



**Voidaanko SENTRI -rajatarkastusjärjestelmästä ottaa
mallia Suomen itärajalta: benchmarking -tutkimus
kahdesta rajatarkastusprosessista**

Auvinen, Atte

2012 Leppävaara

Laurea-ammattikorkeakoulu
Leppävaara

Voidaanko SENTRI -rajatarkastusjärjestelmästä ottaa
mallia Suomen itärajalta: benchmarking -tutkimus
kahdesta rajatarkastusprosessista

Atte Auvinen
Turvallisuusalan koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2012

Auvinen, Atte

**Voidaanko SENTRI -rajatarkastusjärjestelmästä ottaa mallia Suomen itärajalla:
benchmarking -tutkimus kahdesta rajatarkastusprosessista**

Vuosi 2012 Sivumäärä 33

Liikenne Suomen itärajalla kasvaa. Erityisesti Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla matkustajamäärien vuosittainen kasvu on ollut ennätysmäistä ja liikenteen määrän odotetaan nousevan edelleen. Käytössä olevia rajatarkastusmenetelmiä on päivitettävä vastaamaan nykytilanteen ja tulevaisuuden haasteisiin.

Opinnäytetyössä tutkitaan benchmarking menetelmän avulla voidaanko itärajan rajatarkastusprosessia kehittää nopeammaksi ottamalla mallia Yhdysvaltain ja Meksikon välisellä rajalla käytössä olevasta SENTRI -rajatarkastusjärjestelmästä. SENTRI on järjestelmä, joka tarjoaa nopean rajanylityksen siihen rekisteröityneille käyttäjille. Tutkimuksessa luodaan yleiskatsaus myös itärajaan ja Yhdysvaltain ja Meksikon väliseen rajaan rajaliikenteen ja rajatarkastusten suorittamisen näkökulmasta.

Tutkimuksessa ilmeni, että keskeisin häirttekijä rajaliikenteen sujuvuudessa on rajatarkastusten suorittaminen sisätiloissa autokaistojen sijasta. Matkustajien tarve siirtyä tarkastusrakennukseen hidastaa rajanylitystä merkittävästi. Toisaalta matkustajien profilointi on rajatarkastajalle helpompaa matkustajien kävellessä tarkastukseen. SENTRI:n olennaisimpia etuja on sen käyttäjille varattu oma ruuhkaton tarkastuskaista ja kaistalla suoritettavat rajatarkastukset. Kaistasuunnittelu ruuhkien välttämiseksi on olennainen tekijä parannettaessa liikenteen sujuvuutta itärajan rajanylityspisteillä.

Suomen itäraja on osa Schengen -alueen ulkorajaa. Schengen -maana Suomi on pitkälti riippuvainen Euroopan Unionin tekemistä päätöksistä Schengen -ulkorajojen kehittämisessä. Tutkimuksessa ilmeni, että Euroopan Unionin tämän hetkiset hankkeet Schengen -alueen ulkorajojen rajatarkastusten kehittämiseksi näyttäisivät johtavan kohti SENTRI:n kaltaista järjestelmää. Hankkeiden konkreettisten tulosten odotetaan kuitenkin toteutuvan vasta vuosikymmenen loppupuolella.

Auvinen, Atte

What can be learned from SENTRI - border check system at the Finnish eastern border: A benchmarking study of two border check procedure

Year	2012	Pages	33
------	------	-------	----

Border traffic at the Finnish eastern border is increasing. The increase of border crossers has been record-breaking particularly at the border crossing points of the south-east of Finland, and the phenomenon is still expected to continue. Updating the current border check methods is needed to respond to the challenges of the present and also of the future.

By using the benchmarking method, it is studied in this thesis whether the border check procedure at the Finnish eastern border could be improved by using methods found in the SENTRI border check system used at the border between the United States and Mexico. SENTRI is a system which provides an expedited border crossing for registered travelers. In the study, there is also an overview of the Finnish eastern border and the border between the United States and Mexico from the point of view of border traffic and conducting border checks.

The study revealed that the most crucial hindrance for border traffic flow is conducting border checks inside a border check building instead of conducting them in car lanes. The need for passengers to move into a border check building significantly delays border crossing. On the other hand, profiling travelers is easier for border officers when the travelers walk to border check. The most significant advantages with SENTRI are its user dedicated car lanes with no traffic jam and the border checks that are conducted in the car lanes. Planning car lanes to avoid traffic congestion is essential when improving traffic flow at border crossing points.

The Finnish eastern border is part of the Schengen external border. As a Schengen -country, Finland is relatively dependent on the decisions made by the European Union concerning the development of the Schengen -external borders. It was discovered in the study that the ongoing schemes of the European Union to develop the border checks at the Schengen external borders seem to lead to a very similar system to SENTRI. However, the concrete results of these schemes are not estimated to be realized until the end of this decade.

Keywords: Border check procedure, SENTRI -border check system, border traffic, eastern border of Finland

Sisällys

1	Johdanto.....	6
2	Tutkimusongelma ja rajaukset	6
3	Työmenetelmät ja keskeiset käsitteet	7
	3.1 Benchmarking prosessi	8
	3.2 Keskeiset käsitteet.....	10
4	Aiemmat tutkimukset	12
5	Kasvava itärajan liikenne	14
6	USA-Meksiko -raja.....	15
7	Rajatarkastusprosessi Suomen itärajalla.....	17
8	SENTRI-rajatarkastusjärjestelmä.....	19
9	Tutkimuksen tulokset	22
	9.1 Itärajan rajatarkastusprosessi	22
	9.2 SENTRI -rajatarkastusprosessi.....	23
	9.3 Rajaliikenteeseen vaikuttavat tekijät	24
10	Yhteenveto	25
	Lähteet	27
	Kuviot	31
	Liitteet.....	32

1 Johdanto

Suomen itärajan liikenne kasvaa nopeasti. Liikenteen määrä on lisääntynyt vuodesta 2009 eteenpäin vuositasolla jopa 28 prosenttia, johon suurimpana vaikuttajana on ollut venäläisten voimakkaasti lisääntynyt matkailu Suomeen (Rajavartiolaitos 2012b). Mahdollinen Schengen-alueen ja Venäjän välinen viisumivapaus saattaa arvioiden mukaan kaksin- tai kolminkertaistaa Suomeen matkustavien Venäläisten määrän nykyiseen verrattuna. Tämä kaikki asettaa haasteita nykyisten rajatarkastusmenetelmien ja raja-infrastruktuurin riittävyydelle yhä suurenevien rajaliikennemäärien käsittelemiseksi (Saarinen 2011a). Rajatarkastuskäytäntöjä tulee kehittää, säilyttäen kuitenkin vähintään sama turvallisuuden taso, joka nykyisillä rajatarkastuksilla saavutetaan. (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012.)

Opinnäytetyöni päämääränä on löytää ratkaisuja Suomen itärajan rajatarkastusprosessin nopeuttamiseen. Vertailen työssäni nykyistä itärajan rajanylitysprosessia USA-Meksiko rajan SENTRI -rajatarkastusjärjestelmän rajatarkastusprosessiin käyttäen benchmarking menetelmää. Yhdysvalloissa SENTRI mahdollistaa moninkertaisesti nopeamman rajanylityksen verrattuna normaaliin rajatarkastusprosessiin, minkä vuoksi valitsin sen vertailukohteeksi (Larkins 2012; Graves & Gompper-Graves 2011, 8). Tavoitteena on selvittää, voidaanko SENTRI:ssä tehtyjä ratkaisuja ja teknisiä menetelmiä hyödyntää Suomen itärajan rajanylityspisteillä rajaliikenteen kulun helpottamiseksi.

Valitsin itärajan rajanylityksen kehittämisen opinnäytetyöni aiheeksi johtuen sen ajankohtaisuudesta (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012; Saarinen 2011b) sekä aihetta koskevien julkisten tutkimusten vähäisestä määrästä. Itärajan rajanylitystä tulee kehittää sujuvammaksi rajanylityspaikkojen ruuhkautumisen välttämiseksi sillä monet raja-asetat on rakennettu alun perin aivan eri liikennemäärille kuin mikä tilanne on nykyään (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012).

Valitsin SENTRI -rajatarkastusjärjestelmä vertailtavaksi esimerkiksi itärajan rajatarkastusprosessin rinnalle johtuen sen ominaisuuksista, joilla rajanylitystä on saatu lyhennettyä merkittävästi Yhdysvaltain ja Meksikon välisellä rajalla. SENTRI:stä ja sen toiminnasta on saatavilla myös paljon viranomaistahojen julkaisemaa tietoa, mikä mahdollistaa sen tutkimisen.

2 Tutkimusongelma ja rajaukset

Tutkimusongelma opinnäytetyössä on kysymys voidaanko SENTRI -rajatarkastusjärjestelmästä ottaa mallia Suomen itärajan rajatarkastusprosessin nopeuttamisessa. Nopeuttamisella viitataan rajanylittäjän rajatarkastusprosessiin kuluttaman ajan lyhentämiseen. Tutkimuksen

tavoitteena on löytää ratkaisuja nopeamman rajatarkastusprosessin kehittämiseksi, joten tarkastelun keskipisteessä ovat keskeiset seikat, jotka vaikuttavat matkustajan käyttämään aikaan rajatarkastusprosessin läpi kulkemisessa.

