan kolmena kesänä. Varsinaisesti mitään viivytystä rakentamiseen ei haluttu ainakaan rajaviranomaisten puolelta. Tullihallitus aloitti neuvottelut tullitalon rakentamisesta Vaalimaalle Rakennushallituksen kanssa heinäkuussa 1958.

Vuonna 1958 Tullin johto katsoi, että rakennus oli saatava noin 50–100 metrin päähän rajapuomista ja talosta oli oltava puomille suora näköyhteys. Talo oli sijoitettava tien suuntaisesti tiealueen keskelle, jolloin saapuva ja lähtevä liikenne voitiin eriyttää rakennuksen eri puolille. Pinta-alaa tarvittiin Tullin mukaan yhteensä 400 neliötä. Siitä puolet veisi tarkastushalli, jonne tulisi omat asiointitiskit lähtevälle ja saapuvalle liikenteelle. Tulliaseman päällikölle, tulliselvitykselle ja passeja tarkastaville poliiseille varattaisiin pienet omat huoneet. Myös ulkoalueita valvova Rajavartiolaitos saisi yhden 12 neliön huoneen. Ruokailu- ja oleskelutilaa olisi 22 neliötä. Lisäksi tulisi neljä kahden hengen asuinhuonetta perheettömille tullimiehille ja poliiseille, yhteensä 56 neliötä. Rakennukseen tuli myös kolme wc:tä.

Ongelma oli, että rajan avaaminen oli käynyt niin rivakasti, ettei Tullin vuoden 1959 menoarvioon ollut keväällä 1958 ennätetty esittää mitään rahoitusta Vaalimaan tullitaloa varten. Rahoituksen toivottiin kuitenkin järjestyvän jokavuotisista työllisyysmäärärahoista. Ennen rakennuksen valmistumista tullitarkastukset oli tehtävä taivasalla.

Rakennushallitus laati syksyllä 1958 ensimmäiset Vaalimaan tulliasemaa koskevat piirustukset, jotka Tullihallitus vielä ennen vuoden loppua hyväksyi. Maaliskuussa 1959 valtioneuvosto hyväksyi 12,2 miljoonan markan määrärahan. Huhtikuussa 1959 raivattiin tulliasemalle paikka ehdotetulle etäisyydelle. Työt eivät kuitenkaan käynnistyneet heti. Tällä välin Rakennushallitus oli muuttanut piirustuksia ja supistanut tulliaseman tarkastushallin lähes puolta pienemmäksi, 120 neliöön. Samoin tiskeille vievien ovien paikat oli vaihdettu. Neuvottelujen jälkeen ovet palautettiin entisille paikoilleen. Pienennettyyn tarkastushalliin ei Tullin mukaan enää mahtunut suunniteltua baaria. Vuokralle tuleva baarinpitäjä eli Kymenlaakson matkailuyhdistys ei kuitenkaan suostunut luopumaan päätulonlähteestään kahvin tarjoilusta, joten baaria varten oli lohkaistava lisätila henkilökunnan kahvihuoneesta. Kiistaa Rakennushallituksen kanssa tuli myös Tullin asemalleen haluamista ulkoaidoista, joita se piti kansainvälisiin esikuviin vedoten välttämättöminä tullivalvonnan turvaamiselle.

Tällä välin kustannukset uhkasivat supistuksista huolimatta nousta. Tullihallitus korosti, että kyseessä oli "Pohjoismaiden itärajalla oleva vilkas liikenneväylä", jonka rakentaminen ei "sietänyt enää vähääkään viivytystä". Työllisyystöihin myönnettiin määrärahat,

jotka piti käyttää saman syksyn aikana. Niinpä rakennus tehtiin kovalla kiireellä ja saatiin lopulta käyttöön 16. elokuuta 1960. Kahvilaa pidettiin tärkeänä, ja se avattiin heti samana kesänä. Kahvilan lisäksi Kymenlaakson matkailuyhdistyksellä oli talossa myös turistien neuvontapiste.

Ulkoasultaan rakennuksesta tuli tuon ajan käsityksen mukaan varsin tyylikäs. Kupariseen kattoon tehtiin myös kattoikkuna valoa antamaan. Tullinhoitaja Kauranen on myöhemmin muistellut katosta aiheutuneen paljon ongelmia:

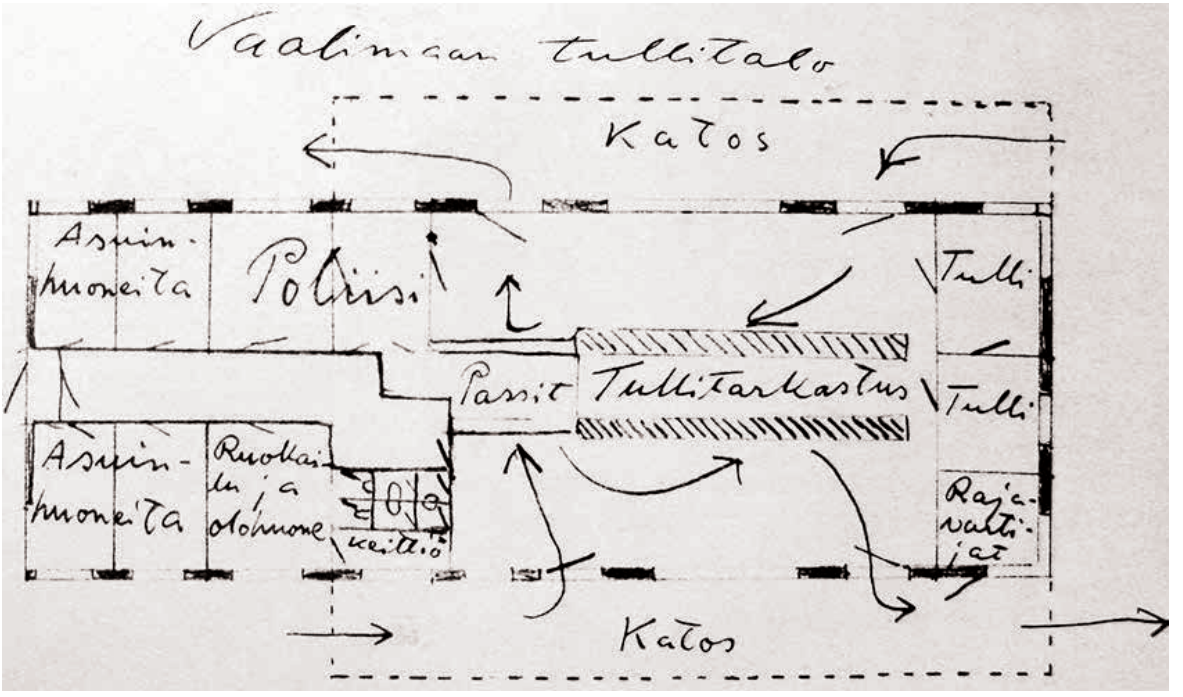
Kuparikaton saumoja ei saatu pitäviksi. Kun tuli sade, vesi tuli saumoista läpi. Sateella oli sitten laitettava sankoja pitkin tarkastushallia. Siinä rakennuksessa oli kaikkea tällaista, joita oli sitten selvitettävä Haminasta käsin.

Kaurasen mukaan myös vesihuollon kanssa oli alusta saakka ongelmia:

Etelän puolelle tehtiin kaivo. Kaivoon ei kuitenkaan tullut tarpeeksi vettä. Tielaitos koetti sitten ajaa siihen vettä säiliöautolla. Mutta kun vesi tuotiin illalla, niin aamulla sitä ei enää ollut. Se vanha viisaus pitää paikkansa, ettei kannettu vesi kaivossa pysy. Rakennus vaati oman vedenottamon. Sen vesi ei ollut kuitenkaan hyvälaatuista, ja talon pohjoispuolelle jouduttiin tekemään puhdistamo, johon piti sitten laittaa kemikaaleja, ja se oli hyvin työlästä.

TVH oli vuonna 1959 pakkolunastanut tulliaseman 2 000 neliön maapohjan osana tielinjan lunastusta. Järjestely johti kuitenkin ongelmiin, kun maanomistaja, entinen upseeri, valitti rakennusluvasta, ja Lääninhallitus kumosi sen. Valittajan mukaan tällaisia rakenteita ei voinut rakentaa hänen mailleen tien osana, sillä ne eivät kuuluneet siihen. Jonkin aikaa näytti mahdolliselta, että tulliasema jouduttaisiin purkamaan saman tien pois. Alemmat oikeusasteet katsoivat kuitenkin, että tulliasema oli laillinen ja kuului olennaisena osana tiehen. Oikeusprosessi kesti useita vuosia. Asiat ratkesivat vasta sitten, kun lakimies ja raudanluja neuvottelija, Tullihallituksen talousosaston johtaja tullineuvos Veikko Vennamo tuli mukaan kuvaan. Asiaan saattoi liittyä myös laajempi, vuonna 1960 säädetyn lain nojalla koko maassa tehty tilusjärjestely, jolla valtio pyrki siirtämään asunnot ja pellot pois rajan välittömästä läheisyydestä.

Julkisuudessa rakennus sai hyvin myönteisen vastaanoton. Muun muassa Helsingin Sanomat kehui tullitaloa ajanmukaiseksi. Vielä yksi, joskin kohta kaukaiselta tuntuva, ongelma oli se, ettei rakennuksessa



Tullihallituksessa heinäkuussa 1958 Vaalimaan tullitalosta laadittu ensimmäinen luonnos. Kuvalähde: Tullin arkisto.

juuri ollut laajennusvaraa. Se oli yksinkertaisesti tehty liian lähelle rajan pintaa.

Suurpolitiikan varjossa

Vaalimaan avaaminen on nähtävä osana laajempaa ilmiötä, kylmän sodan murrosvaihetta. Suurvaltojen vastakohtaisuudet eivät poistuneet täysin näkyvistä seuraavinakaan vuosina.

Neuvostoliiton perimmäisiä motiiveja rajan avaamiseen voi vain arvailla, mutta yksi niistä oli varmasti Suomen liittyminen pohjoismaiseen yhteistyöhön ja Neuvostoliiton näkemä mahdollisuus saada sitä kautta jonkinlainen jalansija Pohjoismaiden yhteismarkkinoille ja voimakkaassa kasvussa olleeseen maantieliikenteeseen. Nikita Hruštšhov toi usein mielellään esille, kuinka sosialismi voittaisi kapitalismin myös rehdissä kilpailussa. Niinpä länsimaisia matkailijoita haluttiin saada tutustumaan sosialismin mallimaahan. Kesällä 1961 puhkesi Berliinin kriisi, joka ajoi suurvallat Euroopassa takaisin sodan partaalle. Samana vuonna rakennettiin pikavauhtia Berliinin muuri, joka tuntui vievän blokit entistä kauemmas toisistaan. Vaalimaalla kiristyminen näkyi heti. Lupaavasti alkanut matkailukausi 1961 jäi odotettua vaisummaksi. Berliinin kriisin alettua varsinkin amerikkalaiset peruivat matkojaan.

Kun Vaalimaan liikennettä kaudelle 1962 valmisteltiin, Suomessa saatiin äkkiarvaamatta kuulla, että Moskovassa oli muutettu mieltä autoturismin suhteen. Maaliskuussa, kun rajaa oltiin jälleen avaamassa, tuli tieto, että yksityisautot eivät tulevalla kaudella pääsisi Neuvostoliittoon. Syyksi ilmoitettiin ”vaikea hotellitilanne ja huoltoteknilliset vaikeudet”. Kielto koski niin suomalaisia kuin muunkin maalaisia matkailijoita. Rajoitus ei koskenut vain Vaalimaata, vaan tuli voimaan myös Puolan, Tshekkoslovakian ja Romanian vastaisilla rajanylityspaikoilla. Bussimatkustajille ei sen sijaan rajoituksia tullut.

Jopa matkansa jo varanneet joutuisivat luopumaan matkastaan tai siirtymään bussikyytiin. Suomen viranomaiset ja lehdet välttivät kommentointia. Ulkoministeriön antaman tiedotteen mukaan maiden välillä ei ollut koskaan sovittu mistään muusta kuin rajan aukioloajasta, joten mistään sopimusrikkomuksesta ei ollut kyse. Suomessa pelättiin jopa vasta-alkaneen Ruotsin autolauttaliikenteen joutuvan ongelmiin, kun ulkomaiset autoilijat jäisivät tulematta.

Turistibusseja Vaalimaan tulliasemalla 1960-luvun alkuvuosina. Kuvalähde: Tullimuseo.

Helsingin Sanomien Lontoon-kirjeenvaihtaja saattoi kuitenkin lainata sikäläisiä matkailutoimijoita. Näiden mukaan Neuvostoliiton perustelut ontuivat pahan kerran; olihan se vuosikausia rakentanut uusia hotelleja ja mainostanut turismia. Haastateltujen mukaan todellinen syy oli siinä, että neuvostojohdossa pelättiin automatkailijoiden joukossa olevan vakoilijoita. Suurempina ryhminä liikkuvia bussimatkaajia oli helpompi valvoa. Mutta julkisuudessa tuotiin esiin myös tietoja, joiden mukaan automatkailuvuosi 1961 oli ollut ennätyksellinen ja useat ulkomaalaiset olivat valittaneet Neuvostoliiton huoltoasemien puutteista.

Tiukempaa linjaa lienee edustanut myös Neuvostoliiton kovalla kiireellä toteuttama oman tulliasemansa nimenmuutos. Ylä-Urpalan tulliaseman uudeksi nimeksi ilmoitettiin kesäkuussa 1962 Torfjanovka, eli ”Turvesuo”. Päätöksen pikaisuutta kuvaa hyvin se, että Ylä-Urpalan nimi oli vielä painettu kaikkiin Neuvostoliitossa vuotta 1962 varten laadittuihin turistioppaisiin. Heinäkuusta 1962 lähtien Neuvostoliiton lehdistö alkoi johdonmukaisesti käyttää uutta nimeä.

Matkailijamäärät Vaalimaalla putosivat päätöksen seurauksena. Neuvostoliiton Helsingissä heinä-elokuussa 1962 järjestämä Maailman demokraattisen nuorison festivaali kuitenkin toi lisää tulijoita Vaalimaalle, eikä romahdus muodostunut isoksi. Kaikkiaan vuonna 1962 matkailijoita Vaalimaalla oli 24 900 ja ajoneuvoja 1 444. Näistä 937 oli linja-autoja. Lokakuussa kansainvälisen politiikan kuuma vuosi huipentui Kuuban kriisiin, joka vei maailman lähemmäs kolmatta maailmansotaa ja ydintuhoa. Kriisi kuitenkin päättyi jo marraskuussa, kuten Vaalimaan liikennekin. Ulkomaisia matkailijoita tilanteen kiristyminen pelotti, ja kaikesta päättäen moni peruutti tulevan matkansa Neuvostoliittoon myös tästä syystä.

Seuraavana vuonna Neuvostoliitosta ei kuitenkaan enää tullut mitään rajoituksia henkilöautoille, ja liikenteessä palattiin tukevalle kasvu-uralle. Vuonna 1963 rajan ylitti 1 746 autoa ja 37 593 matkustajaa. Seuraavana vuonna matkustajamäärä oli jo lähes kaksinkertainen. Se vaikutus vuoden 1962 tapauksella kuitenkin oli, että yksityisautojen suhteellinen osuus Vaalimaan liikenteessä alkoi jäädä raskaampia ajoneuvoja selvästi pienemmäksi.

Tullirikoksista vapaa vyöhyke?

Vaalimaa oli vielä 1960-luvun alussa suorastaan ainutlaatuinen tullitoimipaikka, sillä siellä ei juuri esiintynyt tullirikoksia, kuten salakuljetusta. Lainvalvonnan sijaan lehdistössäkin korostettiin Tullin Vaalimaalla neuvovan matkailijoita ja jopa juovan näiden kanssa kahvia. Tulliasema toimi ainoana Suomessa myös valuutanvaihtopisteenä.

Lapin olot tunteva tullivartiotarkastaja Paul Berg analysoi vuonna 1964 Tullimies-lehdelle Vaalimaan ja länsirajan välisiä eroja. Lapissa erittäin vilkasta ostosmatkailua rajan yli ei Vaalimaalla esiintynyt, vaan valtaosa yli saapuvista ja lähtevistä suuntasi rajan pintaa kauemmas. Neuvostoliiton raja-aluetta koskevia rajoituksia hän ei edes maininnut. Kenelläkään ei ollut kiinnostusta tehdä Suomessa rahaa tuomisillaan, eikä kummallakaan puolella ollut juuri mitään ostettavaa. Kaukaisemmista maista tulleet matkailijat olivat yleensä varsin vakavaraisia, ylempiin sosiaaliryhmiin kuuluvia henkilöitä. Myös suomalaisten bussimatkustajien tullivalvonta paluumatkalla lienee ollut Vaalimaalla varsin tehokasta. Tuon ajan turistibusseihin ei suuria salakuljetuskätköjä mahtunut, ja matkustajien tullitonta tuontioikeuttakin oli juuri lisätty. Lisäksi tullivalvonta Neuvostoliiton puolella oli todennäköisesti vielä monin verroin tehokkaampaa.

Ensimmäinen rajanylitysongelma Vaalimaalla syntyi vuonna 1959. Tuolloin eräs yhteispassilla matkustanut suomalainen bussimatkailija joutui paluumatkalla jäämään Neuvostoliiton tulliin, koska hänellä oli liikaa rahaa mukanaan. Ulkoministeriö järjesti hänelle paluun Suomeen seuraavalla bussilla ilman passia.

Isompi huoli matkustajien rikkomuksista heräsi vasta, kun Neuvostoliiton puolelta otettiin yhteyttä. Tehtaankadun suurlähetystö ilmoitti Suomen ulkoministeriölle syksyllä 1965, että vuosina 1964–65 Leningradin miliisi oli pidättänyt yhteensä 80 Suomen kansalaista rikkomusten ja sopimattoman käyttäytymisen vuoksi. Tekemisiä ei tarkemmin eritelty. Suomessakaan ei vielä juuri puhuttu ”votkaturisteista”. Ilmeisesti asiassa oli kyse pimeästä kaupankäynnistä. Joka tapauksessa asia otettiin Suomessa hyvin vakavasti. Viranomaiset ja matkatoimistot perustivat Suomessa yhteisen työryhmän tutkimaan, mitä voitiin tehdä häiriöiden estämiseksi.

Ongelmatapaukset rajan eri puolilla olivat edelleen varsin harvinaisia. Tätä osoittaa yksittäinen pyyntö,

jonka Neuvostoliitossa vieraillut suomalaismatkailija esitti Tullihallitukselle elokuussa 1967. Neuvostoliiton tulli oli takavarikoinut häneltä magnetofonin ja puukon. Mies pyysi Tullihallitukselta toimenpiteitä niiden palauttamiseksi. Tulli lähetti asian ulkoministeriölle ja pyysi siltä toimenpiteitä, ”mikäli katsoi sellaiset tarpeellisiksi”. Valitettavasti Tullin arkistosta ei selviä, miten asia päättyi.

Vaalimaan tulliaseman takavarikkoja ei ole erikseen tilastoitu, vaan ne on laskettu yhteen Haminan tullikamarin kanssa. Myös Haminan takavarikkoluvut olivat 1960-luvulla kaukana maan kärjestä. Tullin valtiovarainministeriölle 1960-luvulla tekemissä budjettiesityksissä ei kertaakaan viitattu lisävalvonnan tarpeisiin salakuljetuksen vuoksi Haminassa tai Vaalimaalla. Vaalimaahan liittyen esitettiin vain vuodelle 1966, että Haminan tullikamariin olisi Vaalimaan vuoksi nimitettävä ylimääräinen tullivalvontatarkastaja ja kolme ylimääräistä tullivartijaa. Tässä ei ollut tarkoitus palkata lisähenkilöstöä, vaan vakinaistaa paikalla olevien asema. Tullin päähuomion Kaakkois-Suomessa vei valmistautuminen vuonna 1968 avattuun Saimaan kanavaan.

1960-luvun lopulla jopa 80 prosenttia koko Suomen tullirikoksista koski alkoholijuomia. Vuonna 1969 säädettiin, että matkustajat saivat tuoda tullivapaasti mukanaan kaksi litraa olutta, litran viinejä ja litraa muita alkoholijuomia. Tämä vähensi pieniä takavarikkoja kaikissa toimipaikoissa merkittävästi. Muille tuomisille oli arvoraja, jonka yli menevät tavarat oli tullattava.

Rekat tulevat

Heti ensimmäisenä kesänä 1958 Vaalimaan kautta ajoi yksi neuvostoliittolainen kuorma-auto. Vuonna 1959 kuorma-autoja oli kaikkiaan jo 230. Yksi tshekkiläinen kuorma-auto oli niin iso tapaus, että siitä kerrottiin sanomalehdissäkin.

Helsingin Sanomat kirjoitti marraskuussa 1960 ensimmäisen kerran Neuvostoliiton ja Suomen välisen tavaraliikenteen mahdollisuudesta Vaalimaan kautta. Tässä vaiheessa uskottiin, että Suomesta voitiin alkaa viedä Neuvostoliittoon maanteitse kulutustavaroita, aivan kuten autonomian aikana. Varsinkin maataloustuottajapiirit olivat kiinnostuneita Leningradin markkinoista. Huonokuntoinen tie oli kuitenkin esteenä. Tästä huolimatta Vaalimaan maareitin erityiseduksi nähtiin nopeus. Lyhyen välimatkan vuoksi aikaa vieviä uudelleenlastauksia ei tarvittu.

Eräät suomalaiset kuljetusliikkeet katsoivat vielä Leningradiakin kauemmas. Ne uskoivat voivansa käyttää Vaalimaan reittiä tavaroiden vientiin Keski-Euroopan markkinoille. Vuonna 1961 yrittäjä Aulis Ekegrenin neljä puoliperävaunullista autoa ajoi Vaalimaalta Länsi-Saksaan. Reitti oli vaihtoehtoihin, Tornioon ja Haaparantaan, verrattuna hyvin kilpailukykyinen. Tilanne kuitenkin muuttui nopeasti vähemmän edulliseksi, kun ensimmäiset kuorma-autot alkoivat päästä ruotsinlaivojen kyytiin. Myös Neuvostoliiton byrokratia haittasi kauttakulkuliikenteen organisoimista. Suomen puolella ylivoimaisesti pahin ongelma oli ja pysyi: Haminan ja Virojoen välinen kapea ja mutkainen tie.

Itse Suomen ja Neuvostoliiton välisen kuorma-autoliikenteen varsinaisena syntypäivänä pidetään yhdeksättä toukokuuta 1961. Tuolloin viisi suomalaisrekkaa vei Moskovassa järjestettävään näyttelyyn tanskalaisia lääketieteellisiä laitteita, jotka lastattiin kyytiin Helsingin satamassa. Tavarat tulliselvitettiin Helsingissä, joten pysähdys Vaalimaalla jäi lyhyeksi. Neuvostoliiton puolella rekat saattoi perille miliisi moottoripyörällä. Samana vuonna Neuvostoliittoon kuljetettiin useita erilaisia messu- ja näyttelytavaroita, joista useimmat myös palasivat Suomen kautta takaisin lähtömaahansa.

Kesällä 1962 Vaalimaalta tuli Suomeen kotimaisten lisäksi myös joitakin venäläisiä ja puolalaisia kuorma-autoja. Samana vuonna John Nurminen Oy perusti oman tytäryhtiön Vakava Oy:n, joka erikoistui Neuvostoliiton maantiekuljetuksiin. Yhtiö keskittyi viemään venäläisiä turkiksia länsiostajille Suomen kautta. Mukaan tulivat toinen ja kolmaskin yrittäjä, kuljetusliike R. Pynnönen Oy. Neuvostoliiton puolelle tultuaan kuljettajat saivat venäläisiltä tullimiehiltä tarkat ohjeet suomeksi. Ennen Viipuria ei saanut pysähtyä. Saman vuoden syksyllä Suomeen tuli myös joitakin bulgarialaisia rekkoja, jotka toivat hedelmiä.

Turkiskuljetusten jälkeen käynnistyi toden teolla kauan kaivattu suomalaistuotteiden vienti kuorma-autoilla. Tästä lähtien valtaosa lähtevistä autokuormista olikin suomalaisia kananmunia. Muuna kuin tulliaseman aukioloaikana raja voitiin ylittää erityisluvalla. Vuoden 1963 lopulla vietiin Vaalimaalta jo lähes 24 000 kartonkia kananmunia. Koska kyse oli viennistä, oli luovuttava syksyllä 1958 sovitusta toimintamallista. Ennalta sovittuja vientikuljetuksia selvittämään

lähetettiin Vaalimaalle Haminasta tulli- ja poliisimiehet, samoin toimittiin paluumatkan osalta. Neuvostoliiton puolella taas Suomesta tullutta kuormaa saattoi aina venäläinen miliisiauto Viipurin tulliin saakka.

Tyhjien autojen ongelmasta päästiin sillä, että kananmunia vievät autot lastasivat paluumatkalle kyytiin venäläisiä turkiksia. Munakuljetukset alkoivat jälleen toukokuussa 1964. Vuoden 1964 syksyllä kananmunia veivät jo useat suomalaiset kuljetusliikkeet yhteensä 236 kuorma-autolla. Tästä vuodesta tuli tavaraliikenteen kannalta monella tapaa käänteentekevä.

Vähitellen suomalaiset autot ja suomalaiset yrittäjät saivat idänliikenteessä hallitsevan aseman. Tässä auttoi se, että suomalainen ajokalusto oli neuvostoliittolaista vahvempaa ja kestävämpää. Säännöllisesti ajavista suomalaiskuskeista tuli Vaalimaan tulliasemalla pian hyvin tuttuja.
Koska autolautat hoitivat huomattavan osan rekkaliikenteestä, Vaalimaasta ei tullut Keski-Euroopan porttia. Pääasiallisiin autolauttasatamiin Turkuun, Helsinkiin ja Naantaliin verrattuna Vaalimaan rekkaliikenne oli edelleen vaatimatonta. Sen sijaan saapuvien linja-autojen määrässä Vaalimaa ohitti 1960-luvun lopulla muut tullitoimipaikat.

Tavaramäärät kasvoivat nopeasti. Vuonna 1967 Vaalimaan tulliaseman kautta vietiin Neuvostoliittoon yli 12 300 tonnia tavaraa. Vuonna 1973 ylittyi 100 000 tonnin raja. Siitä vientiä oli 53 184 ja tuontia 48 007 tonnia. Saman vuoden lopulla öljykriisi alkoi kuitenkin rasittaa liikennettä lisäkustannuksilla. Tavaraliikenteen notkahdus vuonna 1975 jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi, ja kasvu alkoi taas heti seuraavana vuonna. Vuonna 1980 Vaalimaalle saapui puolet Helsinkiin saapuneiden rekkojen määrästä. Idänkauppa eli uutta kukoistuskautta. Samalla ajoneuvojen koot kasvoivat. Suomen ja Neuvostoliiton kauppa oli tarkoin säänneltyä ja perustui hallitusten välisiin tavaranvaihtopöytäkirjoihin.

Tavaran tullaukset hoidettiin pääosin isoissa tullikamareissa. Joitakin viinirypäle-eriä tuotiin 1970-luvulla Vaalimaan kautta tullattavaksi Haminassa. Itse Vaalimaalle kauppatavaroiden tullauksia ei tässä vaiheessa kaivattu.

Myös kauttakulkuliikenne kehittyi. Suomi solmi vuodesta 1974 lähtien vapaakauppasopimuksia Itä-Euroopan pienten sosialistimaiden kanssa. Aivan kuten 1960-luvun alussa oli laskettu, Vaalimaan sijainti osoittautui otolliseksi Neuvostoliiton kulutuskeskuksiin ja Itä-Euroopan maihin nähden. Kehitys oli osa yleisempää trendiä, sillä maantiekuljetusten osuus kasvoi yleisesti koko ulkomaankaupassa.

Avoimeksi ympäri vuoden

Ensimmäisistä tavarankuljetuksista lähtien muistettiin mainita niiden vaativan Vaalimaan tulliaseman ympärivuotista aukioloa. Aluksi rahtiliikenne sai ylittää rajan talviaikaan erikoisluvalla. Kun Tulli oli suljettu, Rajavartiolaitos otti ajoneuvot vastaan ja ohjasi ne tulliselvitykseen Haminaan. Liikenteen kasvaessa tullimiehiä ja poliiseja alettiin lähettää Vaalimaalle tarvittaessa. Ratkaisu ei pidemmän päälle ollut kestävällä pohjalla, varsinkaan matkustajaliikenteessä. Ympärivuotista aukioloa toivoivat myös suomalaiset matkanjärjestäjät. Ne vetosivat siihen, että samaa tahtoi naapurimaan Inturistkin.
Keväällä 1964 Tulli joutui lykkäämään Vaalimaan avaamispäivää vedoten ”valtion vaikeaan kassatilanteeseen”. Vaikeissa merkeissä alkaneesta vuodesta tuli kuitenkin ensimmäinen, jolloin raja Vaalimaalla oli avoinna liikenteelle vuoden loppuun saakka. Vaikka matkatoimistot olivat toivoneet tätä jo keväällä, lopullinen aloite oli ulkoministeriön. Se toivoi elokuussa, että Tulli ryhtyisi kaikkiin mahdollisiin toimenpiteisiin, jotta liikenne jatkuisi ja maiden välinen kauppa jatkaisi suotuisaa kehitystään myös talvella. Varsinaisena aloitteentekijänä oli Vakava Oy, joka suunnitteli 3 500 tonnin kananmunaerän vientiä Turusta Leningradiin.

Tullihallitus vastasi marraskuussa 1964 ulkoministeriölle, että tulevana talvena tullitoimenpiteitä Vaalimaalla jatkettaisiin päivittäin klo 12–18. Syy kesäkautta lyhempään aukioloon oli, että talviliikenne ei ollut yhtä vilkasta. Tavaraliikenne Vaalimaan kautta jatkui aina tammikuuhun 1965 saakka. Tammikuussa Vakavan autot ylittivät rajan yhteensä 71 kertaa. Raja oli välillä muutaman kuukauden kiinni ja avattiin jälleen 15. huhtikuuta 1965. Tauon syynä oli se, että tullitalo oli rakennettu kesäkäyttöön, ja se oli ”ankarimman talven aikana” niin kylmä, ettei siinä voinut työskennellä. Tulliaseman lämmitystä oli parannettava, jotta siellä voitiin asua ja työskennellä myös talvella.