Itärajan rajatarkastukseen kohdistuva tutkimus on rajattu koskemaan ainoastaan Suomen puolella itärajaa tapahtuvaa rajatarkastusprosessia. Rajatarkastusprosessilla viitataan tapahtumaketjuun, joka alkaa kun matkustaja saapuu rajanylityspaikalle ja loppuu kun matkustaja poistuu rajanylityspaikalta kuljettuaan rajatarkastuksen läpi. Lisäksi työ on rajattu koskemaan ainoastaan Venäjältä Suomeen saapuvaa henkilöautoliikennettä sekä vertailtavassa SENTRI -järjestelmässä Meksikosta Yhdysvaltoihin saapuvaa henkilöautoliikennettä.

Rajatarkastusprosessien tarkastelussa oletuksena on, että matkustaja on ylittämässä rajaa ilman vilpillisiä ja lainvastaisia aikomuksia. Tämän vuoksi olen rajannut tarkastelusta pois tilanteet, jotka seuraavat, jos matkustaja havaitaan sylliseksi tai häntä epäillään esimerkiksi vilpillisestä tai rikollisesta toiminnasta rajatarkastuksen yhteydessä, mikä johtaisi hänen osaltaan jatkotoimenpiteisiin.

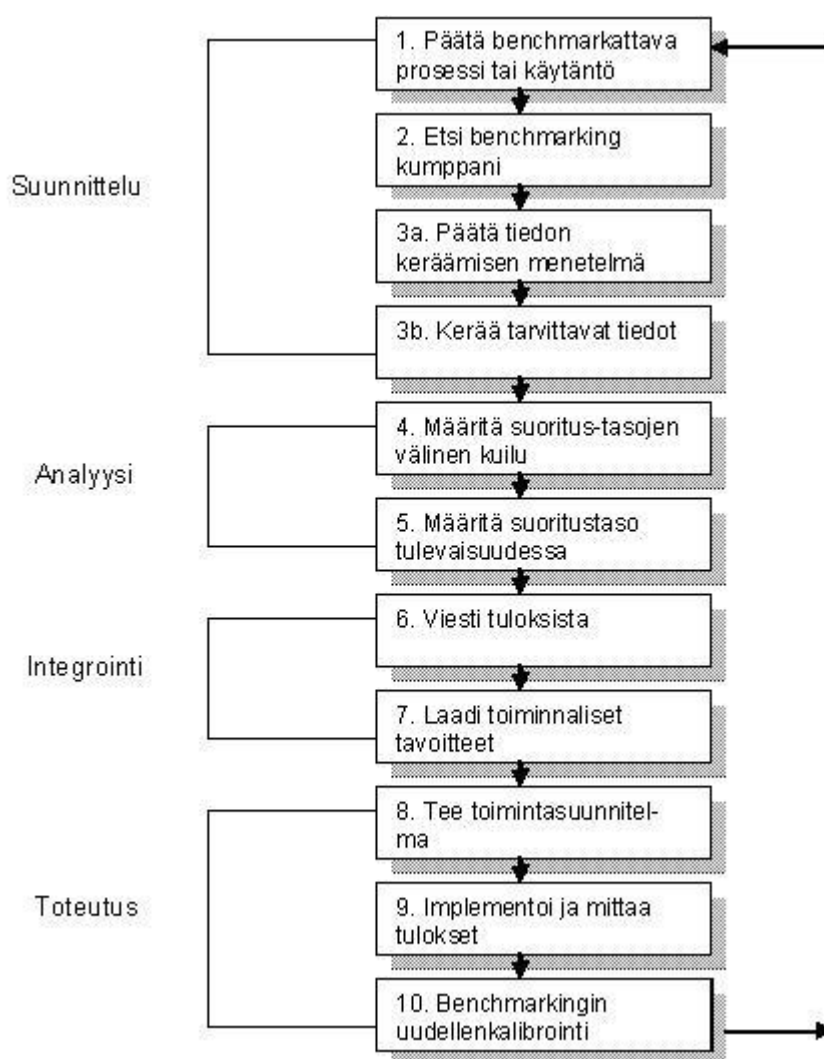
Vaikka tullin toiminta on oleellinen osa rajatarkastusprosessia on sen toiminnan tarkastelu rajattu työn ulkopuolelle johtuen muun muassa molempien tarkasteltavien rajatarkastusprosessien suhteellisen samankaltaisesta tavasta suorittaa ajoneuvojen tarkastukset autokaistoilla (SENTRI) tai tarkastusrakennuksen edessä (itäraja) (Aro 2012).

3 Työmenetelmät ja keskeiset käsitteet

Opinnäytetyössä käytettiin benchmarking menetelmää. Benchmarking on järjestelmällinen tapa parhaiden tuotteiden, prosessien, palvelujen ja käytäntöjen tunnistamiseksi ja niiden omaksumiseksi ja sovittamiseksi osaksi omaan toimintaan liittyviä prosesseja ja tuotteita. Menetelmän avulla on mahdollista muun muassa vähentää kuluja, nopeuttaa prosessien läpimenoaikoja ja saavuttaa suurempi tyytyväisyys asiakkaiden keskuudessa (Harrington 1991, 219). Yleisesti benchmarking menetelmää käytetään liike-elämän prosessien kehittämiseen. Näin voi päätellä muun muassa benchamarkingia käsittelevästä, suurelta osin liike-elämään suuntautuneesta kirjallisuudesta. Harringtonin (1991, 219) mukaan kaksi merkittävintä syytä benchmarkingin käyttöön ovat tavoitteiden asettaminen ja prosessin kehittäminen. Opinnäytetyöni aiheeseen benchmarking sopii menetelmänä hyvin sillä se tuo halutunlaisen kehittäväen näkökulman rajatarkastusprosessin tarkasteluun.

3.1 Benchmarking prosessi

Benchmarking menetelmä koostuu käyttötarkoituksesta ja tarpeista riippuen erilaisista määristä vaiheita (Entersol Oy 2009; Harrington 1991, 234, 237). Tässä tutkimuksessa on hyödynnetty neljää ensimmäistä vaihetta benchmarking prosessista (Kuvio 1), sillä niiden avulla voidaan vastata asetettuun tutkimusongelmaan. Seuraavat vaiheet koskisivat prosessin uudelleen suunnittelua ja uusien käytänteiden implementoimista, mikä on rajattu tämän tutkimuksen ulkopuolelle. ja Kuvio 1 näyttää yksinkertaistettuna prosessin kulun.



Kuvio 1 Benchmarking prosessin 10 vaihetta (Entersol Oy 2009)

I Benchmarkattava prosessi

Menetelmän ensimmäisessä vaiheessa valitaan prosessi, jota halutaan kehittää. Kehitettäväksi prosessiksi tutkimuksessa valittiin rajatarkastusprosessi Suomen itärajalta Venäjältä Suomeen saavuttaessa, johtuen sen kehitystarpeista ja siten aiheen ajankohtaisuudesta. Seuraavaksi

tulee valita mitattavat asiat, joiden suhteen prosessia tarkastellaan. Benchmarkingilla tulisi mitata muun muassa seuraavanlaisia asioita: kuinka paljon, kuinka nopeasti, kuinka kauan. Mitattavien asioiden laatu ja määrä tulisi pitää mahdollisimman yksinkertaisena ja pienenä. Niiden suunnittelussa tulee huomioida, millaista tietoa on saatavilla. Mitattaviksi asioiksi valittiin prosessien eri vaiheiden kokonaislukumäärä sekä rajatarkastukseen kuluva keskimääräinen aika. Nämä asiat oli myös mahdollista selvittää saatavilla olevista lähteistä ja käytetyin tiedonkeruumenetelmin. Valittuun prosessiin sisältyvät toiminnot arvioidaan ja niistä tunnistetaan sellaiset, joissa on heikkouksia, paljon kehittämisen varaa, jotka aiheuttavat viivästyksiä, vievät suuren osan kokonaisresursseista tai aiheuttavat ongelmia. Menetelmän edetessä näihin kehitystä vaativiin toimintoihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Tutkimuksessa huomio on kiinnitetty prosessin nopeuteen. (Harrington 1991, 224-225.)

II Vertailtava prosessi

Toisessa vaiheessa, kun on valittu kehitettävä järjestelmä, mitattavat asiat ja arvioitu kehitettävän prosessin toiminnot, valitaan prosessi johon omaa prosessia verrataan (Harrington 1991, 227). Vertailtavan prosessin tulee lukeutua alan parhaimpiin käytäntöihin, mikä on koko benchmarking menetelmän perusajatus (Entersol Oy 2009). Vertailtavaksi prosessiksi valittiin SENTRI -rajatarkastus USA:n ja Meksikon välisellä rajalla, johtuen sen tarjoamasta erittäin nopeasta rajanylityksestä siihen rekisteröityneille matkustajille ja siten sen esimerkillisestä toiminnasta tämän tutkimuksen näkökulmasta.

III Tiedon keräämisen menetelmät

Kolmannessa vaiheessa valitaan menetelmät, joilla tietoa kerätään. Harrington (1991, 226) mainitsee kaksi tapaa tiedon keruuseen benchmarking menetelmässä: julkaistun tiedon kerääminen lukemalla kirjoja, artikkeleita ja teknisiä raportteja, sekä tiedon kerääminen alkuperäislähteistä haastattelemalla, käymällä tutkimuskohteissa sekä tekemällä kyselyitä. Lukuun ottamatta kyselyitä, kaikilla edellä mainituilla tiedonkeruun menetelmillä oli merkittävä osuus työssä. Opinnäytetyön aineiston hankinnassa käytettiin pääasiallisina menetelminä aiheeseen liittyviä lehtiartikkeleita, teknisiä raportteja sekä haastatteluita. Vierailin opinnäytetyöprosessin yhteydessä myös sekä Suomi-Venäjä rajalla Vaalimaan raja- asemalla että Yhdysvalloissa USA-Meksiko rajalla Nogalesin raja- asemalla seuraamassa ja havainnoimassa rajanylitysprosessia. Näissä yhteyksissä haastateltiin sekä Suomen Rajavartiolaitoksen että USA:n rajaviranomaisen U.S. Customs and Border Protectionin edustajia.