Ympärivuotinen aukiolo oli jo hyvin lähellä. Vaikka Neuvostoliitto oli aina suhtautunut aukiolohelpotuksiin myötämielisesti, sen tullilaitoksella oli täsmälleen samat ongelmat kuin suomalaiskollegoilla. Torfjanov-

kaan oli vasta alettu rakentaa uutta tullitaloa. Tähän asti neuvostoviranomaiset olivat käyttäneet tullirakennuksena vanhaa suomalaista asuintaloa, joka oli purettava pois. Uuden Torfjanovkan tullitalon rakensi suomalainen Hartela Oy. Vaikka Torfjanovka oli kiinni, neuvostoliittolaiset lupasivat huhtikuussa järjestää turistibussien ylipääsyn.

Kesän 1965 lopulla matkanjärjestäjät palasivat toivomuksiinsa ja pyysivät Torfjanovkan avaamista talveksi. Suomessakin remontti oli vielä kesken. Suomen tulli pyysi syyskuussa 1965, että ulkoministeriö ”tukisi sen omia ponnistuksia muihin ministeriöihin ja virastoihin nähden”. Näin se myös teki. Samana kesänä avattu Tallinnan laivaliikenne toimi osaltaan myös Vaalimaan vauhdittajana. Marraskuussa Neuvostoliiton ulkoministeriö ilmoitti suullisesti, että suomalaiset turistibussit pääsisivät yli rajan myös marras-joulukuussa. Rajavartiolaitos lupasi pitää Vaalimaan tulliaseman puomin auki tarvittaessa. Samoin toimi Tullikin, vaikka sillä epäilemättä oli hankaluuksia remontin keskellä. Remontti valmistui vasta vuonna 1966. Samalla poistui tulliaseman hankala kattoikkuna.

Tähän päättyi aukioloajoista sopiminen vuodeksi kerrallaan.

Vuonna 1968 Vaalimaan henkilökunta koostui kolmesta tullivartijasta ja tullivartiotarkastajasta. Paul Berg jäi eläkkeelle, ja hänen tilalleen Vaalimaan tullivartiotarkastajaksi määrättiin Haminasta Heikki Kollatsuo. Todennäköisesti Tullimies-lehdessä vuonna 1968 julkaistu artikkeli on peräisin hänen kynästään. Siinä todetaan, kuinka tehtävät Vaalimaalla oli ”pyritty hoitamaan mahdollisimman joustavasti ja asiallisesti, tinkimättä kumminkaan tullivalvonnan tarkkuudesta”. Rajavartiolaitoksella oli Vaalimaan tulliaseman luona kahdesta kolmeen puomimiestä, jotka olivat paikalla kellon ympäri. Puomin avaamisen lisäksi heidän tärkeä tehtävänsä oli rajalinjan ja valokuvauskiellon valvonta. Passintarkastusta hoitivat liikkuvan poliisin miehet, joita oli 1970-luvulle tultaessa seitsemän. Yhteistyö eri virkakuntien kesken oli Vaalimaalla koko ajan tiivistä. Rajavartiosto huolehti yhteydenpidosta rajan yli. Minkäänlaisia puhelin- tai muita viestiyhteyksiä ei venäläisiin kollegoihin ollut.

Asuintalo auttaa ahtauteen

Merkittävän esteen Vaalimaan aukiolon laajentamiselle aiheutti liian pieni tullitalo, jossa Tullin henkilökunta joutui poliisien tavoin myös asumaan. Arveltiin, että väistämättä edessä olevaa tilanahtautta helpottaisi parhaiten, jos henkilökunnalle saataisiin tulliaseman lähistölle rakennettua erilliset asunnot. Silloin yöpymiseen käytetyt tilat voitaisiin ottaa tulliaseman toimintojen käyttöön. Tulli ja poliisi olivat yksimielisiä siitä, että tulliasemasta oli tulossa ”ennen pitkää liian ahdas täyttämään kasvavan liikenteen vaatimukset”. Ympärivuotisuuden myötä asuntokysymyksestä voisi nopeasti tulla vaikea ongelma.

Tulevan asuintalon paikkaa selvitti keväällä 1963 Haminan tullinhoitaja Kauranen. Sopiva kohta löytyi 400–500 metrin päästä tulliasemalta, maantien pohjoispuoliselta yksityismaalta. Kauranen suositteli tontin ostamista Tullille heti, kun 7-tien uusi linjaus varmistuisi. Jotta asuintalolle saatiin tieltä vapaa kulku, oli rajavyöhykettä samalla siirrettävä sadan metrin verran poispäin.

Tulevaisuudessa tulliaseman päälliköksi ajateltiin tullitarkastajan tasoista virkamiestä. Hänelle suunniteltiin asuintaloon 90 neliön kokoista huoneistoa. Tullipäällysmiehelle ja tullivartiotarkastajalle tarvittiin kummallekin 70 neliön asunto. Lisäksi tehtäisiin yksiöt kahdelle tullivartijalle. Taloon haluttiin autotallit, autojen lämmityspistokkeet sekä yhteiset sauna ja moderneilla pesukoneilla varustettu pesutupa. Samaan taloon tulisi asuntoja myös poliisille: kolme 60 neliön asuntoa passintarkastajille ja yksi komennusmiehiä varten. Vielä suunnitteluvaiheessa poliisi toivoi omalle henkilökunnalleen lisää autotalleja. Lisäksi taloon haluttiin erillinen talonmiehen asunto.

Hanke ei kuitenkaan käynnistynyt odotetulla tavalla. Taloudellisista syistä valtion rakennustoimintaa haluttiin tuolloin rajoittaa tiukasti. Vaalimaan asuintalo sai 50 000 markan suunnittelumäärärahan vasta vuodelle 1965, jolloin tavaraa kuljetettiin jo ympäri vuoden ja matkustajaliikennekin oli siirtymässä talviaikaan ”milloin tahansa”. Tällä välin talon huonetilaa oli suunnitelmassa jouduttu supistamaan lähes kolmanneksella. Isoja tullitalohankkeita oli tuolloin muuallakin maassa. Kaurasen vuonna 1963 esittämä tontti ostettiin Tullille kesällä 1965. Tässä vaiheessa Tullihallitus kutsui asuintalon rakentamishanketta jo ”kiireelliseksi ja välttämättömäksi”.

Tullivartiotarkastaja Paul Bergin, tullivartija Onni Saineen ja kahden passintarkastajapoliisin sallittiin vuokrata tulliaseman toimistohuoneita vielä vuoden 1966 loppuun. Heidän käytössään olleet tilat eivät olleet

Tullivartiotarkastaja Heikki Kollatsuo poliisin passintarkastajien keskellä.
Kuvalähde: Kymen maakuntamuseo.

suuren suuret. Tulliaseman esimiehellä Paul Bergillä oli reilut 11 neliötä, tullivartija Saineella ja poliiseilla alle 10 kullakin.

Kesällä 1966 Tullihallitus pyysi uutta asuintaloa varten 400 000 markan määrärahaa, mutta totesi voivansa vielä karsia summan 300 000 markkaan. Tämä tarkoitti rakennuksen supistamista entisestään. Tullitarkastajan asunnosta tulisi enää 75-neliöinen, vartiotarkastajan ja päällysmiehen asunnoissa neliöitä olisi 55. Paikalle komennettavien tullivartijoiden asunnot olisivat vain 44 neliön kokoisia. Kun rakentaminen vuonna 1967 vihdoin käynnistyi, Tullihallitus esitti vielä yhden 55 neliön asunnon lisäämistä tulevan tarpeen varalta. Tätä helpotti se, että Rajavartiolaitos ilmoitti, ettei se tarvinnutkaan asuinrakennuksesta suunnittelemiaan valvontatiloja, koska rajavyöhykettä oli siirretty.

Vuonna 1967 Tullihallitus sai virallisen lainhuudon uuteen ”Tullirinne”-nimiseen tilaan, joka erotettiin omaksi tontikseen. Ongelmia aiheutti se, ettei Tullilla ollut määrärahaa tien saamiseen asuinrakennukselle uudelta Hamina-Vaalimaa-maantieltä.

Työt saatiin lähes ajallaan valmiiksi, ja pieni kaksikerroksinen punatiilinen kerrostalo Tullirinne otettiin käyttöön heinäkuussa 1968. Asunnot vuokrattiin virkamiehille 1.8. alkaen. Tullilaisista asunnon Tullirinteestä saivat tullivartija Sven Kenzin kolmihenkinen perhe, tullivartija Onni Saine yksinään ja tullivartija Erkki Asikaisen kolmihenkinen perhe sekä uudeksi tullivartiotarkastajaksi Paul Bergin tilalle tulleen Heikki Kollatsuon kolmihenkinen perhe. Lisäksi yksi asunto meni erään poliisikonstaapelin perheelle. Joitakin asuntoja jäi vielä tyhjilleen, ja niitä tarjottiin muun muassa Kymenlaakson matkailijayhdistyksen henkilökunnalle, joka piti tulliasemalla kahviota. Talonmiestäkään ei tarvittu, kun rouva Kenz ryhtyi hoitamaan talonmiehen tehtäviä. Muut poliisille varatut asuintilat eivät lopulta täyttyneet, ja tyhjät asunnot vuokrattiin eräälle rajajääkärille ja taksiautoilijalle.
Tilanne ei pysynyt tällaisena kauan. Kun tulliaseman aukioloa vuonna 1970 pidennettiin, oli yksityisille vuokrattuja asuntoja irtisanottava ja annettava poliiseille. Seuraavana irtisanottiin myös matkailijayhdistyksen asunto. Kaikkiaan Tullirinne palveli virkamiehiä lähes neljä vuosikymmentä.

Epäkohtia korjataan

Toiminta arkipäiväistyi ja työt lisääntyivät. Kevättalvella 1970 Haminan tullinhoitaja Evert Kauranen järjesti tulliasemalla keskustelutilaisuuden ”liikenteen järjestelyissä ilmenneiden epäkohtien selvittämiseksi ja liikenteen kasvun vaatimien uudelleenjärjestelyjen aikaansaamiseksi”. Paikalle oli kutsuttu eri viranomais-

ten ja myös matkailuyhdistyksen edustajat.

Tulliaseman senhetkinen tiealue todettiin liian kapeaksi ”varsinkin voimakkaasti lisääntyvälle tavaraliikenteelle”. Katsottiin, että tietä oli kiireellisesti levitettävä useammalle kaistalle. Samoin rakennuksen länsipuolinen tiealue ja pysäköintialue olivat liian pienet. Vaalimaalle oli saatava liikenneympyrä ja lisää pysäköintipaikkoja uhkaavan liikennekaaoksen estämiseksi. Kasvavan ongelman aiheuttivat neuvonpitäjien mukaan myös tulliasemalle Suomen puolelta tulevat ”tutustumismatkailijat”, jotka häiritsivät ajoneuvojen ja matkustajien tullitarkastuksia. Kahviosta oli kehkeytynyt merkittävä nähtävyys, koska sen ikkunasta avautui näkymä suoraan Neuvostoliittoon. Samoin raja-alueen valokuvauskiellon valvonta vaikeutui vierailujen johdosta. Ylimääräisten tuloa paikalle olisi yritettävä estää muun muassa siirtämällä rajavyöhykkeen raja tulliasemarakennuksen länsipäätyyn.

Tulliasemalla toimiva matkailuyhdistyksen kahvio osoittautui liian pieneksi: asiakasmäärä oli kasvanut, ja tarjoilu levittäytyi ”häiritsevästi tarkastushalliin ja tarkastustiskeille saakka”. Tullinhoitaja Kauranen katsoi, että kahvionpitäjä eli Kymenlaakson Matkailuyhdistys olisi ohjattava rakentamaan oma rakennus, tai ainakin kahvio piti siirtää tulliaseman länsipäätyyn. Asian ratkaiseminen vaati laajaa neuvonpitoa. Kiireellisten parannusehdotusten laatimista varten Tullihallitus muodosti erityisen työryhmän, johon paikallisten tahojen ohella tuli mukaan edustaja jopa kauppa- ja teollisuusministeriöstä. Tämä kuvastaa hyvin Vaalimaan painoarvoa.

Työryhmän suunnitelmassa esitettiin valtatie 7:n leventämistä 4-4,5-metriseksi, jolloin asemalle saataisiin useampi kaista. Samoin rakennettaisiin uusi, isompi paikoitusalue. Myös liikenteenjakajat oli tarkoitus tehdä.

Kahvion sijaintiin ei lopulta puututtu. Lisäksi keväällä 1971 Virolahden Sotaveteraanit ry. anoi lupaa rakentaa tulliasemalle oma kioski. Asiakkaiden pyynnöstä yhdistys tahtoi siirtää Vaalimaan keskustassa olevan kioskinsa tulliaseman pysäköintialueen tuntumassa olevaan metsänreunaan. Rajavartiolaitos tyrmäsi hankkeen viitaten kolmeen luvattomaan rajanylitykseen kyseisen metsän kautta ja koko ajan lisääntyvään luvattomaan valokuvaukseen. Haminan tullikamari ei sen sijaan kioskia torjunut. Tullihallitus kuitenkin omaksui Rajavartiolaitoksen kannan.

Ongelmia aiheutti myös tulliaseman vesihuolto, jonne oli tehty oma vedenottamo 1960-luvulla. Itä-Suomen vesioikeus päätti 1970-luvun alussa, että Vaalimaan tulliaseman jätevesille oli rakennettava uusi puhdistamo. Vesiongelman todettiin aiheutuvan lisääntyvästä jäteveden määrästä, joka puolestaan johtui vuosittain 20 prosentilla kasvavasta matkailijamäärästä. Vuonna 1973 todettiin vedenkulutuksen kasvaneen yhtä paljon, ja raakavesi oli samalla vähentynyt.

Tullinhoitaja Kauranen muisteli vuonna 2007, kuinka tulliaseman suunnittelijoilta oli 1960-luvulla jäänyt huomiotta se, että myös Neuvostoliitosta saapuvat bussimatkailijat tarvitsivat saniteettitiloja. Tuon ajan busseissa mukavuuksia oli niukasti:

Eivät he niinkään tulliselvitystiskille jonottaneet vaan tulliaseman WC-tiloihin. Paljon Tullin aikaa meni WC-jonojen ja suomalaista kahvia kiihkeästi kaipaavien matkailijoiden paimentamiseen.

Kaikkiaan itse tulliaseman muutostöihin esitettiin 150 000 markkaa vuodelle 1972. Niihin sisältyi ulkokäymälöiden rakentaminen, ulkovalaistuksen parantaminen ja uudet aidat. Merkittävä uudistus tulliasemalle oli myös Tullin virka-autoja varten tehty autokatos, joka valmistui tulliasemalle vuonna 1972.

Valvontaa kahdessa vuorossa

Kesällä 1970 Suomi ja Neuvostoliitto sopivat Vaalimaan aukioloajan pidentämisestä molemmista päistä. Jatkossa tulliasema oli avoinna joka päivä klo 7–24. Rahti- ja matkustajaliikenteen kasvun vuoksi tullihenkilökunta oli ennen tätä joutunut toistuvasti ylitöihin sulkemisajan klo 21 jälkeen. Tullihallitus suostui mielihyvin esitettyyn aukioloajan pidentämiseen, kunhan se saisi Vaalimaalle riittävän lisähenkilöstön. Riittävänä pidettiin yhtä tullivartijaa lisää. Myös liikkuva poliisi katsoi pidennyksen olevan paikallaan, mutta piti ruuhkaa hieman liioiteltuna. Aamujonot johtuivat paikalle valmiiksi odottamaan tulleista autoista. Jos aukiolo siirtyisi kahta tuntia aikaisemmaksi, sama jono olisi paikalla silloinkin. Mutta jos aikaa pidennettäisiin, myös poliisi katsoi tarvitsevansa lisää passintarkastajia. Rajavartiolaitoksen kannalta muutos ei ollut yhtä merkittävä, koska sillä oli oltava henkilökuntaa paikalla joka tapauksessa koko ajan.