Tutkimuksessa käytettiin paljon sanomalehtien artikkeleita, joissa käsiteltiin tai viitattiin tutkimusaiheeseen. Itärajan kasvavaa liikennettä sekä myös Yhdysvaltain ja Meksikon välisen rajan liikennetilannetta on uutisoitu kohtuullisesti viime vuosina (esim. Ahonen & Saarinen 2012; Dibble & Zúñine 2011), joten lehtiartikkelit olivat luonteva tietolähde. Myös rajatarkastusmenetelmiä käsitteleviä teknisiä raportteja ja viranomaisten tiedotteita hyödynnettiin. Suuri osa työssä kerätystä kirjallisesta aineistosta on peräisin Suomen ja Yhdysvaltojen rajaviranomaisten ylläpitämistä sähköisistä tietolähteistä.

Tutkimuksessa käytettiin haastattelutyypinä avointa haastattelua, jossa tutkimukseen liittyvät asiat tulevat luontevasti esille keskustelun edetessä (Hirsjärvi ym. 1997, 188). Haastatteluilla kerättiin yksityiskohtaista tietoa rajatarkastusprosessien toiminnasta ja ominaisuuksista sekä niistä käyttäjille kertyneitä käyttäjäkokemuksia ja -näkömymiä. Myös muiden toimesta eri rajaturvallisuuden asiantuntijoille tehtyjä haastatteluja hyödynnettiin. Haastatteluilla oli hyvin merkittävä osa työssä niiden tarjoaman ajankohtaisen, yksityiskohtaisen ja käyttäjälähtöisen tiedon vuoksi.

IV Suoritustasojen välinen kuilu

Neljännessä vaiheessa analysoidaan kerätyt tiedot ja määritetään eroavaisuudet vartaittävien prosessien välillä mitattujen asioiden suhteen. Tämän pohjalta määritetään toiminnan tasojen eroavaisuudet.

3.2 Keskeiset käsitteet

Seuraavassa on käsitelty työn kannalta keskeisiä ja selvennettäviä käsitteitä.

Rajatarkastus

”Rajatarkastuksilla tarkoitetaan rajaturvallisuuden ylläpitämiseksi suoritettavia rajanylityksen tai sen aikomuksen perusteella toteutettavia henkilön sekä hänen tavaroidensa ja kulkuneuvonsa tarkastamista ja henkilöiden kuulemista. Rajatarkastus toimitetaan rajanylityspaikalla, tai liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi tai muusta perustellusta syystä julkiseen liikenteeseen käytettävässä kulkuneuvossa ja muussa paikassa.” (Rajavartiolaitos 2012c.)

Rajatarkastusprosessi

Tutkimuksessa viitataan rajatarkastusprosessilla koko siihen tapahtumaketjuun, joka alkaa kun matkustaja saapuu rajanylityspaikalle ja päättyy siihen, kun matkustaja poistuu rajanylityspaikalta.

Schengen -alue

Schengen -alue koostuu 25 Euroopan maasta, joiden muodostaman alueen sisärajoilla ei ole rajatarkastuksia. Suomi kuuluu Schengen -alueeseen ja Suomen itäraja on osa Schengen alueen ulkorajaa. (U.S. Department of State; Mäkelä 2012a.)

Schengen -kansalainen

Henkilö, joka on Schengen -alueeseen kuuluvan maan kansalainen. Schengen -kansalaiselle suoritetaan vähimmäistarkastus hänen saapuessaan Schengen alueelle.

Non-Schengen -kansalainen

Schengen -alueen ulkopuolisen maan kansalainen. Non-Schengen -kansalaiselle tulee suorittaa perusteellinen tarkastus hänen saapuessaan Schengen -alueelle.

Vähimmäistarkastus

Vähimmäistarkastukseen kuuluu henkilön tunnistaminen matkustusasiakirjan perusteella (passi) ja matkustusasiakirjan tarkistaminen muun muassa sen aitouden ja voimassaolon varmistamiseksi. (European Union 2012; Kaakkois-Suomen ELY -keskus.)

Perusteellinen tarkastus

Perusteelliseen tarkastukseen kuuluu vähimmäistarkastuksen lisäksi viisumin tarkistus ja leimaaminen, maahantuloedellytysten täyttymisen varmistaminen, sisältäen VIS (Visa Information System) -tietokannan tarkistamisen. Se voi sisältää tarvittaessa myös henkilön sekä hänen matkatavaroidensa tutkimisen todellisen henkilöllisyyden tai matkantarkoituksen selvittämiseksi. (European Union 2012; Kaakkois-Suomen ELY -keskus; Mäkelä 2011.)

Trusted Traveler -järjestelmä

Termillä viitataan Yhdysvalloissa käytettäviin rajatarkastusjärjestelmiin, joihin matkustajan tulee rekisteröityä ennakkoon ja joissa hänelle tehdään taustaselvitys ennen hyväksymistä käyttäjäksi. Rekisteröidyttyään matkustaja voi ylittää rajan erillistä kaistaa pitkin hyödyntäen nopeampaa rajatarkastusta. (U.S. Customs and Border Protection n.d b).

RFID - Radiotaajuinen tunnistus

Radiotaajuinen tunnistus (RFID - Radio Frequency Identification) on langaton teknologia, jolla pystytään matkan päästä tallentamaan ja hakemaan tietoa RFID -siruista. RFID tekniikka mahdollistaa tiedon lukemisen ja kirjoittamisen siruille sekä useiden sirujen samanaikaisen etälukemisen (U.S. Department of Homeland Security 2006). Yhdysvalloissa käytettävissä Trusted Traveler -rajatarkastusjärjestelmissä tekniikkaa käytetään matkustajien automaattiseen tunnistamiseen rajatarkastuskaistoilla (U.S. Customs and Border Protection n.d c)

4 Aiemmat tutkimukset

Opinnäytetyöni aiheeseen liittyviä rajatarkastusjärjestelmiä koskevia aiempia tutkimuksia ovat muun muassa Euroopan rajaturvallisuusviraston Frontexin tekemät Biopass ja Biopass II sekä South County Economic Development Councilin (SCEDC) suorittama kyselytutkimus San Ysidro Pedestrian Crossing Report. Nämä tutkimukset koskevat rajanylitystä yleensä, eivätkä käsittele Suomen ja Venäjän välistä rajanylitystä. Itärajan rajanylityksestä on vuonna 2002 pidetty konsultointiyriyten Cap Geminin ja Ernst & Youngin johdolla työpaja Suomen itärajan rajanylityksen kehittämiseksi.

Biopass & Biopass II

Biopass on Euroopan rajaturvallisuusviraston Frontexin sekä Euroopan Komission alaisen Joint Research Centerin (JRC) suorittama tapaustutkimus biometristä varmennusta hyödyntävistä automaattisista rajatarkastusjärjestelmistä (Frontex 2007, 3). Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää biometriikan käyttöä rajatarkastuksissa EU:n alueella ja jakaa EU:n jäsenmaille tietoa käytössä olevien järjestelmien hyödyistä ja ongelmista sekä vaikutuksesta rajatarkastukseen (Frontex 2007, 8). Biopass -tutkimuksen kohteena olivat Pariisin Charles de Gaullen, Amsterdamin Schipholin, Lontoon Heathrown sekä Frankfurtin kansainvälisillä lentokentillä käytettävät automaattiset biometriikka hyödyntävät rajatarkastusjärjestelmät. Järjestelmät vaativat niitä käyttävien matkustajien rekisteröitymistä ennen kuin käyttö oli mahdollista (Frontex 2007, 6). Järjestelmät varmistavat matkustajan henkilöllisyyden tunnistamalla hänen sormenjälkensä tai iiriksen (Frontex 2007, 7).

Biopass II on jatko-osa ensimmäiselle Biopass -tutkimukselle. Se tutkii Portugalin lentokentillä vuonna 2007 käyttöönotettua RAPID -järjestelmää sekä Australiassa lentokentillä käytettävää SmartGate -järjestelmää, jotka käyttävät kasvojen biometristä tunnistusta matkustajan henkilöllisyyden varmentamiseen. Molempien järjestelmien käyttö on mahdollista henkilöille, joilla on käytössään biometrinen passi. Järjestelmät eroavat ensimmäisessä Biopass -tutkimuksessa olleista järjestelmistä erityisesti siinä, että ne eivät vaadi ennakkorekisteröitymistä. Portugalin RAPID:in kaltainen järjestelmä on otettu laajasti käyttöön Schengen -alueen eri maissa, myös Suomessa (Rajavartiolaitos 2012a). (Frontex 2010, 6.)

Tutkimus San Ysidron jalan kulkevista rajanylittäjistä

South County Economic Development Council (SCEDC) suoritti vuosien 2010 ja 2011 aikana kyselytutkimuksen Kaliforniassa Yhdysvalloissa sijaitsevalla San Ysidron rajanylityspaikalla, jossa selvitettiin SENTRI -järjestelmän tämän hetkistä käyttäjämäärää ja -profiilia jalankulkijoiden keskuudessa sekä järjestelmän mahdollisuuksia vähentää odotusaikoja rajanylityspaikoilla. Tutkimus aloitettiin aiempien tutkimustulosten paljastettua, että vuonna 2005 liikennetukokset ja muut rajamuodollisuuksiin liittyvät viivästykset maksoivat bruttona noin 6 miljardia US -dollaria Yhdysvaltain ja Meksikon taloudelle. (Graves & Gompper-Graves 2011, 2.) Kyselytutkimuksen tulokset näyttivät muun muassa, että SENTRI -järjestelmää käyttävien jalankulkijoiden odotusajat rajalla olivat säännönmukaisesti paljon alhaisempia kuin tavallista rajatarkastusta käyttävien henkilöiden (Graves & Gompper-Graves 2011, 8).

SCEDC on Kaliforniassa Yhdysvalloissa sijaitsevan South San Diego County -alueen poliittisista ja yritysmaailman johtajista muodostuva voitto tavoittelematon elin, jonka tarkoituksena on edistää alueen taloudellista kehitystä. Järjestöllä on yhteistyökumppaneita myös Meksikon puolella. (SCEDC 2010.)

Työpaja rajanylityksen kehittämisestä

Cap Gemini ja Ernst & Young konsultointiyrietykset johtivat vuonna 2002 työpajaa, jonka tarkoituksena oli kartoittaa ideoita itärajan rajanylityksen kehittämiseksi. Työpajaan oli kutsuttu koolle edustajia eri rajanylitykseen liittyviltä tahoilta kuten tiehallinto, rajavartiolaitos ja tulli. Työpajan tavoitteena oli kartoittaa rajanylitykseen liittyviä toimijoita sekä mahdollisuuksia kehittää Suomesta Venäjälle tapahtuvaa rajanylitystä rekkaliikenteen sekä bussi- ja henkilöautoliikenteen kannalta lyhentämällä läpimenoaikoja ja jonojen syntyessä hallita ja lieventää niiden aiheuttamia vaikutuksia. Työpajassa kuvattiin rajanylitysprosessi, ideoitii kehitysehdotuksia prosessin parantamiseksi, arvioitiin kehitysideoiden vaikuttavuus ja niiden toteuttamisen työläys. (Cap Gemini & Ernst & Young 2002.)

Yhdeksi merkittävimmistä kehitysehdotuksista rajanylityksen nopeuttamiseksi bussi- ja henkilöautoliikenteen suhteen nousi rajanylityspaikkojen infrastruktuurin kehittäminen muun muassa kaistojen suunnittelun ja raja-asemien rakenteiden osalta. Liikenteen sujuvuuden kannalta tiedottaminen nousi myös esille, esimerkkeinä ajankohtainen tiedottaminen rajanylityspaikkojen liikennemääristä sekä todennäköisten odotusaikojen ja läpimenoajan tiedottaminen. Muun muassa Ruuhkien tasaaminen ohjaamalla liikennettä eri rajanylityspaikoille oli myös ehdotusten joukossa. (Cap Gemini & Ernst & Young 2002.)

5 Kasvava itärajan liikenne

Helsingin Sanomat uutisoi 5. tammikuuta 2012 uudesta ennätyksestä itärajan liikenteen määrässä. Rajan yli kulki 3. tammikuuta 2012 kaikkiaan 52605 matkustajaa yhden vuorokauden aikana. Määrä rikkoi noin neljällä tuhannella matkustajalla tasan vuotta aiemmin saavutetun ennätyksen. Vaalimaan rajanylityspisteen osuus ennätyksellisestä matkustajamäärästä oli 20292 henkeä, huolimatta siitä, että sen maksimikapasiteetiksi on arvioitu noin 17 000 matkustajaa vuorokaudessa (Mäkelä 2011). (Helsingin Sanomat 2012.)

Liikenne Suomen ja Venäjän välillä on kasvanut viime vuosina kovaa vauhtia. Vuonna 2009 rajanylittäjiä oli itärajalla noin 7,4 miljoonaa ja vuonna 2011 määrä nousi jo yli 10,5 miljoonaan (Rajavartiolaitos 2012d). Suurin osa tästä liikenteestä, yli kuusi miljoonaa matkustajaa vuonna 2011, kulki Kaakkois-Suomessa sijaitsevien Vaalimaan ja Nuijamaan rajanylityspisteiden kautta, jotka ovatkin Suomen ja Venäjän välisen tieliikenteen kannalta merkittävimmät rajanylityspisteet. (Rajavartiolaitos 2012b.)

Suurin osa liikenteen kasvusta johtuu venäläisten lisääntyneestä matkustamisesta Suomeen (Rajavartiolaitos 2012b). Esimerkiksi Nuijamaan raja- asemalla heidän osuutensa matkailijoiden kokonaismäärästä on jo 93,5 prosenttia (Muurinen 2012). Kun Venäjän lähellä olevia lvy -maita ei lasketa mukaan, on Suomi viime vuosina tullut venäläisten suosituimmaksi matkailukohteeksi noin 4 miljoonalla vuosittaisella kävijällä. Suomi on ohittanut suosiossaan myös Turkin ja Kiinan, jotka ovat toiseksi ja kolmanneksi suosituimmat kohteet venäläismatkailijoille (Ahonen & Saarinen 2011).

Merkittävimpanä syynä venäläisten Suomeen matkustamiseen on ostosmatkailu. Venäjä muutti vuonna 2010 tuontimääräyksiään, jonka jälkeen Venäjälle palatessaan on voinut tuoda omaan käyttöön tarkoitettua tavaraa 50 kiloa ja enintään 1500 euron arvosta päivittäin. Aiemmin tavaraa sai tuoda vain kerran kuussa 35 kiloa ja korkeintaan 1800 euron arvosta. Tämä on yksi ilmeinen syy venäläisten nopeasti lisääntyneeseen ostosmatkailuun. (Kuronen & Lampola 2012, 27.)

Euroopan Unionin ja Venäjän välille on jo pitkään kaavailtu viisumivapautta (Saarinen 2011b). Viisumivapauden astuessa voimaan erityisesti venäläisten matkailu Suomeen lisääntyisi. Pietarin ja Moskovan alueella asuvien noin 27 miljoonan asukkaan joukosta voi silloin tulla merkittävä määrä uusia matkustajia, jotka suuntaavat kulkunsa Suomeen (Kärhä 2011). Arvioiden mukaan rajaliikenteen määrä nousisi viisumivapauden toteutuessa nykyisestä noin 10 miljoonasta vähintään 16 miljoonan rajanylittäjään vuodessa (Muurinen 2012).

Itärajan raja-asemia uudistetaan lähivuosina noin 40 miljoonalla eurolla nopeasti kasvaneen rajaliikenteen seurauksena. Suurimmat uudistukset tehdään Kaakkois-Suomessa Vaalimaan ja Imatran raja-asemilla, missä rajaliikenteen sujuvuutta parannetaan muun muassa rakentamalla noin 15 miljoonalla eurolla uusia kaistoja ja tarkastuspisteitä. (Saarinen 2011a.) Pyrkimyksenä on tulevaisuudessa kohdentaa liikennettä eri kaistoille matkustajaprofiilin mukaan, jaotellen esimerkiksi perheet, liikematkustajat ja bussit erilleen (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012).

6 USA-Meksiko -raja

Yhdysvaltojen ja Meksikon välinen raja-alue on kehittynyt viimeisten 60 vuoden aikana merkittäväksi niin väkimäärältään kuin taloudelliselta vaikutukseltaankin (Martínez 2006, 117-121). Halpa työvoima Meksikon puolella rajaa on houkuttellut Yhdysvaltalaisia yrityksiä siirtämään tuotantoaan Meksikon puolelle raja-alueella. Myös Yhdysvaltojen puolelta rajasta on houkuttellut yrityksiä muun muassa edullisempien tuotantokustannusten avulla. Yhdysvaltojen, Kanadan ja Meksikon kesken vuonna 1994 voimaan astunut NAFTA -vapaakauppasopimus lisännyt myös osaltaan USA-Meksiko -raja-alueen väestöä. Puolustusteollisuus ja Yhdysvaltain asevoimat ovat kotiutuneet Yhdysvaltain luoteisosavaltioihin ja tuoneet alueelle vaurautta ja ihmisiä. Merkittävänä syynä tähän on muun muassa alueen suotuista ilmasto ohjuskokeiluille ja alueella olevat laajat aukeat alueet maanpinnalla tapahtuvaa koulutusta varten. (Martínez 2006, 18-121.)

USA-Meksiko rajalla on paljon rajan kahtia jakamia kaupunkeja (Martínez 2006, 120). Muun muassa Nogalesin kaupungissa raja-aita kulkee kaupungin läpi. Tästä johtuen rajaa ylitetään kaupungin rajanylityspisteen kautta hyvin arkistenkin päivittäisasioiden vuoksi kuten ravintolassa tai kaupassa käynti, tai koulumatka rajan toiselle puolelle. Monet käyvät työssä rajan toisella puolella. (Larkins 2012.)