Vuoden 1971 tullipiiriuudistuksessa Vaalimaasta tuli osa Kymen tullipiiriä, jonka keskuspaikka oli Kotkan piiritullikamari. Jatkossa Vaalimaan kehittämistä johdettiin Kotkasta. Käytännössä tulliasemasta alkoi muodostua varsin itsenäinen paikka, koska tilanteet

Tullin asuintalon ja tulliaseman sijainti vuonna 1973.

muuttuivat nopeasti.
Valvonnan tarve kasvoi, kun uudet sukupolvet ottivat Neuvostoliiton-matkailun omakseen. Vaalimaan liikenteestä muodostui pysyvä liikennevirta, joka noudatti tiettyjä säännönmukaisuuksia. Juhlapyhinä ja viikonloppuina turistiliikenne oli olosuhteisiin nähden hyvinkin ruuhkaista. Tämän vuoksi aukioloajoista oli tulliasemalla pakko joustaa näinä aikoina. Ulkoministeriön asiakirjoista käy ilmi, että Moskovassa oltiin vuonna 1971 valmiita jopa ympärivuorokautiseen aukioloon.

Pääsiäisenä 1972 eräältä 22-vuotiaalta suomalaisnaiselta, joka kuului Leningradista palaamassa olleeseen turistiryhmään, löytyi noin 700 gramman painoinen pala hasista. Aine oli piilotettu tätä varten ommeltuihin liiveihin. Löytö oli tuolloin varsin harvinainen, ja samalla ensimmäinen Vaalimaalla paljastunut huumesalakuljetus. Tullihallituksen tutkimuksissa paljastui, että tekijä oli tuonut kannabista Leningradista aiemminkin, yhteensä noin kilon verran. Hän oli ostanut hasiksen tekstiilitavaraa vaihtamalla. Tullihallituksen valvontatoimisto oli saanut tästä myös vihjetiedon. Joitain päiviä myöhemmin Tullihallituksen etsivät pidättivät Jyväskylästä lisää juttuun sekaantuneita henkilöitä. Uusi, juttuun liittymätön hasistakavarikko Vaalimaalla tehtiin pian vapun jälkeen samana vuonna. Vaalimaan huumejuttu oli myös historiallinen, sillä se oli ensimmäinen uuden, maaliskuussa 1973 voimaantulleen huumausainelain aikana esiin tullut isompi tapaus. Tekijät saivat tuomiot törkeistä huumausainerikoksista. Tapausta käsiteltiin lehdistössä laajasti.

Valvontaa tehostettiin siten, että Vaalimaalla alkoi vierailla entistä useammin sekä Tullihallituksen valvontatoimiston lähettämiä valvonta- ja rikostorjuntaryhmiä että Kymen tullipiirin yhteinen valvontaryhmä Kotkasta ja Haminasta. Mukana saattoi olla myös huumausainekoira. Onkin luultavaa, että Tullin autokatos oli tarkoitettu ennen muuta näiden liikkuvien ryhmien virka-autoille.

Käytännössä piiritullikamarin apu oli usein tarpeen. Tullivartija Markku Huumonen Kotkasta oli usein tarkastamassa Vaalimaalla Leningradin viikonloppumatkalaisia:

Pyhisin saattoi olla jopa sata linja-autoa päivässä. Vaalimaalla oli vain kolme tai neljä tullivartijaa töissä. Eivähän he olisi mitenkään saaneet tarkastusta tehtyä omin voimin.

Matkustajamäärä kasvoi tasaisesti vuoteen 1975 asti. Seuraavana vuonna Vaalimaan matkailijamäärä tosin

Matkailijayhdistyksen kahvila tulliasemalla joskus 1970-luvun alussa. Kuvalähde: Kymen maakuntamuseo.

väheni 11 000:lla. Syynä notkahdukseen oli uuden rajanylityspaikan, Nuijamaan, avautuminen. Vuonna 1977 matkustajaluvut laskivat Vaalimaalla jopa 17 000:lla. Yhtenä perusteluna Nuijamaan uudelle rajanylityspaikalle olivat juuri Vaalimaalla pelätyt kasvavat bussiruuhkat, ja siten se täytti tehtävänsä.

Nuori ylitullivartija Markku Huumonen siirtyi vuonna 1974 Kotkasta Vaalimaan tullivartiotarkastajaksi poissiirtyneen Tapani Hantun tilalle. Toisena vuoroesimiehenä jatkoi Heikki Kollatsuo. He tekivät esimiehen tehtäviä kahdessa vuorossa siten, että toinen tuli aamuun ja toinen iltaan.

Viikonloppujen ja juhlapyhien matkailusta aiheutui myös sellaisia hankaluuksia, että tulliasemalla oltiin hankalissa tulkintatilanteissa paljolti oman harkinnan varassa. Tuolloin oli vaikea saada kiinni sellaisia henkilöitä, jotka olisivat kyenneet ratkaisemaan asioita. Samoihin aikoihin osuivat myös tulliaseman pahimmat asiakastilanteet, yleensä liittyen humalaisiin räyhääjiin eli kotiin palaaviin votkaturisteihin.

Salakuljetusta esiintyi enemmän, ja samalla salakuljetusartikkelit monipuolistuivat. 1970-luvulla alkoi venäläisen taiteen virta Suomeen ja Suomen kautta maailman markkinoille. 1970-luvun puolivälissä ja sen jälkeen paljastui runsaasti ikonien salakuljetusta Suomeen. Osa ikoneista kuljetettiin Vaalimaan kautta diplomaattiautoilla. Jutut olivat usein hyvin laajoja. Toinen uusi ilmiö olivat laittomat dopingaineet, joiden aika koitti toden teolla 1980-luvulla. Erikoinen 1970–80-lukujen ilmiö oli myös tehokkaasti Suomesta organisoitu raamattujen salakuljettaminen Neuvostoliittoon. Suomessa se ei toki ollut rikos, mutta Neuvostoliitossa sen estäminen oli yksi tullilaitoksen päätehtävistä.

Muu liikenne oli bussiliikenteeseen verrattuna vähemmän hektistä, muistelee Huumonen:

Se oli mukavaa, kun aamupäivällä saattoi mennä yksi auto ja iltapäivällä ei yhtään, tai sitten tiedettiin, että se olisi Nurmisen muna-auto, joka vei kananmunia Leningradiin. Silloin kun oli vain rekkaliikennettä, se oli rauhallista aikaa. Ajoittain kulki diplomaattien henkilöautoja.

Entisten tulliselvitys- ja valvontatehtävien sekä liikennevakuutusten rinnalle Tullin tehtäväksi tuli 1970-luvun lopulla myös autojen polttoainevalvonta. Tulli ryhtyi tuolloin valvomaan, ettei tieliikenteessä ajettu dieselin sijasta kevyemmin verotetulla polttoöljyllä.

Tullin henkilökuntaa Vaalimaalla oli edelleen pakko lisätä. 1970-luvun lopulla siellä työskenteli yhdeksän henkeä, kahdeksan miestä ja yksi nainen. Vuoden 1980

Tulli-lehteen kirjoittanut nimetön kirjoittaja totesi tämän olevan ”minimi”. Vilkkaana kesäaikana oli myös tilapäistyöntekijöitä, myös naispuolisia. Usein yksi ainoa ihminen joutui vuoronsa aikana hoitamaan kaikki mahdolliset tullitehtävät. Henkilökunta valittelikin, ettei varsinaiseen salakuljetusvalvontaan tahtonut jäädä tarpeeksi aikaa. Liikkuvat valvontaryhmätkään eivät ehtineet Vaalimaalle riittävän usein.

Vuosi 1979 oli Vaalimaan matkustajaliikenteessä jälleen kaikkien aikojen ennätysvuosi, jolloin matkustajia kulki tulliaseman kautta yhteensä lähes 232 000. Vuonna 1980 odotettiin jälleen ennätysmäärää matkailijoita Moskovan kesäolympialaisten takia. Kasvu jatkuikin. Yksin toukokuussa 1985 Vaalimaalla oli 40 000 rajanylittäjää. Neuvostoliiton matkojen suosiota alkoivat 1980-luvun puolivälissä kuitenkin hieman rajoittaa vanhojen hotellien rapistuva kunto ja pitkäkestoiset remontit.

Neuvostoliitostakin alkoi tulla Vaalimaan kautta bussimatkustajia Suomeen, muistelee Markku Huumonen:

Ne olivat yleensä kylän parhaiden lypsäjien palkkiomatkoja. Olihan siellä myös insinöörejä ja opettajia. Heidän matkansa oli tarkoin määrätty. Tampereen Lenin-museo kuului kaikkien ohjelmaan. Jokaisella oli mukana sallitut kaksi puolen litran pulloa väkeviä, litra viiniä ja olutta. Sitten he lähtivät kiertämään Tammelan torille ja myymään niitä. Saimme kovat moitteet siitä, että päästimme maahan viinaa myytäväksi. Mutta emmehän me voineet niihin puuttua, kun heillä oli tarkoin lain sallimat määrät. Vasta sitten siitä tuli laitonta, kun he rupesivat kauppaamaan niitä. Yksi matkaseurue saattoi myydä 80 pulloa.

Vuonna 1979 tavaraa kulki Vaalimaalla kumpaankin suuntaan noin 150 tuhatta tonnia. Vuonna 1980 Vaalimaalle saapui noin 4 500 kuormattua kuorma-autoa. Tyhjiä saapui maahan saman verran. Määrä pysyi melko tasaisena kunnes, vuonna 1983 kuormattuja rekkoja oli noin viisituhatta ja seuraavana vuonna vain reilut kolmetuhatta. Vuonna 1985 niitä oli kuitenkin taas lähes yhdeksäntuhatta. Tämän jälkeen määrä hieman laski, ja vuonna 1988 rekkoja oli 5 800. Vaalimaa suoritti autojen tuloselvityksen ja antoi tarvittaessa niille passituksen.

1980-luvulla varsinkin romanialaisia ja bulgarialaisia rekkoja alkoi näkyä enemmän. Niiden lastina oli hedelmiä ja vihanneksia, viinirypäleitä ja paprikoita, joita

Vaalimaalla pääsiäisenä 1972 takavarikoidut liivit, joihin kannabis oli kätketty. Kuvalähde: Tullimuseo.

Turistibusseja Vaalimaalla joskus 1970-luvun alussa. Kuvalähde: Kymen maakuntamuseo.

Markku Huumosen mukaan passitettiin Vaalimaalta muualle maahan tullattavaksi kansainvälisellä TIR-carnet-asiakirjalla:
Sen ajan käytännön mukaan passitusasiakirja oli virallinen asiakirja, johon täytyi liimata kolmen ja puolen markan leimamerkki. Ja tätähän näiltä kuljettajilta ei tahtonut millään löytyä, koska heillä ei ollut valuuttaa ollenkaan. Tiukille se saattoi mennä, jostakin he sen sitten lopulta aina yleensä kaivoivat. Romanialaiset kuskit tuoksuivat valkosipulille ja bulgarialaiset voimakkaalle hajuvedelle. Kukaan ei ollut päässyt peseytymään pitkään aikaan.

”Joku heistä joutui joskus odottelemaan leimaverorahojaan, ja otimme hänet mukaan tulliaseman saunailtaan. Silloin oli vielä aikaa auttaa yksittäisiä rekkakuskeja”, kertoo tulliasemalla vuodesta 1977 lähtien työskennellyt Juhani Kuntsi.

Suomalaiset tavaranhaltijat saattoivat soitella tulliasemalle ja kysellä, oliko auto tullut jo maahan, sillä heillä oli kova kiire saada lasti purettua ennen sen pilaantumista.
Matkustajaliikenteessä oli omat ongelmansa. Vaikka 1980-luvulla pahimpien votkaturistien määrä näytti jo olevan takanapäin, Neuvostoliiton-matkat olivat vakiintuneet Suomessa jonkinlaiseksi instituutioksi. 1980-luvun alkuvuosina turistibusseja saapui Vaalimaalle kolmisentuhatta, ja muutama vuosi myöhemmin määrä vakiintui neljäntuhannen molemmin puolin.

Vaikeimmat tavararyhmät Tullin kannalta olivat vanha venäläinen taide ja lääkkeet. Taidetavaroiden osalta oltiin Museoviraston asiantuntijan varassa. Tulliaseman työntekijöitä helpotti suuresti, kun Lääkintöhallitus vihdoin laati vuonna 1987 ensimmäiset täsmälliset matkustajien tuontiohjeet.

Kotkalainen liikenneneuvos Onni Vilkas, jonka bussit olivat ensimmäisten joukossa ylittäneet rajan Vaalimaalla vuonna 1958, ryhtyi 1980-luvun lopulla kaavailemaan viisumivapaata päivittäistä bussivuoroa Kotkasta Viipuriin. Vaalimaan tulliasemalla tämän arveltiin teetättävän lisää työtä, koska alle 24 tunnin matkoilta ei saanut tuoda minkäänlaisia tuomisia. Vielä tuolloin ei osattu odottaa, että bussiliikenne tulisi muuttumaan aivan toisenlaiseksi.

Innovaatioita ja parannuksia

Vaalimaalla oli myös omaa aloitteellisuutta asioiden parantamiseen. Bussimatkustajien tarkastus oli 1950-luvulta lähtien tehty niin, että Neuvostoliitosta tulevat bussimatkustajat poistuivat autosta ja käveli-

vät sisälle rakennukseen, jossa he kysyttäessä ilmoittivat tullimiehille tavaroidensa määrän ja arvon. Tarkastuksen jälkeen matkustajat kävelivät takaisin bussiin. 1970-luvun alussa vanhan tarkastustavan todettiin aiheuttavan ”epäselvyyksiä ja ajan hukkaa” niin matkustajille kuin Tullillekin.

Helsinki-Vantaan lentokentällä ja autolauttasatamissa oli jo otettu käyttöön kansainvälinen tullivalvontastandardi, punaiset ja vihreät kaistat. Vuonna 1974 Kotkan piiritullikamari esitti Tullihallitukselle punavihreän kaistajärjestelmän toteuttamista Vaalimaalla. Markku Huumosen mukaan aloite oli tehty Vaalimaalla:

Kävimme Helsingissä useampaan kertaan tutustumassa, kuinka se toimii. Se toteutettiin kahdella ovella, punaisella ja vihreällä. Vihreän kaistan valitsevat kävelivät omalta puoleltaan ulos rakennuksesta tarkastushallin läpi. Punaisella kaistalla tehtiin tulliselvitys.

Kaistoitus saatiin hallissa valmiiksi vuonna 1975. Uudistus poiki tulevina vuosina jonkin verran uusia tilajärjestelyjä rakennuksessa. Se, että kaikki Tullin asiakaspalvelu oli tehtävä yhdessä ainoassa toimistohuoneessa, aiheutti jonotusta ja ruuhkaa, varsinkin sunnuntaisin. Myös matkustajien tarkastustila haluttiin erilleen kaistoista:

Tähän saakka kaikki matkustajat oli tarkastettu samassa hallissa kaikkien nähden. Nyt päätettiin erottaa tätä varten erillinen tila, jotta vihreältä kaistalta ei nähnyt suoraan, kuka sieltä oli otettu tarkastukseen. Näin saatiin vähän intimiteettisuojaa. (Markku Huumonen)

1970-luvun lopulla Vaalimaan tulliaseman henkilökunta alkoi kaivata erityistä autontarkastuskatosta, jotta valvontatyötä ei olisi tarvinnut tehdä joka säällä ulkona. Toisaalta todettiin myös, ettei väkeä edelleenkään ollut tarpeeksi tarkastamaan kaikkia saapuvia ajoneuvoja. Vuonna 1980 Tullihallitus esitti seuraavan vuoden budjettiin autontarkastuskatoksen rakentamista. Kun määräraha saatiin, suunnitelma muuttui kuitenkin laajemmaksi liikennekatokseksi, jonka alle mahtuisivat myös bussit. Lisäksi haluttiin helpottaa tarkastuksesta tulevien matkustajien paluuta busseihin laajentamalla katosta saapuvan liikenteen toiselle puolelle. Hankkeen perusteluissa todettiin, kuinka Vaalimaan ”tarkastusseula” oli länsirajaan verrattuna huomattavasti tiuhempi. Sadasta bussimatkustajasta tarkastukseen otettiin yleensä 70–80.

Koska hankkeen nimi oli muuttunut autontarkastuskatoksesta liikennekatokseksi, valtiovarainministeriö katsoi, ettei se voinut hyväksyä jo myöntämänsä määrärahan käyttöä. Ongelmat saatiin kuitenkin ratkaistua, ja liikennekatoksen harjannostajaisia vietettiin Vaalimaalla 21. lokakuuta 1981.

Samoihin aikoihin todettiin tulliaseman huonetarpeen kasvaneen siinä määrin, että tulliasemalla yhä toimivan kahvion huonetila oli otettava viranomaiskäyttöön. Matkailijayhdistyksen vuokrasopimus irtisanottiin 1. elokuuta 1982. Virolahden kunta oli pahoillaan ja esitti Tullille mahdollisuutta jatkaa kahvion toimintaa tulliaseman odotustiloissa tai kokonaan erillisessä rakennuksessa.

Ratkaisun avaimet löytyivät virolahtelaiselta kauppiaalta Aimo Hallikaiselta, joka rakennutti ravintolarakennuksen 7-tien eteläpuolelle, vastapäätä tulliaseman parkkialuetta. Rakennus liitettiin tulliaseman vesi- ja viemärijärjestelmään. Legendaarinen baari ”Aimoannos” avasi ovensa Vaalimaan tulliaseman pihalla vuonna 1982. Se palveli rajanylittäjien ja matkailijoiden ohella myös tullihenkilökunnan lounaspaikkana. Hallikainen sai pian myös liikekumppanin ja laajensi toimintaa. Baarin yhteyteen tuli myös kauppa. Ensimmäiset askeleet Vaalimaan tulliaseman muotoutumisesta kohti monipuolista rajakeskusta oli otettu.

Neuvostoliiton mullistukset pyyhkivät Vaalimaata

Ensimmäiset Neuvostoliiton aiheuttamat turvallisuusriskit saatiin kokea keväällä 1986, kun Tshernobylin ydinvoimalaonnettomuus shokeerasi maailmaa. Tuolloin Vaalimaan tulliasema, kuten muutkin Suomen viranomaiset, olivat varsin huonosti valmistautuneita valvomaan mahdollisen säteilyn kulkeutumista Suomeen. Tulliasema oli avainasemassa, jotta säteileviä tavaroita ei päässyt Suomen ja muiden maiden markkinoille. Vaalimaan viranomaiset saivat onneksi säteilymittarin lainaksi paikalliselta palokunnalta.

Pian pääsihteeri Mihail Gorbatšovin glasnost- eli avoimuuspolitiikka avasi neuvostokansalaisille mahdollisuuden ulkomaanmatkoihin. Vaalimaalle tämä tarkoitti neuvostoturistien virran syntyä. Aiemmin liikkeellä olivat olleet vain hyvin kurinalaiset ryhmät palkittu-

ja ja puolueuskollisia. Nyt periaatteessa kaikki saavat mahdollisuuden matkustaa länteen. Vain raha oli ongelma. Vuonna 1987 Suomeen sai viisumin noin 44 000 venäläistä. Vuonna 1990 tulijoiden luku oli jo 117 000. Varsinkin Leningradin alueelta katsottuna Suomi oli lähellä ja osa länttä. Aluksi valtaosa matkaajista tuli venäläisillä busseilla, jotka tähän saakka olivat olleet selvänä vähemmistönä Vaalimaan liikenteessä.
Myös suomalaisten matkustus itärajan yli lisääntyi. Vielä vuonna 1990 heitä oli Vaalimaan rajanylittäjistä venäläisiin nähden nelinkertainen määrä. Vuoteen 1992 mennessä suomalaisten ja venäläisten määrät olivat jo lähes tasoissa ja kasvaneet roimasti. Uutuutena monet venäläiset alkoivat matkustaa Suomeen omilla autoilla. Monella matka Suomeen oli autonhankintamatka. Jo 1980-luvun lopulla alkoi käytettyjen Lada-autojen vienti Suomesta Venäjälle. Vuonna 1988 niitä vietiin 700, ja määrä kasvoi koko ajan. Vuonna 1993 käytettyjä autoja vietiin Venäjälle Vaalimaalta jo yli 20 000. Muutamassa vuodessa venäläiset tyhjensivät Suomen vanhoista Ladoista. Niiden maastaviennistä ei tarvinnut maksaa Suomessa tullia.

Todellisen tullivalvontaongelman aiheuttivat juuri venäläiset matkailijat. Monet hankkivat rahaa vanhojen autojen ostoon myymällä alkoholia ja muuta tavaraa. Äkkiä Kaakkois-Suomeen syntyi ”punaisia toreja”, joissa myytiin erilaista Neuvostoliitosta tuotua tavaraa sekä alkoholia ja tupakkaa. Haminassa venäläisiä vieraili paljon, koska sinne oli lyhin matka rajalta.

Tulli katsoi tällaisen tuonnin kaupalliseksi tuonniksi. Monet tavaroista olivat lisäksi kuluttajille vaarallisia. Tulijoilta ryhdyttiin keräämään pois leluja, ruokailuvälineitä ja elintarvikkeita odottamaan matkalaisten takaisinpaluuta. Aluksi tavarat yritettiin saada Neuvostoliiton puolelle, mutta kun määrä kasvoi, ne oli pakattava mustiin jätesäkkeihin odottamaan. Matkustajat eivät välttämättä koskaan vieneet tavaroita takaisin, vaan osa jätesäkkitavarasta palasi Suomen tulliin seuraavien matkustajien mukana. Koska toiminta vaikutti hyvin organisoidulta, Kymen piirin tullijohtaja Leo Nuija epäili tämän olevan jonkinlaista testaamista ja ”näännytystaktiikkaa”.

Markku Huumonen esittelee vieraille Vaalimaan tulliasemaa 1970-luvulla. Kuvalähde: Tullimuseo.

Vaarallisinta oli matkustajien tuoma alkoholi. Venäläisistä vodkapulloista paljastui etanolin sijasta terveydelle vaarallista metanolia. Suomessa aloitettiin tehotarkastukset, ja tuliaisille otettiin käyttöön kolmen vuorokauden raja. Tulli otti kaiken alkoholin ja myytäväksi tuodun tavaran haltuunsa päivämatkalaisilta. Erikoisin oli vuonna viralliselta taholta tullut valitus matkustajien kohtelusta. Syyskuussa 1992 Venäjän suurlähettiläs Juri Derjabin syytti suomen tullihenkilökuntaa väkivallasta, omaisuuden takavarikoinnista ja ihmisoikeusloukkauksista. Suurlähetystön toimittamat matkustajien kertomukset olivat jokseenkin värikkäitä. Niissä puhuttiin väkivaltaisista autontarkastuksista ja eväsleipien syöttämisestä ”poliisikoirille”. Eräs turisti kertoi tuoneensa suuren joukon neuvostoliittolaisia rintamerkkejä antaakseen ne ilmaiseksi lapsille, ei myydäkseen niitä. Tulli teetti laajan tutkinnan tilanteesta ja lähetti materiaalin Venäjän suurlähetystölle. Materiaalista ei sen jälkeen enää kuultu.

Vaalimaalla tehovalvonta asetti henkilökunnan kovalle koetukselle, samoin 1960-luvulla rakennetun tulliaseman tilat. Turistien viinantuonti alkoi vähitellen rauhoittua. Kun Suomi vuonna 1995 liittyi Euroopan unioniin, oli entinen rajoitus purettava. Pikamatkat yli rajan alkoivat. Nyt viinan, tupakan ja polttoaineen hakijoina olivat suomalaiset. 1960-luvulla mahdoton ”ostosmatkailu” oli alkanut. Suomen oli säädettävä matkustukselle aikaraja uudelleen voimaan.

Tullirikollisuus Venäjän rajalla tuntui kasvavan entistä huolestuttavampiin mittoihin, kun mukaan tulivat veropetosten lisäksi huumausaineet.

Venäläisturistien tuomisia selvitetään Vaalimaalla. Kuvalähde: Tullimuseo.

Rajaviranomaisten muuttunut suhde

1980-luvun lopulla tehtiin kauaskantoinen päätös, jolla sisäasiainministeriön alainen poliisi siirrettiin pois rajavalvonnasta ja Rajavartiolaitoksen roolia laajennettiin. Rajavartiolaitos siirtyi Suomen pääasialliseksi passintarkastusviranomaiseksi. Tulli oli tarkastanut passeja jo kauan, mutta poikkeustapauksissa, eikä koskaan varsinaisessa rajaliikenteessä. Pääasiallinen passintarkastaja se ei ollut koskaan itsenäisyyden aikana ollut. Vielä 1980-luvun lopulla Tulli oli katsonut, ettei sillä ollut voimavaroja ottaa hoitaakseen koko Suomen passintarkastusta, vaan näki tärkeimpänä tehtävänään tavaraliikenteen.

Vuonna 1991 Rajavartiolaitos otti Vaalimaalla päävastuun henkilöiden maahantulon valvonnasta. Se tarkasti tulijoiden passit ja muut matkustusedellytykset. Muutoksen taustalla lienee myös tuolloin alkanut pakolaisvirta Vainikkalaan ja Vaalimaalle, johon Suomi oli ollut varsin huonosti valmistautunut. Muutokset rajanylityksen olemuksessa olivat kuitenkin salamannopeita. Koko maassa Rajavartiolaitos otti passintarkastuksen tehtäväkseen vuonna 1994. Siitä ja Tullista tuli jatkossa itärajan päätoimijat. Näin oli myös Vaalimaalla.
Rajavartiolaitos ilmaisi myös olevansa valmis ottamaan koko itärajan tullivalvonnan hoitaakseen. Tulli taas ei ollut valmis luopumaan tehtävistään. Vuonna 1992 Suomen tullipiirijako uudistettiin. Vaalimaa tuli osaksi isompaa Itäistä tullipiiriä, joka saatiin yhdistämällä Kymen ja Saimaan tullipiirit toisiinsa. Keskuspaikaksi tuli nyt Lappeenranta. Lappeenrannan tullijohtajaksi tuli 1990-luvun Tullin todellinen voimahahmo, tullineuvos Kaj Blomster. Hänen tavoitteenaan oli tehdä itärajan tullitoimipaikoista tullaavia toimipaikkoja.

Tämä myös toteutettiin nopeasti. Tullin tietoliikenneyhteydet vedettiin Vaalimaalle, ja koko tulliselvi-

tysprosessi oli vihdoin mahdollista hoitaa Vaalimaalla. Tämä auttoi myös käytännössä, sillä Suomessa yleistyvää sähköistä tulli-ilmoitusta ei voinut soveltaa venäläisiin yrittäjiin. He tahtoivat hoitaa kaiken paperimuodossa, eikä heillä ollut mahdollisuuksia muunlaiseen tulliasiointiin. Venäjän liikenteeseen tuli myös joukko uusia suomalaisia yrittäjiä, jotka eivät olleet tietotekniikassa kovin pitkälle kehittyneitä. Vaalimaan tullaustiskillä riitti asiakkaita pitkään. Koska Tulli joutui laman vuoksi karsimaan väkeään, Vaalimaalle siirrettiin työntekijöitä muualta Suomesta. Aluksi tämä tapahtui vapaaehtoisuuden pohjalta. Tullaukseen perehtyneelle henkilökunnalle oli todellinen tarve.

Vuoden 1993 ensimmäisellä puoliskolla Tullilla oli Vaalimaalla yli 400 käteistullausta.

Uusi tulliyhteistyö Venäjän kanssa

Myös Suomen ja Neuvostoliiton välillä vuonna 1975 tehty tullivalvontasopimus sopi huonosti uuteen aikakauteen. Kuitenkin sen olemassaolo 1990-luvun alun epävarmoissa oloissa oli suorastaan kullanarvoista. Neuvostoliiton viime aikojen ollessa käsillä tullilaitosten välillä aloitettiin neuvottelut uuden sopimuksen saamiseksi. Tämä liittyi konkreettisella tavalla Venäjän federaation pyrkimyksiin rakentaa länsimaistyyppinen tullilaitos, joka valvoi ja verotti kaupallista liikennettä. Sen toiminta alkoi vuonna 1992. Suomen ja Venäjän välinen tulliyhteistyösopimus allekirjoitettiin 11. maaliskuuta 1994. Kiinteästi samaan aikaan sen kanssa osui Vaalimaalla käynnissä ollut muutos.

Jo ennen tätä Vaalimaalla oli aloitettava yhteistyö itsenäisesti ja omin voimin. Markku Huumonen tuskastui rokottamattomiin koiriin, joita tuotiin yhä enemmän Venäjän puolelta ilman etukäteisilmoitusta. Hän esitti venäläiskollegalleen paperia, johon oli merkitty Suomessa vaadittavat rokotukset. Yllättävä veto auttoi, ja koiraongelma saatiin kuriin.

Tullipiirin johtaja Kaj Blomster oli avainasemassa Suomen ja Venäjän tullilaitosten välisessä, hyvin henkilökeskeisessä yhteistyössä. Hän oli jo 1980-luvulla ehtinyt luoda yhteyksiä Neuvostoliiton tulliin. Yhteistyön motiiveja olivat konkreettinen hyöty ja konkreettiset ongelmat.
Alkuaikana kiinteä osa yhteistyötä oli suomalaisten venäläiselle tullihenkilökunnalle antama koulutus, jota alettiin järjestää heti vuonna 1994. Sopimuksen pohjalta tehtiin monia yhteistyöpöytäkirjoja, joilla sitä täydennettiin. Suomalais-venäläinen tulliyhteistyö kohdistui paitsi huumausaineisiin, myös säteilyvaarallisiin aineisiin. Raja-asemat aloittivat säännöllisen yhteydenpidon, ja niiden välille avattiin faksiyhteydet.