Yhdysvaltojen ja Meksikon välinen raja on liikennemääriltään yksi maailman vilkkaimmista, ellei vilkkain. Liikennemäärät olivat huipussaan vuosien 1999 ja 2002 välillä, jolloin Meksikosta Yhdysvaltoihin saapuvien matkustajien vuosittainen määrä oli parhaimmillaan lähes 300 miljoonaa. Rajaliikenne on kuitenkin nykyään lähes puolittunut vuoteen 2002 verrattuna. Vuonna 2011 rajan ylitti Meksikosta Yhdysvaltoihin hieman alle 159 miljoonaa matkustajaa. (Research and Innovative Technology Administration 2011.) Huolimatta liikenteen suhteellisesta vähenemisestä, jonotusajat ovat USA:n ja Meksikon rajalla monin paikoin jopa noin kahden tunnin luokkaa ruuhka-aikoina (Dibble & Zúñine 2011; Thomas 2012).

Ilmastoltaan Yhdysvaltain ja Meksikon välinen raja-alue on lämmin, kuiva ja pitkälti aavikkoaluetta. Tämä mahdollistaa rajatarkastusten suorittamisen ulkona ympärivuotisesti (Havainnointi 2012).

San Ysidron rajanylityspaikka

San Ysidron rajanylityspaikka valittiin tarkasteltavaksi tässä tutkimuksessa johtuen sen ainutlaatuisesta luonteesta maailman vilkkaimpana rajanylityspaikkana. Huolimatta liikennemäärän yleisestä laskusta USA-Meksiko rajalla, San Ysidron rajanylityspaikalla Kaliforniassa odotetaan liikenteen määrän kasvavan 90 prosenttia seuraavien 20 vuoden aikana (Dibble & Zúñine 2011). San Ysidro on jo nyt maailman vilkkain raja-asema Meksikosta USA:han päivittäin saapuvilla noin 80,000 matkustajallaan (Graves & Gompper-Graves 2011, 2). Tilanne muistuttaa Suomen ja Venäjän välisen rajaliikenteen kasvua ja sen tuomia haasteita, joskin liikenteen kasvu ja määrät ovat San Ysidrossa vielä paljon suuremmassa mittakaavassa. U.S. General Services Administration (GSA), virasto joka vastaa Yhdysvaltojen raja-asemien infrastruktuurista, teki vuonna 2009 tutkimuksen, jonka mukaan odotusajat San Ysidron rajanylityspisteellä tulevat pitenemään jopa 10 tuntiin vuoteen 2030 mennessä, ellei raja-asemaa uudisteta (Dibble & Zúñine 2011).

GSA aloitti vuonna 2011 577 miljoonan dollarin suunnittelu- ja rakennusprojektin San Ysidron raja-aseman uudistamiseksi. Kyseessä on suurin ja kallein infrastruktuuriprojekti, johon Yhdysvaltain hallinto on ikinä ryhtynyt maarajoillaan. Sen on määrä valmistua vuoteen 2016 mennessä ja sen tavoitteena on muun muassa vähentää USA:han tulevan liikenteen maksimiodotusaikoja nykyisestä noin 2-3 tunnista 30 minuuttiin. Uudistuksen myötä rajamuodollisuuksissa on määrä hyödyntää yhä enemmän tekniikkaa sekä lisätä joustavuutta rajatarkastuskaistojen avaamisessa ja sulkemisessa. USA:han tulevien rajatarkastuskaistojen määrää kasvatetaan nykyisestä 24 kaistasta 34 kaistaan ja tarkastuspisteitä asennetaan jokaiselle kaistalle kaksi kappaletta suuremman tehokkuuden saavuttamiseksi. USA:n tekemät tarkastukset Meksikoon meneville rajanylittäjille ovat kasvaneet vuoden 2001 syyskuun 11. iskujen jälkeen, mikä on hidastanut myös maasta poistuvien rajamuodollisuuksia. Näin ollen myös Meksikoon päin kulkevia kaistoja on suunniteltu lisäävän nykyisestä kuudesta kappaleesta 19 kappaleeseen. Suunnitelman mukaan myös Trusted Traveler - rajatarkastusjärjestelmien toimintaa laajennetaan, mahdollistamalla yhä sujuvampi rajatarkastus näihin järjestelmiin ennalta rekisteröityneille matkustajille. (Dibble & Zúñine 2011; The Miller Hull Partnership 2012.)

San Ysidron raja-aseman uudistushanketta on tehty yhteistyössä Meksikon viranomaisten kanssa. Myös Meksiko on suunnitellut yli 53 miljoonan dollarin suuruisia uudistuksia omalle puolelleen rajaa, kehittääkseen raja-asemaansa vastaamaan paremmin nykyisiä vaatimuksia.

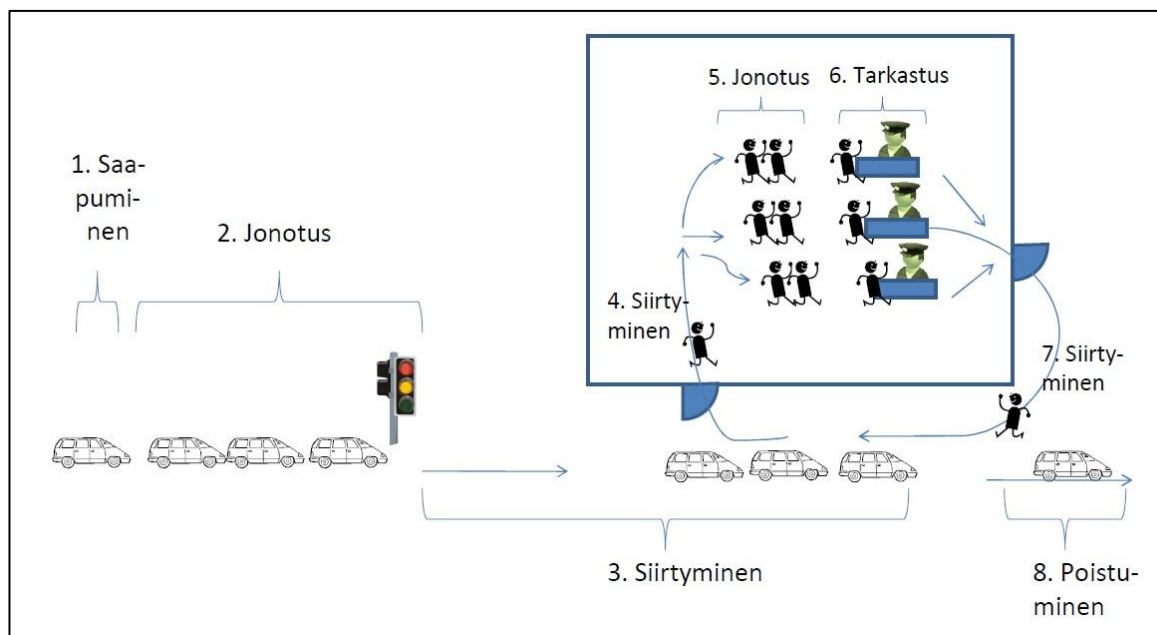
Muun muassa USA:han suuntaavien kaistojen määrää kasvatetaan nykyisestä 6 kaistasta 20 kaistaan. (Dibble & Zúñine 2011.)

7 Rajatarkastusprosessi Suomen itärajalla

Rajavartiolaitoksen itärajalla suorittamia rajatarkastuksia säätelee Suomen laki ja sen lisäksi Schengen -sopimus. Suomen itäraja on osa Schengen -alueen ulkorajaa, mikä asettaa osaltaan veloitteita siellä tehtäville rajatarkastuksille. Jokainen Schengen -alueeseen kuuluvan maan kansalainen voi kulkea ulkorajan yli vähimmäistarkastuksella. Schengen -sopimus edellyttää, että jokaiselle Schengen -alueelle pyrkivälle non-Schengen -kansalaiselle on puolestaan tehtävä perusteellinen rajatarkastus. (European Union 2012.)

Suomen maarajalla sijaitsevilla rajanylityspaikoilla on käytäntönä suorittaa rajatarkastukset siten, että maahan saapuvien matkustajien on raja-asemalle saavuttuaan poistuttava ajoneuvosta ja siirryttävä rakennukseen, jossa suoritetaan rajatarkastus (Kuva 1) (Hamunen 2009).

Matkustaja saapuu rajanylityspaikalle ja pysähtyy jonotuspisteeseen odottamaan kunnes liikennevalo ohjaa hänet eteenpäin. Kun matkustaja saapuu ajoneuvollaan autokaistaa pitkin rajatarkastusrakennuksen eteen, hän pysäyttää ajoneuvonsa autokaistalle, poistuu siitä ja astuu sisälle rajatarkastusrakennukseen. Rakennuksessa matkustaja kävelee yhdelle tarkastuspisteistä. Pisteille saattaa olla jonoa, jolloin matkustaja joutuu odottamaan. Tarkastuspisteellä rajatarkastaja suorittaa joko vähimmäis- tai perusteellisen tarkastuksen, jonka jälkeen, mikäli kaikki on kunnossa, matkustaja voi palata ajoneuvolleen ja jatkaa matkaa. (Hamunen 2009.)



Kuvio 2 Itärajan rajatarkastusprosessi Suomeen saavuttaessa (Hamunen 2009)

Vähimmäistarkastukseen kuuluu henkilön tunnistaminen matkustusasiakirjan perusteella (passi) ja matkustusasiakirjan tarkistaminen muun muassa sen aitouden ja voimassaolon varmistamiseksi. (European Union 2012; Kaakkois-Suomen ELY -keskus.)