Kouriintuntuvin yhteistyömuoto tullitoimipaikkojen kannalta oli varsinkin Kaj Blomsterin voimakkaasti ajama idea yhteisistä tullitarkastusasemista. Taustalla oli Suomen tullin voimakas halu nopeuttaa ja sujuvoittaa rajanylitystä. Tähän liittyivät tiiviisti 1990-luvun lopulla käynnistyneet, EU:n tukemat tullilaitosten Twinning-hankkeet, jossa rajanaapurien tullivirkamiehet työskentelivät toistensa alueella. Tässä nähtiin mahdollisuus kouluttaa yhteisten tullitarkastusasemien tulevaa henkilökuntaa. Ne olivat osa yhteisten ulkorajojen hallintaa, jossa Vaalimaan tullilla oli hyvin keskeinen rooli. Vaalimaalla kävikin 1990-luvun lopulla paljon venäläisiä tullivirkamiehiä. Vaalimaan, Viipurin ja Torfjanovkan tullit tulivat toisilleen hyvin tutuiksi. Sittemmin tulliyhteistyö alkoi rajautua entistä enemmän vain rikostorjunta-asioihin. Twinning-hankkeet Venäjän kanssa päättyivät vuoden 2001 tienoilla.

Tulliyhteistyöhön liittyi oleellisesti myös 1990-luvun alussa käynnistynyt Vaalimaan tulliaseman uusimishanke. Jonkin aikaa vanhasta tulliasemasta kaavailtiin joko autojen tarkastuspistettä tai suomalais-venäläistä yhteistarkastuspistettä ennen varsinaista tulliasemaa. Ainoa yhteinen tullitarkastuspiste toimi Svetogorskissa, eikä se toiminut pitkään. Yksi konkreettinen ongelma, johon Suomen tulli tarjosi apuaan, oli Venäjällä 1990-luvulla alkanut kaksoislaskutus. Se tarkoitti sitä, että Suomen ja Venäjän tulleille esitettiin samasta kuormasta eri asiakirjat.

Myös Venäjän ja Suomen rajavartiolaitokset tiivistivät yhteistyötään. Ne solmivat vuonna 1993 sopimuksen, jolla Vaalimaa avattiin ympärivuorokautiseksi. 24 tunnin aukiolo alkoi vapunpäivästä 1993. Tästä lähtien Vaalimaalta pääsi yli rajan mihin kellonaikaan tahansa.

Tulliasema on pakko uusia

Jo 1980-luvulla tulliasemalla esitettiin varovaisia toiveita uudesta rakennuksesta. Kun Neuvostoliitosta saapuva liikenne alkoi kasvaa, tilanne muuttui koko ajan polttavammaksi. Liikkeelle sysäävänä voimana toimi venäläisen tavaraliikenteen kasvu. Kotkan piiritullikamari totesi syyskuussa 1990, että Neuvostoliitosta tuleville autoille tarvittiin tulliasemalle uusi, neljäs ajokaista. Henkilöautoille haluttiin erillinen punainen ja vihreä kaista, samoin kuorma-autoille omat kaistat. Tässä vaiheessa piiritullikamari piti ”täysin mahdollisena”, että tulliasema jouduttaisiin siirtämään ”esimerkiksi 200 metriä kauemmas rajalta”.

Joulukuussa 1991 Kymen tullipiiri kehotti Tullihallitusta varautumaan lähivuosina Vaalimaan rakennuskokonaisuuden uusimiseen. Aluksi pyrittiin saamaan vain uusi autontarkastussuoja vuonna 1992. Tämä vaati muutoksia myös tienlinjaukseen. Suoja haluttiin nimenomaan raskaiden ajoneuvojen tarkastamista varten. Vuosi 1991 kuitenkin osoitti tullipiirin mielestä, että asia oli ”kiireellisempi kuin vajaa vuosi sitten oletettiin”. Tulliaseman sosiaalitilatkin oli sen mukaan mitoitettu paljon pienemmälle työntekijämäärälle. Asiakkaiden tilat olivat tätäkin puutteellisemmat, ja odotustuloissa pelättiin häiriöitä.
Tilanne muuttui vuoden 1992 aikana, jolloin tavaraliikenne alkoi kasvaa. Tuolloin kuorma-autoliikenne kasvoi 76 prosentilla. Vuonna 1990 kuorma-autoja oli ollut vajaat 23 000, vuonna 1992 niitä oli jo 48 000. Näkökulmaa oli väistämättä laajennettava. Yhteensä erilaisia ajoneuvoja oli 136 000. Vuonna 1992 matkustajia Vaalimaalla oli yli 610 000, mikä sekin oli lähes kaksinkertainen luku edellisvuoteen verrattuna. Vaalimaan läpi kulki vuonna 1993 yhteensä lähes 900 000 tonnia tavaraa. Rekkojen määrä kaksinkertaistui jälleen.

Aluksi huomattava osa rekkaliikenteestä tapahtui suomalaisella kalustolla. Vaalimaan ja koko itärajan rekkaliikenteen vahvaksi vaikuttajaksi tuli Suomen Kuormaautoliitto (SKAL). Se valitti rekkojen jonottamisesta jonoissa. Tuntikausia ja välillä vuorokaudenkin kestävä jonotus oli liiton mukaan ”sietämätöntä”. Liitto ehdotti vuonna 1993 rekkojen odotustilan rakentamista, jotta autoja ei joutunut siirtämään eteenpäin vartin välein. Tullihallitus lupasi edistää asiaa.

Tullin oma tavoite oli lisätä tavaraliikenteen tarkastusprosenttia ja vastaavasti vähentää henkilöliikenteen tarkastuksia. Vuosien 1991–93 Vaalimaan rakennussuunnitteluun varattiin 1,7 miljoonaa markkaa. Vuonna 1992 katsottiin hyötyneliöitä tulevan 650. Tullin ensimmäinen kustannusarvio oli vain yhdeksän miljoonaa markkaa. Tämä laajeni väistämättä seuraavina vuosina.

Tulliaseman uudistamisessa vaihtoehtoja olivat nykyisen paikan laajentaminen, Tullirinne-kerrostalon kaakkoispuolen kallio, sitä vastapäätä oleva suoalue tien eteläpuolella tai valtatien pohjoispuoli puoli kilometriä Tullirinteestä länteen päin. Tielaitokseksi muuttuneen TVH:n mielestä paras ja samalla edullisin paikka rakentaa oli kauimpana lännessä. Valittu uusi sijaintipaikka oli noin 1,4 kilometriä rajasta valtatie 7:n pohjoispuolella. Vanha rakennus ja Tullirinne olivat jäämässä rajavyöhykkeelle.

Rajavartiolaitoksen uusi rooli sisällä rakennuksessa vaikutti suunnitteluun. Tulevan kokonaisuuden nimestä syntyi jopa pieni kiista. Rajavartiolaitos tahtoi nimetä paikan Vaalimaan passintarkastuspaikaksi tai rajaasemaksi. Sen sijaan Itäisen tullipiirin johtaja Blomster piti päänsä, todeten muun muassa Tullin maksavan 65 prosenttia kustannuksista, joten kyse oli mitä suurimmassa määrin tulliasemasta. Rakennushankkeessa mukana olevat muut tahot korostivat, että projekti oli erillinen, koko valtion yhteinen, eivätkä kenenkään viranomaisen rahat varsinaisesti olleet niiden ”omia”. Rakennushankkeen perustamis- ja esisuunnitelmassa, joka valmistui 21. kesäkuuta 1993, puhuttiin jo ”Vaalimaan tulli- ja raja-asemasta”.

Perusteluissa olivat liikenteen kasvun ohella myös Suomen kahden viranomaisen päähuolenaiheet: puutteellisilla asiakirjoilla maahan pyrkiminen ja lisääntynyt salakuljetus ja huumeiden katukauppa, joten tarvittiin ”edellytykset tehokkaalle ja kattavalle matkustaja- ja tavaraliikenteen valvonnalle”. Vaalimaalta puuttuivat kokonaan toimitilat, joissa voitiin tarkastaa tavaraliikennettä ja ajoneuvoja. Myös passintarkastustilat olivat ”liian ahtaat ja puutteelliset”. Ennuste vuoden 1996 matkustajamääräksi oli noin kaksi miljoonaa.

Vanhan aseman laajentaminen ei onnistunut ilman isoja muutoksia, eivätkä liikennejärjestelyt olleet siellä mahdollisia. ”Ainoa järkevä vaihtoehto” oli siirtää

Vaalimaan tulliaseman tulliselvitystiski vuonna 1960 valmistuneella tulliasemalla. Kuvassa Saana Puukko, Anneli Sokajärvi ja Marjuli Talsi-Hietamäki. Sokajärvi oli tullut Vaalimaalle työkiertoon vapaaehtoisena Turun tullista. Kuvalähde: Tullimuseo.

toimintaa sisämaahan päin, jolloin saapuvalla ja lähtevällä liikenteellä olisi riittävästi ryhmittymistilaa. Suunnitelmaksi tuli korvata vanha 450 neliön rakennus 1 120 neliön uudella rakennuksella. Tullin käyttöön oli tulossa 270 neliötä. Tässä vaiheessa sillä oli Vaalimaalla henkilökuntaa yhteensä 38. Tulli työskenteli vuoroissa niin, että kerrallaan oli paikalla neljästä kymmeneen henkilöä. Rajavartiolaitoksella oli vähemmän tilaa, mutta sen käytössä olivat 1,2 kilometrin päässä olevan rajavartioaseman tilat. Henkilöstömäärä oli suurin piirtein sama kuin tullilla, eli 35.

Tulevaan tarkastusrakennukseen tuli mahtua yhtä aikaa bussilastillinen eli 60 ihmistä. Yleisötilaa tuli olla riittävästi, samoin monitori- ja kameravalvonta ja sekä riittävät odotustilat. Tullin piti saada kaksi läpivalaisulaitetta. Tällä hetkellä sillä oli jo yksi. Autotarkastushalliin piti saada ”nykyistä suuremmille yksiköille tarkoitettu” läpivalaisulaite. Lisäksi Tulli tarvitsi ajoneuvovaa´an sekä autontarkastushallin, jossa tarvittavat nostimet ja muut työvälineet. Tärkeää oli, että eri ajoneuvolajit saatiin erotettua eri kaistoille. Punavihreä kaistoitus oli nyt ajokaistoilla, joita alettaisiin ohjata vaihtuvilla sähköisillä ohjauskilvillä. Kaistoille tuli liikennevalot, joita passintarkastajat ohjasivat. Alueelle tuli useita kameroita monitoreineen.

Vuoden 1993 suunnitelman yhdisti vanhaan vuoden 1958 suunnitelmaan edelleen eräs keskeinen seikka: 1990-luvun kaikissa suunnitteluasiakirjoissa todettiin myös, kuinka Vaalimaa oli ”merkittävä kansainvälisen liikenteen ylityspaikka ja samalla tavallaan Suomen käyntikortti”. Tämä edellytti, että suunnittelun laatuun piti kiinnittää ”erityistä huomiota”.

Tavoitteena oli aloittaa rakentaminen vuoden 1994 keväällä. Hanke oli haasteellinen, sillä elettiin raskasta lama-aikaa, jolloin Suomen valtiontalous oli kovilla. Valtiovarainministeriö hyväksyi suunnitelman elokuussa 1993 ministeri Iiro Viinasen johdolla. Uuden aseman perustamiskustannukset olivat noin 13,5 miljoonaa, tavoitehinta 13 miljoonaa. Kokonaiskustannukset olivat 21,2 miljoonaa markkaa. Niistä rakennuskustannukset oli arvioitu 15,7 miljoonaksi. Uuden talon ylläpitokustannuksiksi arvioitiin noin 150 000 vuodessa, mikä oli pysyvästi enemmän kuin vanhassa tullitalossa.

Vaalimaan osayleiskaava valmistui helmikuussa 1994. Se liittyi Virolahden uuteen yleiskaavaan. Rajanylityspaikan alueen väkiluku oli kasvanut. Vuonna 1990 Vaalimaan kylässä lähialueineen oli 450 asukasta. Kylän suurin työllistäjä asemaa rakennettaessa oli Rajavartiolaitos 80 hengellä, seuraavana tuli Tulli 40 hengellä. Kunta tahtoi Vaalimaasta yrityspuiston kaltaisen alueen, jossa oli varastoja, myymälöitä ja toimistoja. Vuonna 1993 oli haettu lupaa 100 000 neliön vapaavaraston perustamiseen alueelle. Tullille kuului varaston valvonta, sillä sisällä olisi tullaamatonta tavaraa.

Kunta katsoi raja-aseman olevan merkityksellinen elinkeinotoiminnan ja tulevien työpaikkojen kannalta. Se valitteli, etteivät viranomaiset ottaneet elinkeinotoimintaa riittävästi suunnitteluun mukaan. Kunnan tavoitteena oli laajemman ”Suomi-portin” kehittäminen. Vaalimaan tulliaseman esimiehen Markku Huumosen keväällä 1994 antamassa lausunnossa todettiin Tullin tulevien tilojen olevan heti alussa ahtaanlaiset, koska henkilökuntaa oli jouduttu lisäämään rakennuksen suunnittelun aikana. Aluksi Vaalimaalle oli tulossa myös yhteinen tullitarkastuspiste Venäjän tullin kanssa. Suunnittelun myötä siitä oli luovuttava. Yhtenä syynä oli, että Venäjä uusi omaa tulliasemaansa Torfjanovkassa.

Tielaitos vastasi tienrakentamisesta, mutta vastusti ajatusta, jonka mukaan sen olisi korvattava pois siirtyneen ravintola Aimoannoksen liiketoiminnalliset menetykset. Asiasta käytiin kirpeää kirjeenvaihtoa ministeriöiden välillä. Aluksi entisestä ravintolarakennuksesta suunniteltiin Oy Alko Ab:n tax-free-myymälää. Hanke kuitenkin kariutui.

Massiivinen rakennushanke jouduttiin painamaan läpi keskellä pahinta lama-aikaa, kuten niin useasti ennenkin Vaalimaan historiassa. Tämä aiheutti monia hankaluuksia. Lisäalueiden hankkimisen ja tienrakentamisen suhteen Tulli ja Rajavartiolaitos olivat vuonna 1993 yhtä mieltä. Se kuului tienpitäjän eli Tielaitoksen vastuulle, joten sille kuuluivat myös budjetoitavat kustannukset. Tielaitos taas tahtoi siirtää Tullille, koska katsoi Tullin olevan aseman pääasiallinen käyttäjä, panos-tuotosmallinkin mukaisesti.