Perusteelliseen tarkastukseen kuuluu vähimmäistarkastuksen lisäksi viisumin tarkistus ja leimaaminen, maahantuloedellytysten täyttymisen varmistaminen, sisältäen VIS (Visa Information System) -tietokannan tarkistamisen. Se voi sisältää tarvittaessa myös henkilön sekä hänen matkatavaroidensa tutkimisen muun muassa henkilöllisyyden tai matkantarkoituksen selvittämiseksi. (European Union 2012; Kaakkois-Suomen ELY -keskus; Mäkelä 2011.)

Itärajalla keskimäärin kuluva aika vähimmäistarkastuksessa on noin 15-30 sekuntia per henkilö (Hurskainen 2012). Parhaimmillaan suomalaisen paljon matkustavan henkilön tarkastukseen kuluu vain 5-10 sekuntia. Non-Schengen -matkustajan tarkastamiseen kuluu noin 1-3 minuuttia. (Mäkelä 2012b). Schengen -alueen ulkorajalle annettu suositus rajatarkastusten kestoksi on 3 minuuttia. (Mäkelä 2011). Rajavartiolaitoksen tavoitteena on pitää matkustajilla rajatarkastusprosessiin kuluva aika maksimissaan 10 minuutissa (Tulossuunnitelma 2010, toiminta- ja taloussuunnitelma 2011-2014 2009).

Itärajalla on ollut käytössä monia rajanylitysprosessia nopeuttavia menetelmiä, joita on sovellettu tutkimuksessa käsitellyn normaalin rajatarkastusprosessin ohella. Seuraavassa käsitellään niistä tutkimuksen kannalta oleellisimpia.

Pikakaista

Vuosien 1996 ja 2006 välillä oli käytössä niin sanottu pikakaista. Se oli erillinen, ainoastaan vähimmäistarkastuksen edellyttäville Schengen -kansalaisille tarkoitettu rajatarkastuskaista, jossa tarkastus suoritettiin tarkastuskopin ikkunaluukulta käsin kaistan reunassa (Mäkelä 2011). Toiminta-periaate oli siten monilta osin sama kuin SENTRI:ssä. Pikakaista oli suosittu tarkastusmuoto, mutta vuonna 2006 se lopetettiin voimaan astuneiden Schengen -säännösten vuoksi.

Tunnettu rajanylittäjä

Itärajalla on käytössä tunnetun rajanylittäjän status, joka vastaa jossain määrin SENTRI:n rekisteröitynyttä matkustajaa. Esimerkiksi nuhteeton henkilö, joka ylittää rajan samalla rajanylityspaikalla viisi kertaa viikossa voi saada statuksen. Hänelle tehdään kunnollinen tarkastus jonka pohjalta hänestä tehdään tietyt merkinnät. Tästä lähtien henkilön rajatarkastus on erittäin lyhyt, sillä rekisterihakuja ja maahantulopuhuttelua ei tarvitse enää tehdä.

ABC - automaattinen rajatarkastus

ABC (Automated Border Control) eli automaattinen rajatarkastusjärjestelmä on ollut Vaalimaan rajanylityspisteellä käytössä vuodesta 2009 lähtien. Kyseessä oli aluksi pilottihanke, jossa kokeiltiin järjestelmän toimintaa maarajalla. ABC on ollut käytössä Helsinki-Vantaan lentoasemalla vuodesta 2008 lähtien. Järjestelmä suorittaa koneellisesti passintarkastuksen ja matkustajan henkilöllisyyden tunnistamisen ja vahvistamisen perustuen matkustajan biometriseen tunnistukseen. Sitä voivat käyttää kaikki Euroopan Unionin, Euroopan talousalueen ja Sveitsin (EU/ETA/CH) -maiden kansalaiset, joilla on hallussaan biometrinen passi. (Rajavartiolaitos 2012a.)

Automaattinen rajatarkastus ei sovellu toistaiseksi non-Schengen kansalaisille, joten esimerkiksi Venäläiset joutuvat kulkemaan edelleen manuaalisen rajatarkastuksen kautta. Rajavartiolaitoksen tavoitteena on kuitenkin tulevaisuudessa laajentaa järjestelmää toiminaan myös kolmansien maiden kansalaisille. (Mäkelä 2011.)

8 SENTRI-rajatarkastusjärjestelmä

SENTRI (Secure Electronic Network for Travelers Rapid Inspection) on USA:n ja Meksikon välisellä rajalla vuonna 1995 käyttöön otettu rajatarkastusjärjestelmä, jonka tarkoitus on

mahdollistaa normaalia rajatarkastusprosessia nopeampi rajanylitys. (U.S. Customs and Border Protection 2010a.)

Kyseessä on niin sanottu Trusted Traveler -järjestelmä, jonka periaatteena on, että sitä käyttäville henkilöille on tehdään perusteellinen taustaselvitys ennen heidän hyväksymistään järjestelmän käyttäjiksi. Taustaselvityksen sekä saatujen tietojen jatkuvan päivityksen perusteella heitä voidaan pitää matalan riskitason rajanylittäjinä. Teknisesti nopeampi rajanylitys on saavutettu automatisoimalla rajatarkastusprosessia sekä rakentamalla oma tarkastuskaista järjestelmää käyttäville matkustajille. (U.S. Customs and Border Protection 2010a.)

SENTRI on tarkoitettu säännöllisille rajanylittäjille. Rekisteröityminen SENTRI:n käyttäjäksi maksaa 122,25 USD per henkilö, joka osaltaan toiminee rajoittavana tekijänä käyttäjien määrälle. (U.S. Customs and Border Protection 2010a). Vuonna 2008 SENTRI -käyttäjiä oli noin yhdeksän prosenttia kaikista USA:n ja Meksikon välisistä rajanylittäjistä. Kuitenkin esimerkiksi kaikkein vilkkaimmalla maarajan rajanylityspaikalla San Ysidrossa SENTRI -matkustajien osuus oli noin 18 prosenttia. (U.S. Customs and Border Protection 2008.)

Järjestelmä on käytössä myös jalankulkijoille sekä on meriteitse kuljettaessa. SENTRI on käytössä ylittäessä rajaa Meksikosta USA:n suuntaan. SENTRI:ä operoi Yhdysvaltain rajaviranomainen U.S. Customs and Border Protection (CBP). (U.S. Customs and Border Protection 2010a.)

SENTRI:ä käyttävien matkustajien tulee olla ennakkoon rekisteröityneitä järjestelmään. Heidän tulee olla Yhdysvaltojen tai Meksikon kansalaisia tai Yhdysvaltoihin pysyvän oleskeluluvan saaneita henkilöitä (Larkins 2012; U.S. Immigration Visa & Travel). Rekisteröitymisessä henkilöstä tehdään perusteellinen taustaselvitys, jossa käydään läpi muun muassa viranomaisten tietokantoja mahdollisten rikkeiden tai rikosten havaitsemiseksi. Rekisteröitävältä otetaan talteen kaikki kymmenen sormenjälkeä. Lisäksi rekisteröitymisprosessiin sisältyy viranomaisen tekemä haastattelu. Käytännössä SENTRI:n käyttäjäksi hyväksyttävän henkilön tulee olla täysin nuhteeton taustaltaan. (U.S. Customs and Border Protection 2010a.)

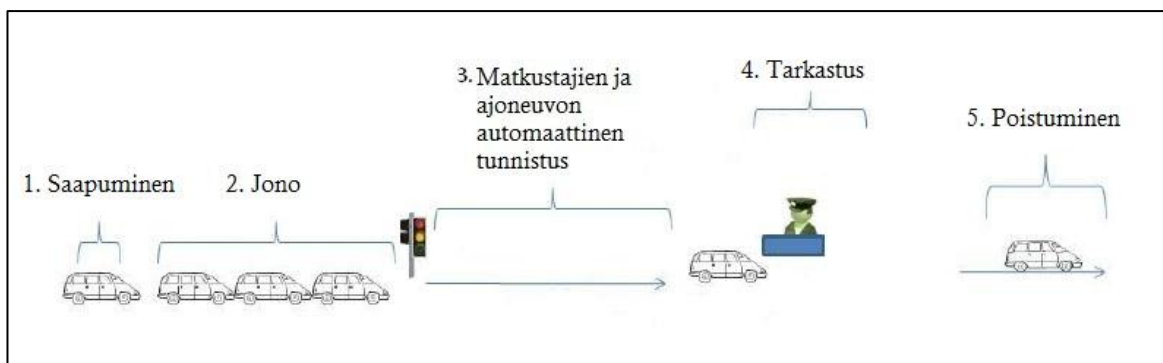
Mikäli henkilö hyväksytään SENTRI:n käyttäjäksi viranomaisen suorittaman haastattelun jälkeen, hänelle annetaan RFID -sirulla varustettu SENTRI -kortti, jonka avulla hän voi käyttää SENTRI -rajatarkastusta rajaa ylittäessään. Kortti on voimassa viisi vuotta kerrallaan.

Prosessin kuvaus

SENTRI:n käyttäjäksi rekisteröitynyt matkustaja saapuu ajoneuvolla jonotuskohtaan, josta liikennevalo ohjaa hänet jatkamaan matkaansa kaistaa pitkin rajatarkastuspisteelle (Kuva 2). Hänen lähestyessään rajatarkastuspistettä elektroniset lukijalaitteet tunnistavat automaattisesti ajoneuvon sekä sen sisällä olevat matkustajat jo ennen kuin he ovat edenneet rajatarkastuspisteelle. (U.S. Customs and Border Protection 2010a.)

Jotta järjestelmä tunnistaa matkustajat, tulee kunkin pitää omaa RFID -sirulla varustettua SENTRI -korttiaan ikkunatasolla ja näkyvillä siten, että lukijalaitteen ohi ajettaessa laite pystyy ”näkemään” ja lukemaan jokaisen matkustajan RFID-kortin. Kun RFID kortit on luettu, tietojärjestelmä hakee ajoneuvon sekä sen matkustajien tiedot automaattisesti rajatarkastajan tietokoneelle (Liite 1). Matkustajien on varauduttava esittämään kaikkien ajoneuvossa olevien henkilöiden matkustusasiakirjat. Rajatarkastaja vahvistaa, että tiedot pitävät paikkansa ja päästää sen jälkeen ajoneuvon rajan yli tai ohjaa tarvittaessa jatkotarkastukseen (U.S. Customs and Border Protection 2010a.)

SENTRI:n käyttäjillä on joitakin rajoituksia normaaliin rajatarkastukseen nähden. He eivät esimerkiksi saa hinata peräkärriä ajoneuvonsa perässä ylittäessään rajaa. Jos he haluavat tuoda peräkärriyn rajan yli, heidän tulee kulkea normaalin rajatarkastuspisteen kautta. (U.S. Customs and Border Protection 2010b.)



Kuvio 3 SENTRI -rajatarkastusprosessi (Hamunen 2009)

SENTRI:n käyttäjälle annetaan RFID -sirun sisältävä tarra, joka tulee liimata rajanylityksessä käytettävään ajoneuvoon, jotta myös se voidaan tunnistaa elektronisesti rajanylityspisteelle saavuttaessa (Liite 1). Jokaisen SENTRI:n käyttäjän tulee olla rekisteröitynä rajanylityksessä käytettävän ajoneuvon kuljettajaksi tai matkustajaksi. Yksi käyttäjä voi rekisteröidä korkeintaan neljä eri ajoneuvoa, joilla hän ylittää rajan käyttäen SENTRI:ä ja yhteen ajoneuvoon voidaan rekisteröidä korkeintaan 8 matkustajaa. (U.S. Customs and Border Protection 2010a.)

SENTRI -kaistalle on asennettu tunnistimet, jotka lukevat ajoneuvossa olevan RFID -tarran, jonka perusteella ajoneuvo tunnistetaan. Lisäksi ajoneuvon rekisterikilpi luetaan automaattisesti ja sen tiedot tarkistetaan eri tietokantoja vasten mahdollisten rikosten tai rikkeiden havaitsemiseksi. (U.S. Customs and Border Protection 2010a.)

Matkustajien ennakkorekisteröitymisen ja prosessin automatisoinnin avulla SENTRI -rajatarkastukseen kuluva aika on saatu putoamaan keskimääräisestä 30-40 sekunnista noin 10 sekuntiin. (U.S. Customs and Border Protection 2010a.) USA-Meksiko rajalla Nogalesin rajanylityspisteellä Arizonassa jonotusaika SENTRI:in on mukaan yleisesti 0-5 minuuttia kun samanaikaisesti normaaliin rajatarkastukseen jonotus kestää noin tunnin tai enemmän. (Larkins 2012; U.S. Customs and Border Protection n.d a).

9 Tutkimuksen tulokset

Itärajan ja SENTRI:n rajatarkastusprosessien antamia tuloksia ei voi aivan suoraan verrata keskenään, johtuen niiden erilaisesta käyttötarkoituksesta. Tutkimuksessa käsiteltiin itärajalla suoritettavaa rajatarkastusprosessia, joka on tarkoitettu kaikille rajanylittäjille. SENTRI puolestaan on järjestelmä, joka on tarkoitettu vain siihen erikseen hyväksytyille rekisteröityneille käyttäjille. Tutkimuksen aikana suoritettavat haastattelut ja muu lähde aineisto kuitenkin osoittivat, että SENTRI:ssä sovelletut menetelmät voisivat monelta osin olla toimivia myös itärajalla. Itärajalla on myös ollut tutkimuksessa käsitellyn normaalin rajatarkastusprosessin lisäksi käytössä joitakin samoja menettelyitä kuin SENTRI:ssä. Tässä kappaleessa käsitelen tutkimuksen aikana syntyneitä johtopäätöksiä.

9.1 Itärajan rajatarkastusprosessi

Rajatarkastusprosessin sujuvuuden kannalta merkittävin heikkous itärajalla näyttäisi olevan matkustajien yleinen tarve poistua ajoneuvoistaan ja kulkea tarkastusrakennukseen rajatarkastusta varten. Tämä vie paljon turhaa aikaa ja hidastaa siten rajatarkastusprosessia (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012). Itärajan rajatarkastusprosessissa on kahdeksan vaihetta, verrattuna SENTRI -prosessin viiteen vaiheeseen. Rajavartiolaitos tosin suorittaa ainakin Nuijamaan rajanylityspisteellä rajatarkastuksia myös autokaistoilla (Pätilä 2012). Huolimatta rajaliikennettä haittaavasta vaikutuksestaan, rajanylittäjät eivät koe ajoneuvoista poistumista rajatarkastuksen vuoksi ongelmallisena (Mäkelä 2011). Tämä on ymmärrettävää, sillä yksittäisen rajanylittäjän näkökulmasta ajoneuvosta poistuminen ei todennäköisesti ole epämiellyttävää kenties jo tunteja kestäneen autossa istumisen jälkeen. Lisäksi ongelmana on, että palattuaan ajoneuvolle tarkastuksen jälkeen matkustaja voi joutua odottamaan vielä edessään olevan ajoneuvon omistajaa, joka saattaa olla edelleen rajatarkastuksessa.

Ennen kuin omistaja saapuu, edessä oleva auto tukkii kulkureitin, jolloin kaikki sen takana olevat ajoneuvot saattavat joutua odottamaan. (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012.)

Mäkelän (2012b) mukaan rajavartiolaitos tiedostaa itärajan rajatarkastusprosessia hidastavat tekijät ja monia toimenpiteitä on tehty rajanylityksen nopeuttamiseksi. Muun muassa tunnetun rajanylittäjän toimintamalli nopeuttaa rajatarkastusta. Ongelmana on, että vaikka rajatarkastukseen kuluva aika on lyhyt, joutuu tunnettu rajanylittäjä edelleen jonottamaan samoilla autokaistoilla hitaampien matkustajien kanssa. Tämä käytännössä mitätöi ajallisen hyödyn, jonka tunnettu rajanylittäjä tarkastuksessa saavuttaa (Mäkelä 2012b). Pikakaista on ollut monilta osin hyvä ja suosittu menettely aikoinaan. Ongelmaksi havaittiin sääolosuhteet, jotka hankaloittivat autokaistalla suoritettavaa rajatarkastusta. (Mäkelä 2011). Käytännössä kaistatarkastuksia voitaisiin suorittaa Suomen sääolosuhteissa esimerkiksi hallissa, jonka läpi kulkisi useita tarkastuskaistoja. Halli antaisi suojan sääoloja vastaan ja mahdollistaisi siten laajamittaisen ja pysyvän rajatarkastusten suorittamisen kaistoilla.

9.2 SENTRI -rajatarkastusprosessi

SENTRI tarjoaa liikenteen sujuvuuden kannalta selkeästi itärajan rajatarkastusta nopeampia toimintatapoja, joista merkittävimmät ovat SENTRI:n käyttäjille varatut omat ruuhkattomat tarkastuskaistat ja kaistoilla suoritettava rajatarkastus. Kaistatarkastuksen ansiosta SENTRI -rajatarkastusprosessista puuttuu kokonaan vaihe, jossa matkustaja poistuu ajoneuvostaan tarkastusrakennukseen rajatarkastuksen suorittamista varten. Tämä tarkoittaa merkittävästi yksinkertaisempaa ja nopeampaa prosessin kulkua. Lisäksi SENTRI -matkustajien automaattinen ja ennakoiva tietojen haku rajatarkastajan päätteelle nopeuttaa huomattavasti itse rajatarkastusta.

SENTRI on tarkoitettu säännöllisesti rajan ylittävälle henkilölle. Säännölliset rajanylittäjät, jotka kuormittavat rajanylityspaikkoja suhteessa eniten, vähentävät periaatteessa jatkuvaa työmäärää rajanylityspisteellä käyttäessään SENTRI:ä, jolloin heidän tarkastamiseensa kuluva aika ja siihen vaadittavat resurssit vähenevät huomattavasti. Situation Scope IV -seminaarissa, jossa käsiteltiin muun muassa rajaturvallisuutta, todettiin SENTRI:ä koskevan esityksen jälkeen, että minimitarkastuksen tekeminen on järkevää niin resurssien käytön suhteen kuin taktisestakin näkökulmasta (Situation Scope IV -seminaari 2012). Matalan riskitason rajanylittäjät on järkevää päästää rajan yli vähimmäistarkastuksella, jolloin voimavaroja voidaan keskittää enemmän perusteellisen tarkastuksen vaativiin henkilöihin.