Rakentaminen kuitenkin mutkistui ja lykkääntyi. Alun perin valmista oli toivottu keväällä 1995. Lopullisesti uusi raja-asema päästiin avaamaan ja vihkimään käyttöön 1. heinäkuuta 1996, 38 vuotta ensimmäisen tullitien avaamisesta Rakentamisen aikana Suomi oli liittynyt Euroopan unionin jäseneksi ja Vaalimaasta oli virallisesti tullut sen ulkoraja. Yhteydet muualle olivat

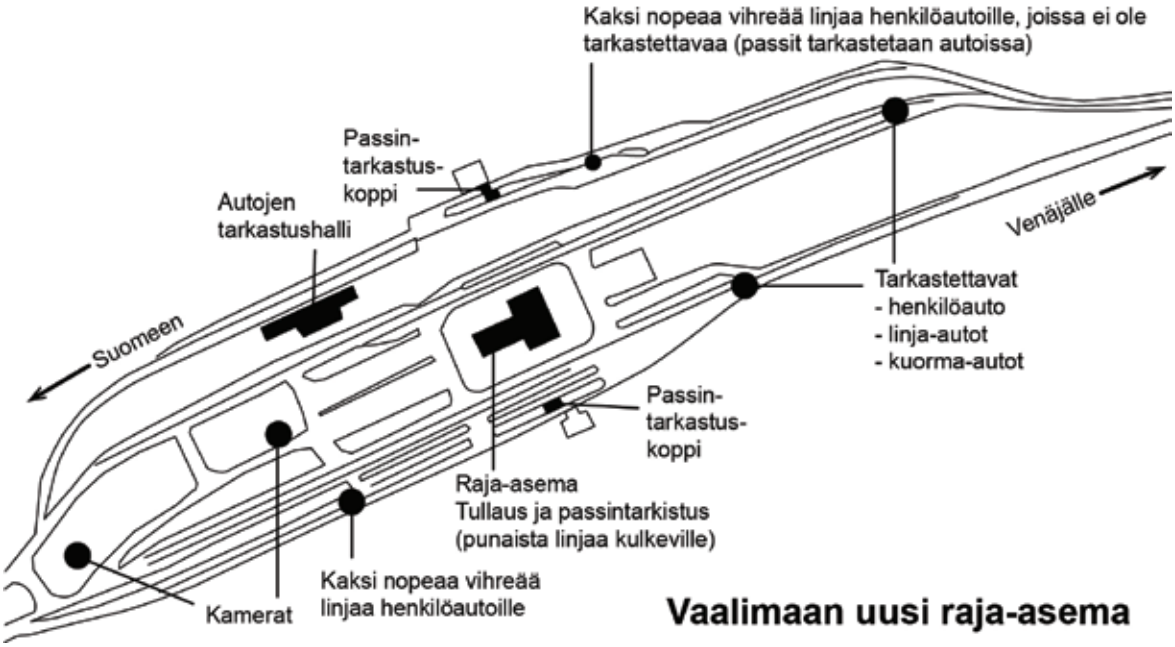
Markku Huumonen ja Juhani Kuntsi Vaalimaan tulliasemalla 1990-luvun alussa.
Kuvalähde: Tullimuseo.

olleet esillä myös ensimmäistä tulliasemaa avattaessa.

Tiloissa oli nyt hoidettava kaupallisen tuonnin tulliselvitys ja tavaroiden tullaukset. Myös Venäjä pyrki rahapulastaan huolimatta helpottamaan tilannetta, siellä valmisteltiin Torfjanovkan tulliaseman uudistamista ja kapasiteetin parantamista.

Rekkaliikenteen kasvu Vaalimaalla jatkui 1990-luvulla huimana. Vuonna 1994 kuormattuja kuorma-autoja saapui Vaalimaalle jo yli 15 500. Kauttakulkuliikenteen kasvu näkyi lähtevien määrässä, joka oli samana aikana yli 73 700. Vuonna 1995 niitä saapui Venäjältä kuormattuna 17 600 ja lähti 86 800 (tyhjinä lähti reilut 8 000). Seuraavana vuonna Vaalimalta lähti kuormattuja kuorma-autoja lähes 88 300. Vuonna 1997 lähtevien kuormattujen kuorma-autojen määrä oli jopa yli 134 000, vastaavasti niitä saapui vain reilut 20 000.

Venäjän ruplan romahdus vuonna 1998 laski liikennemääriä, mutta kasvu-uralle palattiin vuosituhannen vaihteen jälkeen. Vuonna 1999 Venäjältä saapui yli satatuhatta tyhjää kuorma-autoa, ja sinne palasi kuormattuna yli 92 tuhatta. Vuonna 2000 Vaalimaalta saapui maahan yli 103 000 kuorma-autoa, ja sen kaut-



Uusitun tulli-ja raja-aseman järjestelyt valtatie 7:n varrella vuonna 1996.

ta poistui kuorma-autoja yli 86 500. Samaan aikaan henkilöautoja lähti Venäjälle yli 430 000 ja saapui saman verran. Sittemmin tulliasemarakennusta oli laajennettava alati kasvavan liikenteeseen lisääntyneisiin tarpeisiin 2000-luvun puolella.

Läpivalaisun voimalla

Ensimmäiset läpivalaisulaitteet Tulli hankki 1980-luvun puolivälissä ja sen jälkeen. Ne oli tarkoitettu postipaketeille ja myöhemmin matkatavaroille. Myös Vaalimaalle tuli 1990-luvun alkuvuosina matkatavaroille tarkoitettu laite, jossa oli hihnakuljetin. Tuolloin maailman suurissa liikennekeskuksissa tullilaitoksilla oli myös isommille liikenneyksiköille tarkoitettuja läpivalaisulaitteita, joihin Suomenkin tullista oli käyty tutustumassa.

Varsinaisen sysäyksen antoi kuitenkin konkreettinen, jättimäinen huumausainetakavarikko, jonka Venäjän tulli teki vuonna 1992 Torfjanovkassa. Rekkalastilliseen säilykkeitä oli kätketty kokaiinia. Tämä vakuutti tullipiirin tuoreen päällikön Kaj Blomsterin ”rekkaröntgenin” välttämättömyydestä, ja hänestä tuli koko läpivalaisuhankkeen keskeinen moottori. Hänen mukaansa yksikin vastaava löytö Suomessa läpivalaisun avulla maksaisi tällaisen laitoksen takaisin. Alusta asti oli selvää, että yksikkö tulisi nimenomaan Vaalimaalle.

Aluksi ajoneuvojen läpivalaisuasema yritettiin kytkeä uuden tulliasemarakennuksen rakentamishankkeeseen, mutta lopulta projekti osoittautui mutkikkaammaksi ja samalla myös huomattavasti hintavammaksi. Sittemmin läpivalaisuasema kytkettiin tiiviisti Suomen kansalliseen liikennestrategiaan, jossa korostettiin Suomen roolia kauttakulkumaana ja EU:n jäsenvaltiona Venäjän kyljessä. Läpivalaisulaitoksen oli tarkoitus kohdistaa valvontaa niin saapuvaan kuin lähteväänkin liikenteeseen. Lähtevässä liikenteessä oli tarkoitus paljastaa korkeasti verotettujen tavaroiden, kuten alkoholin ja tupakan, vientipetoksia sekä EU:n vientitukien väärinkäytöksiä. Tuolloin Suomi oli vasta liittynyt mukaan EU:n maataloustuotteille maksaman vientituen piiriin. Saapuvassa liikenteessä päähuomio oli huumausaineissa ja muissa vaarallisissa aineissa, sekä myös alkoholin ja tupakan salakuljetuksessa. Keskeistä oli yhteistyö EU-maiden viranomaisten, EU:n petostentorjuntavirasto OLAFin sekä tietenkin Venäjän viranomaisten kanssa.

Läpivalaisuasemasta perustettiin oma erillinen projekti vuonna 1995. Tullissa muodostettiin tätä varten oma hankeryhmä, jonka hankesuunnitelma valmistui 13. kesäkuuta 1996. Vaalimaalta suunnitteluhankkeesa

Vaalimaan uusi tulli- ja raja-asema vuonna 1996. Kuvalähde: Tullimuseo.

oli oma edustus. Syyskuussa 1998 Tullihallitus asetti varsinaisen työryhmän selvittämään laitoksen lopullista perustamista. Asemalla laskettiin tarvittavan noin 12 tullihenkilön työpanos. Kaikkiaan suunniteltiin noin 30 henkilön pestaamista. Alun perin tavoiteltiin, että enimmillään olisi pystytty läpivalaisemaan jopa 160 yksikköä vuorokaudessa.

Asema oli aikanaan Suomen suurin betonityömaa sen 2,4 metriä paksujen suojaseinien takia. Laitos sijoitettiin Vaalimaan tulli- ja raja-aseman eteläpuolelle siten, että rekat, linja-autot ja muut ajoneuvot voitiin ohjata sinne tulliselvityksestä omaa kaistaa pitkin. Laitokseen tuli kuljetin, joka veti ajoneuvon tunneliin, jossa itse läpivalaisu tapahtui. Kuljettajien piti poistua ajoneuvosta ja odottaa kunnes kuljetin veti ajoneuvon läpi. Rakennuksen yhteyteen tuli oma tarkastushalli tarvittavine välineineen, jossa lasti voitiin tarvittaessa heti purkaa. Se korvasi samalla Vaalimaalle pitkään suunnitellun ison autontarkastustilan. Tärkein tekijä laitoksen käyttämisessä oli tieto. Se saattoi tulla muualta maasta tai ulkomailta, tai vaikkapa Vaalimaan tai minkä tahansa muun toimipaikan tulliselvitystiskiltä.

Kaikkiaan läpivalaisuaseman rakentamiskustannukset olivat 71 miljoonaa markkaa. Niistä itse laite maksoi 40 miljoonaa. Rakennus valmistui käyttökuntoon syksyllä 1999. Varsinaisesti läpivalaisulaitoksen toiminta käynnistyi joulukuussa 1999. Virallisesti se vihittiin käyttöön 17. maaliskuuta 2000. Vihkijänä oli tuolloin toinen valtiovarainministeri Suvi-Anne Siimes. Läpivalaisulaitoksen avulla kyettiin tarkastamaan nopeasti Venäjältä tulevia puutavara- ja romukuormia, joihin oli usein kätketty alkoholia ja savukkeita. Vaalimaalla tehdyt takavarikkomäärät olivat isot vuosituhannen vaihteen molemmin puolin.

Vaalimaan läpivalaisuaseman suuriin saavutuksiin lukeutuu iltapäivällä 3. elokuuta 2005 Moskovasta palanneesta tyhjästä rekasta tehty löytö. Siinä Tulli toimi juuri läpivalaisulaitteen alkuperäisen toiminta-ajatuksen mukaisesti. Tulliselvityksessä heräsi epäily ajoneuvosta, ja siellä työskentelevä henkilö ohjasi rekan tarkastukseen ja sen jälkeen vielä läpivalaisulaitokseen. Tullin hämmästys oli suuri, kun ajoneuvon tankista, vararenkaista ja rakenteista löytyi jotakin, jonka myös huumausainekoira tunnisti. Kaikkiaan auton rakenteista löytyi noin 52 kiloa heroiinia, joka oli ilmeisesti ollut matkalla Suomen kautta Euroopan unioniin. Löytö oli sitäkin erikoisempi, koska kautta 2000-luvun Suomessa takavarikoitiin heroiinia vain hyvin pieniä määriä. Läpivalaisulaitteen tuloksellisuutta ei voi mitata tarkastelemalla vain sen tekemiä löytöjä. Tärkeämpi asia on sen olemassaolon aikaansaama pelote.

Läpivalaisulaitoksen avulla voitiin tarkastaa 15 rekkaa tunnissa. Aikaisemmin yhden rekan tarkastamiseen kului vähintään kaksi tuntia. Kuvalähde: Tullimuseo.

Seuraava askel kiinteästä läpivalaisuyksiköstä olivat liikkuvat läpivalaisuautot.

Toinen ajoneuvovalvontaa parantava innovaatio oli rekisterikilpiä tunnistava LIPRE-kamerajärjestelmä. Vaalimaan tulliasema toimi myös tämän pilottina vuonna 2000. Vaalimaalta teknologia levisi myös eräille muille Euroopan unionin raja-asemille. Vuodesta 2003 lähtien LIPREä saattoivat käyttää myös Rajavartiolaitos ja poliisi.

Vaalimaan rekkajonot puhuttavat

Tultaessa 2000-luvulle itärajan ja varsinkin Vaalimaan rekkajonoista oli ehtinyt tulla kaikille suomalaisille tuttua uutiskuvastoa. Tulevalla vuosikymmenellä niistä kirjoitettiin satoja uutisia. Venäjän transitoliikenteen jonot eivät ottaneet laantuakseen, vaan kasvoivat kaiken aikaa. Syynä siihen, että tavaraa syötettiin Suomen kautta, olivat Venäjän vaurastuminen energian myynnistä saatavilla tuloilla sekä logistiset ongelmat sen monilla rajoilla.

Suomen tulli pyrki 1990-luvun lopulta lähtien nopeuttamaan rajanylitystä. Ensimmäinen hanke oli vireillä jo silloin, kun Vaalimaan uusi tulliasema avattiin keväällä 1996. Liikenneministeriön tuolloin vetämä TEDIM-hanke tähtäsi sähköiseen tulliselvitykseen maiden välisessä tavaraliikenteessä. Hanke oli käynnistynyt Neuvostoliiton viimeisinä aikoina. Euroopan unioni suhtautui suomalais-venäläiseen tullihankkeeseen kuitenkin kielteisesti, koska se oli tietyllä tapaa sisämarkkinoiden vastainen. Niinpä hanke vaihdettiin Suomessa uuteen Vihreä linja -hankkeeseen, joka oli avoin kaikille EU:n jäsenmaille. Mukaan tuli myös Ruotsi. Vihreässä linjassa yrityksille pyrittiin takaamaan nopeutettu rajanylitys, jos kummankin maan tullilaitokset saisivat tarvittavat ilmoitustiedot sähköisesti. Samalla voitiin vähentää TIR-rekkojen pysäytyksiä ja tehotarkastuksia Venäjän puolella, mikä oli 1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa yleistä. Vihreän linjan uskottiin helpottavan paitsi suomalaisten maitotuotteiden vientiä, myös vähentävän venäläisten tehotarkastusten tarvetta. Vihreä linja -pöytäkirja allekirjoitettiin 3. joulukuuta 2003. Hanke pysyi toiminnassa, mutta siihen ei tullut pilottien lisäksi juurikaan mukaan uusia yrityksiä. Samoihin aikoihin Venäjällä saatettiin voimaan uusi, länsimainen tullilaki.

Rajanylityspaikkojen kuormitus lisääntyi. Vaalimaalla kokonaisliikenne oli vuonna 2006 kaksi kertaa edellisvuotta vilkkaampi. Vuonna 2006 saapuneita ja lähteneitä ajoneuvoja oli yhteensä 1 248 171. Liikenneministeriö teetti tutkimuksen, jossa kartoitettiin rajanylitystä. Nopein kuljetus rajan yli kesti 1,5 tuntia, ja hitain puolestaan vei 16 tuntia. Aikaa söivät etenkin erilaiset pysähdykset ja tarkastukset jonotuksen yhteydessä. Nopeuteen vaikuttivat paitsi viranomaistoiminnan organisointi, myös raja-alueen liikennejärjestelyt. Suomesta Venäjälle matkaava rekka joutui pysähtymään rajan pinnassa vähintään kahdeksan kertaa. Suomen puolella papereita näytettiin viisi kertaa ja Venäjän puolella jopa noin 52 kertaa.

Suomen tullia Vaalimaalla ei enää isommin moitittu julkisuudessa, vaan tiedotusvälineissä ymmärrettiin, että rajanylitys oli paljon enemmän kiinni Venäjän puolen viranomaisprosessista, joka ei uudistuksista huolimatta helpottunut tarpeeksi nopeasti. Suomen tulli yritti toimia aktiivisesti ruuhkatilanteen helpottamiseksi. Koko itärajan ja Kotkan tullitoimipaikkojen henkilöstöä lisättiin edelleen. Myös kaistajärjestelyjä pyrittiin kehittämään joustavasti liikennemäärien mukaan. Yhteensä Vaalimaalla, Imatralla ja Nuijamaalla kävi vuonna 2006 rekkoja 780 000. Ruuhkahuiput osuivat yleensä joulunalusviikolle, jolloin jono kasvoi pisimmillään 60 kilometriin. Rekkanauha ulottui Kotkan sataman portilta Vaalimaalle. Ruuhkien helpottamiseksi Vaalimaalle avattiin vuodenvaihteessa 2006–2007 itärekkojen lisäpysäköintialue 180 ajoneuvolle.

Pahimpina hetkinä Tulli pohti jopa maahan saapuvan raskaan liikenteen rajoittamista, koska muut keinot ruuhkien hillitsemiseen eivät tuntuneet toimivan. Itäisen tullipiirin päällikkö Tommi Kivilaakso totesi Helsingin Sanomille, että rajan sulkeminen tilapäisesti ”häämötti vakavimpana vaihtoehtona”. Rekat seisoivat myös muilla itärajan asemilla. Rajan tilapäinen sulkeminen ei kuitenkaan olisi ollut aivan yksinkertaista: Suomen vienti- ja tuontikuljetukset olisivat vaikeutuneet, ja lisäksi venäläiset olisivat voineet tulkita sulkemisen provokaatioksi. Liikenneministeri Anu Vehviläinen ei innostunut rajapuomien sulkemisesta ja piti sitä äärimmäisenä keinona. Kaakkois-Suomen viranomaiset joutuivat joskus venymään äärirajoille yrittäessään saada tasattua liikennettä siten, että se olisi turvallista. Autorekkoja oli välillä ohjattava odottamaan tien pientarelle. Kovimmalle koetukselle joutui juuri vanha kapea maantie Haminasta rajalle.

Seudun asukkaita liikenne häiritsi ajoittain runsaasti,

Rekkajono Vaalimaalla, 2011.
Kuvalähde: Tullimuseo.

mikä aiheutti myös poliittista painetta. Samoin vakavia onnettomuuksia oli esiintynyt koko ajan aina suuren rekkaliikenteen alusta lähtien. Liikenneviraston myöhempien laskelmien mukaan Haminan ja Vaalimaan välisellä tiellä kuoli 90-luvun alusta lähtien keskimäärin viisi ihmistä joka vuosi.

Asioita alettiin käsitellä Suomen ja Venäjän välillä poliittisesti korkealla tasolla. Rajanylitys- ja tulliselvitysongelmat tulivat hallitusten välisiin kokouksiin ja valtionpäämiestason tapaamisiin lähes säännöllisesti. Kyse oli taloudellisesti merkittävistä asioista.
Ruuhkia kasvatti ennen kaikkea jatkuvasti kasvava uusien henkilöautojen kauttakuljetus Suomen satamista Venäjälle. Lokakuussa 2007 Venäjän, Suomen ja EU:n tullijohto neuvottelivat liikenneratkaisuista Vaalimaalla. Yksi tärkeimmistä tuloksista oli uusien autojen kuljetusten helpottaminen rajan yli. Kuljetuksissa päädyttiin käsittelyaikojen lyhentämiseksi ns. helpotettuun menettelyyn. Valtaosa kauttakuljetuksista kulki TIR-carnet-asiakirjalla, joka oli paperimuotoinen. Helpotetussa menettelyssä tiedot pyrittiin saamaan sähköisesti.

Venäjä sulki yllättäen Vaalimaan vastaisen Torfjanovkan rajanylityspaikan kokonaan kaupallisilta autokulje-

tuksilta 29. toukokuuta 2008. Tätä perusteltiin liikennevirtojen tasaamisella muille raja-asemille. Suomen puolella määräys herätti vastustusta, koska Venäjän katsottiin vain vaikeuttavan rekkajono-ongelmaa ja puuttuvan Suomen sisäisiin logistiikkajärjestelyihin. Tämä aiheutti myös huolestuneisuutta, koska pelättiin Venäjän alkavan rajoittaa laajemminkin rajanylityspaikkojen toimintaa ja kansainvälisten sääntöjen vastaisesti estävän edullisimmat reittivalinnat.

Vuosituhannen alusta lähtien voimistuivat vaatimukset rakentaa Vaalimaalle rekkaparkki, jossa ajoneuvot pystyisivät jonottamaan rajanylitystä haittaamatta muuta liikennettä.

Sähköisessä TIR-menettelyssä Venäjän ja EU:n välillä päästiin eteenpäin keväällä 2009. Venäjän tullihallinto arvioi tuolloin, että TIR-asiakirjojen sähköistäminen puolittaisi Venäjän tullissa tarvittavan ajan. Toisaalta tämä ratkaisu ei vielä kokonaan poistaisi jonotusongelmia. Venäjällä ongelmia aiheutti erityisesti eri viranomaisten suuri määrä rajalla, kun Suomessa oli asioitava lähinnä vain Tullin ja Rajavartiolaitoksen kanssa. Vuonna 2007 Vaalimaan tullin päällikkö Mika Poutiainen totesi, että Suomen puolen poistumisselvitys rekoille vaati vain kolmisen minuuttia.

Vaikka rekkaruuhkat olivat pahimpina vuosina valtavat, niin autotransito toi Suomeen myös uusia työpaikkoja. Ilmiö jäi silti historiallisesti tarkastellen lyhytaikaiseksi. Samaan aikaan Pietarin ympäristöön valmistui uusia satamia, joihin autoja voitiin kuljettaa. Samoin Venäjällä oli alkanut useiden ulkomaisten automerkkien valmistus. Vuoden 2008 lopulla alkoi kansainvälinen talouskriisi, joka vaikutti myös Venäjän talouteen ja uusien autojen kysyntään. Tämä alkoi pian näkyä myös rekkajonojen lyhenemisenä.

Vuonna 2011 Vaalimaa oli henkilömäärässä mitattuna yksi Suomen isoimmista tullitoimipaikoista, jossa työskenteli 112 henkeä. Vaalimaan tullin päällikkö Mika Poutiainen arveli tuolloin Ylen uutisille, että Vaalimaan tullissa tarvittiin noin 20 henkilöä lisää. Lisätarvetta toi tuolloin voimakkaassa kasvussa ollut henkilöautoliikenne, vauraampien venäläisten ostosmatkailu Suomeen. Kahdessa vuosikymmenessä kehitys oli kulkenut uskomattoman matkan. Rajalla oli paljon henkilöautoja kaikkina vuorokaudenaikoina.

Vuonna 2014 Helsingin Sanomat uutisoi, kuinka kymmenien kilometrien autorekkajonot Venäjän rajalla näyttivät jääneen pysyvästi historiaan. Autojen kauttakulkuvienti oli enää reilu kymmenesosa vuoden 2008 tasosta. Tämä vähensi myös työpaikkoja Suomessa: vuonna 2008 transitoliikenteen tuomia työpaikkoja oli ollut arviolta 3 500 ja vuonna 2014 enää noin 1 500. Ruuhkia helpottamaan rakennetut lisäkaistat ja rekkakentät raja-asemien läheisyydessä jäivät tyhjilleen. Vaalimaan raja-aseman lähelle rakennetulle asfaltoidulle autorekkakentälle suunniteltiin venäläisten investoijien kasino-, hotelli- ja outlet-keskusta, Vaalimaa Shopping Centeriä. Suunnitelma kuitenkin kaatui talouslaman ja ruplan romahduksen seurauksena. Uusia rajoituksia ja uhkia Suomen ja Venäjän väliseen tavaraliikenteeseen tuli vuonna 2014 aloitetuista kansainvälisistä kauppapakotteista.

Eriytetty liikenneratkaisu vaatii aikansa

Syksyllä 2000 Tullihallitus asetti työryhmän selvittämään Vaalimaan ja Nuijamaan toimipaikkojen uudistamista. Valtioneuvosto hyväksyi hankkeet maaliskuussa 2001. Kiireellisemmäksi kuitenkin katsottiin Nuijamaa. Itäisen tullipiirin päällikkö Tommi Kivilaakso esitti samassa yhteydessä raskaan liikenteen eriyttämistä muusta liikenteestä. Tämä olisi myös helpottanut merkittävästi rajan ruuhkia. Valvontatyöstä oli pyrittävä saamaan kohteellisempaa. Tarve oli ilmeinen, sillä vuonna 2000 valmistui Torfjanovkan uusi asema, joka oli Venäjän raskaan liikenteen ykkösraja-asema. Tommi Kivilaakso muisteli toiselle kirjoittajista asiaa vuonna 2011 näin:

Siellä liikenne oli eriytetty omille kaistoilleen. Ideoimme sitten venäläisten kanssa, että meilläkin pitäisi olla Vaalimaalla samankaltainen erillinen rekkaterminaali, jotta rekat pääsisivät myös ylittämään rajan omilla kaistoillaan. Nuijamaan hanke meni kuitenkin kiireellisempänä etusijalle. Nuijamaan uusi raja-asema, jossa liikenne oli eriytetty omille raskaan liikenteen ja henkilöliikenteen asemilleen, tuli käyttöön syksyllä 2006. Samassa yhteydessä Nuijamaan asemien päävastuu jaettiin Tullin ja Rajavartiolaitoksen kesken. Tämä toteutui vuonna 2007. Nuijamaa toimi myös Vaalimaan pilottina. Vastaava kehittämissuunnitelma Vaalimaasta tehtiin vuonna 2006, ja töiden arveltiin olevan valmiina vuonna 2009. Vuoden 2008 talouslama kuitenkin teki Vaalimaan uudistamisesta vähemmän kiireellisen. Yhtenä syynä oli, että kahteen rakennukseen hajautettu malli

Kartta Vaalimaan tulli- ja raja-asemasta, 2018.

vaati enemmän henkilöstöä, mitä kiristyvä valtiontalous ei sallinut. Tulli valmisteli Vaalimaan rakentamista vuonna 2009, mutta asia ei edennyt.

Vaalimaan eriyttäminen liittyi tiiviisti Tiehallinnon vuonna 2007 aloittamaan suunnitelmaan muuttaa E18-tie Haminasta Vaalimaalle kokonaan moottoritieksi. Samaan hankkeeseen kuuluivat myös Vaalimaalle tehtävät rekkojen odotusalueet eli rekkaparkit. Tullillekin tuli niistä kustannuksia: erilaisia valvontalaitteita, joihin sillä ei ollut rahoitusta. Tullihallitus koetti sinnikkäästi pitää esillä Vaalimaan uudistamista. Vuonna 2011 Suomen ulkorajalla soveltama yhden pysähdyksen malli todettiin EU:ssa hyväksi ja suositeltavaksi käytännöksi muillekin jäsenmaille. Vihdoin 6. huhtikuuta 2011 valtioneuvoston raja-asiainvaliokunta hyväksyi Vaalimaan tulli- ja raja-aseman laajennushankkeen.

Pian myös Tulli uudisti organisaationsa ja luopui kokonaan tullipiireistä vuoden 2013 alusta lukien. Maahan jäi yhä itsenäisiä tullitoimipaikkoja, joista yksi on Vaalimaan tulli. Uusitussa organisaatiossa siitä tuli samanveroinen toimipaikka kuin Lentotulli tai Vuosaaren satamasta vastaava Helsingin tulli. Toimipaikkoja johdetaan Tullin toimipaikkaosastolta.

Vuoden 2017 alussa Ylen uutiset totesi Vaalimaalla vastikään avatun 400 rekan rekkaparkin olevan täysin tyhjä. Vuonna 2016 Vaalimaan rajan ylitti keskimäärin 430 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa. Se oli aiempiin vuosikymmeniin verrattuna edelleen huikea määrä. Samassa uutisessa haastatellut Vaalimaan tullin päällikkö Antti Sassali ja Liikenneviraston projektijohtaja totesivat viimein valmistuneiden investointien olevan ”satsauksia tulevaisuuteen”. Samana vuonna uusittiin Vaalimaan liikenteenohjausjärjestelmä.

Rekkaparkit eivät olleet varsinaisesti Tullin investointeja. Sen sijaan suurempi satsaus Tullilta oli siirtyminen eriytettyyn liikenteeseen. Ensimmäisenä kokeilu aloitettiin Nuijamaalla, jonne valmistui vuonna 2006 uusittu raja-asema – tai oikeastaan kaksi – joista toinen käsitteli henkilöautoja ja toinen raskasta liikennettä. Vaalimaalla raskas liikenne ja henkilöliikenne eriytettiin joulukuussa 2014, ja samalla otettiin käyttöön rajanylitysajan ennakkovarausjärjestelmä raskaalle liikenteelle. Tulli vastasi raskaan liikenteen asemalla tulliselvityksestä ja kuljettajien passintarkastuksesta.

E18-moottoritiehankkeen viimeinen osuus avattiin juhlallisesti 24. toukokuuta 2018. Se on rakennettu vanhan valtatie 7:n pohjoispuolelle. Matka Haminasta Vaalimaalle lyheni kahdeksalla minuutilla. Näin vihdoin koko vanhan Kuninkaantien matka Suomessa onnistui oikaistuna ja useammalla kaistalla. Seuraavana Liikennevirastolla on vuorossa vanhan 7-tien korjaaminen.

Vaalimaan 60 vuoden historian tarkastelu osoittaa, että nopeat käänteet ovat mahdollisia ja niiden ennakointi on mahdotonta tai ainakin hyvin vaikeaa. Tämä tarkoittaa, että Vaalimaalla on väistämättä edessään myös tulevaisuus yhtenä Suomen keskeisistä liikennepaikoista.

Ilmakuva Vaalimaan tulli- ja raja-asemasta, 2015. Kuvalähde: Tullimuseo.

Lähteet

Haastattelut

Evert Kauranen (haastattelija Soili Pahtaja, 2007)
Markku Huumonen (haastattelija Janne Nokki, 23.2.2011 ja 19.6.2018)
Juhani Kuntsi (haastattelija Janne Nokki, 23.2.2011)
Tommi Kivilaakso (haastattelija Janne Nokki, 20.12.2011)

Arkistolähteet

Tullihallituksen lähteneet kirjeet ja kiinteistöasiakirjat (Tullin arkisto)
UM 61 I. Porkkalan kauttakulkuliikenne (Ulkoministeriön arkisto)
UM 87 C. Vaalimaan rajanylityspaikan aukiolo liikenteelle. (Ulkoministeriön arkisto)

Lehdet

Helsingin Sanomat
Kauppalehti
Tuhti
Tulli
Tullilehti
Tullimies
Tulliuutiset
Tulliviesti
Uusi Suomi

Kirjallisuus

Favorin, Martti, Virolahden historia II. Virolahden kunta 1992.
Favorin, Martti, Virolahden historia III. Virolahden kunta 1999.
Heikkinen, Sakari, Suomeen ja maailmalle. Tullilaitoksen historia. Edita 1994.
Kaukiainen, Yrjö, Virolahden historia I. Virolahden kunta 1970.
Kurkinen, Jari, Kuljetusliike Pynnönen Oy. 1948-1998. Gummerus 1998.
Nokki, Janne. Haavista verkkoon. Suomen tulli muuttuvassa maailmassa. Edita 2015.

Internetlähteet

www.yle.fi, Liki 20 miljoonan euron rekkaparkki ammottaa tyhjyyttään Vaalimaalla: ”Tämä on satsaus tulevaisuuteen.”, 4.1.2017

TULLI

TULL
CUSTOMS