SENTRI:ssä käytettävä ennakkorekisteröityminen sekä automaatio matkustajan tietojen hakemiseksi rajatarkastajan päätteelle ei todennäköisesti nopeuttaisi Schengen -matkustajan rajatarkastusta merkittävästi nykyisestä, joka on Mäkelän (2012b) mukaan parhaimmillaan

vain 5-10 sekuntia. Sen sijaan non-Schengen -matkustajien nykyiseen rajanylitykseen näillä menettelyillä olisi todennäköisesti nopeuttava vaikutus. Toisaalta itärajalta nykyisinkin jo käytössä oleva tunnetun rajanylittäjän status vastaa jossain määrin ennakkorekisteröitymisen ja tietojen haun automatisoinnin antamia ajallisia hyötyjä. Tunnetun rajanylittäjän statuksen soveltaminen on kuitenkin rajallista verrattuna SENTRI:iin. Tunnetun matkustajan status on voimassa ainoastaan kyseisellä raja-aseamalla, jossa se on myönnetty, kun taas SENTRI -järjestelmän tarjoama nopea rajanylitys on käytössä kaikilla raja-aseamalla, joilla järjestelmä on käytössä (U.S. Customs and Border Protection 2010a).

Euroopan Unioni on kehittämässä Smart Borders nimistä järjestelmää, jonka yhtenä tarkoituksena on hyödyntää nykYTEKNOLOGIAA EU:n ulkorajoilla suoritettavissa rajatarkastuksissa. Perusteena järjestelmälle Euroopan Komissio on esittänyt jatkuvasti lisääntyvän matkailun määrän Euroopan Unioniin ja sitä kautta rajatarkastusten vaatimat uudistukset niiden tehostamiseksi nykyisistä, pitkälti manuaalisesti tehtävistä rajatarkastuksista. (European Union 2011.)

Smart Borders järjestelmä koostuisi ainakin kahdesta erillisestä järjestelmästä: Exit Entry System (EES) ja Registered Traveler Programme (RTP). Exit Entry System on järjestelmä, joka rekisteröi jokaisen kolmannen maan kansalaisen saapumistiedot heidän tullessa Schengen -alueelle ja poistumistiedot heidän lähtiessään Schengen -alueelta. (European Union 2011.)

Registered Traveler Programme on suunnitteilla oleva järjestelmä, joka muistuttaa paljon SENTRI -rajatarkastusjärjestelmää. Siihen rekisteröitymällä kolmansien maiden kansalaiset voisivat kulkea kevennetyn ja normaalia nopeamman rajatarkastuksen läpi Schengen -alueelle saapuessaan ja näin säästää huomattavasti aikaa rajamuodollisuuksissa (European Union 2011). Se, miten järjestelmä käytännössä implementoidaan Suomen itärajalle ja millaiset konkreettiset hyödyt siitä seuraavat rajaliikenteen sujuvuudelle, jää nähtäväksi. Rajatarkastuksen kehittäminen ilman kaistatarkastusta nopeuttaa rajanylitystä vain tiettyyn pisteeseen asti. Smart Borders -hankkeen odotetaan tuovan konkreettisia tuloksia kuluvan vuosikymmenen loppupuolella (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012).

9.3 Rajaliikenteeseen vaikuttavat tekijät

Kaistasuunnittelu on yksi tärkeimmistä tekijöistä kasvavien rajanylittäjämäärien hallitsemisessa ja rajanylityspisteen ruuhkautumisen välttämiseksi. Jonot tulisi pystyä hajauttamaan useisiin eri pisteisiin, jolloin ne purkautuisivat nopeammin ja tasaisemmin (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012). Mäkelän (2011; 2012b) mukaan Vaalimaalla käytössä olevista ABC -porteista, samoin kuin tunnetun matkustajan statuksesta, olisi suurin hyöty, jos niille olisi oma kaista rajalta asti, jolloin biometrisella passilla varustetut Schengen -

kansalaiset voisivat käyttää ABC -laitteita ja tunnetut rajanylittäjät kulkea nopeasta rajatarkastuksesta ilman jonottamista tavanomaisilla autokaistoilla perinteisesti ja useimmiten hitaammin tarkastettavien matkustajien joukossa.

Kysyttäessä kehityskohteita itärajan rajanylityksessä Mäkelä (2012b) toteaa, että omat riittävän pitkät kaistat Schengen -matkustajille ovat olleet ajatuksena jo pitkään. Näin voitaisiin eriyttää perusteellisen tarkastuksen vaativat non-Schengen -matkustajat nopeammin rajamuodollisuuksista läpi pääsevät Schengen -matkustajat toisistaan, jolloin Schengen -matkustajat selviäisivät rajanylityksestä huomattavasti nopeammin.

Euroopan Unioni sääntelee Schengen -alueen ulkorajojen rajatarkastuksia, joten rajavartiolaitoksen ei ole järkevää kehittää rajatarkastuksia eri suuntaan kuin mihin Euroopan Unioni on menossa. SENTRI:n kaltaisen järjestelmän luominen olisi epäilemättä kallis ja vaativa projekti. Rajavartiolaitoksen esikunnan mukaan (2012) EU:n linjauksista poikkeavaa rajatarkastusjärjestelmää olisi vaikea poistaa käytöstä tilanteessa, jossa EU:n säännösten muuttuminen sitä vaatisi ja jossa matkustajat olisivat jo tottuneet käyttämään järjestelmää. Tästä huolimatta raja-asemien infrastruktuuria päivitetään vastaamaan paremmin nykyisiä ja tulevaisuuden liikennemääriä (Saarinen 2011a). Mäkelän (2012b) mukaan rajalliset taloudelliset resurssit kuitenkin rajoittavat tahtia, jolla rajanylityspaikkoja voidaan kehittää.

10 Yhteenveto

Nykyiset käytännöt rajatarkastuksissa ovat syntyneet pitkälti olosuhteiden sanelemina. Esimerkiksi rajatarkastusten suorittaminen sisätiloissa sen sijaan, että ne suoritettaisiin autokaistalla, johtuu pitkälti Suomen haastavista sääolosuhteista talvisaikaan, jolloin sekä työskentely että tekniikan toimiminen ulkona on haastavampaa (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012). Toisaalta autokaistallakin tapahtuvia tarkastuksia on kokeiltu Suomessa, mutta niiden antamaa profilointi-informaatiota matkustajista pidettiin riittämättömänä. Kun matkustaja joutuu kävelemään ajoneuvostaan sisälle tarkastusrakennukseen, pystyvät rajatarkastajat paremmin havainnoimaan henkilön käyttäytymistä ja olemusta, ja näin tekemään paremman arvion esimerkiksi henkilön mahdollisista vilpillisistä aikeista ja siitä, missä kunnossa henkilö on. (Mäkelä 2011; Kärhä 2011.) Kaistatarkastuksia suoritetaan kuitenkin jossain määrin edelleen Nuijamaan raja-asemalla. Rajaliikenteen sujuvuuden kannalta kaistatarkastukset olisivat kuitenkin selkeästi tavoiteltava vaihtoehto, kuten rajavartiolaitoksen suunnittelupuoli antaa asian ymmärtää (Rajavartiolaitoksen esikunta 2012). Tulevaisuuden tavoitteissa suuntaus näyttäisi olevan rajatarkastusten siirtäminen laajamittaisesti autokaistoille. Rajanylityspaikoille tehtävät uudistukset eivät kuitenkaan vielä näyttäisi viittaavan siihen kehityssuuntaan.

Euroopan Unioni on selkeästi valinnut ottaa mallia Yhdysvaltain tavasta suorittaa rajatarkastuksia ja pitkälti SENTRI:n kaltainen rajatarkastusjärjestelmä on tulossa siten Suomenkin itärajalalle. Sen tuoma hyöty rajaliikenteen sujuvuuden kannalta on pitkälti kiinni, siitä miten koko rajatarkastusprosessia uudistetaan. Jos rajanylittäjiä ei eriytetä raja-
asemalla heidän matkustajastatuksensa mukaan, pysyy rajatarkastusprosessi ajallisesti melko saman pituisena kaikille rajanylittäjille, eikä nopeammista tavoista suorittaa rajatarkastus ole silloin suurtakaan hyötyä.

Jatkotutkimuksen aihe olisi, kuinka rajatarkastukset voitaisiin Suomen olosuhteissa suorittaa ympärivuotisesti ja laajamittaisesti autokaistoilla, huomioiden erityisesti sääolosuhteet talvella.

Lähteet

- Ahonen, A. & Saarinen, J. 2011. Suomi venäläisten ykköskohde. Helsingin Sanomat 18.12.2011. Tulostettu 13.4.2012.
<http://www.hs.fi/arkisto/artikkeli/Suomi+ven%C3%A4l%C3%A4isten+ykk%C3%B6skohde/HS20111218SI2Y001u3j?free=suomi%20ven%C3%A4l%C3%A4isten%20ykk%C3%B6skohde&date=20110418&advancedSearch=&>
- Aro, M. 2012. Opinnäytetyöseminaari 15.5.2012. Espoo.
- BIOPASS II - Automated biometric border crossing systems based on electronic passports and facial recognition: RAPID and SmartGate. 2010. Frontex technical report, No 1/2010. Luxembourg: Publications office of the European Union.
- Dibble, S. & Zúñine, J. 2011. Rebuild border crossing aims to speed traffic. The San Diego Union Tribune 24.2.2011. Tulostettu 18.4.2012.
<http://www.utsandiego.com/news/2011/feb/24/rebuilt-border-crossing-aims-speed-traffic/>
- Entersol Oy. 2009. Benchmarking prosessin 10 vaihetta. Tulostettu 12.5.2012.
<http://www.qualitas-forum.fi/Laadunty%C3%B6kalut/Benchmarking/tabid/107/Default.aspx>
- European Union. 2011. Frequently Asked Questions: Smart Borders. Tulostettu 26.4.2012.
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/728&type=HTML>
- European Union. 2012. Schengen Borders Code. Tulostettu 3.5.2012.
http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons_asylum_immigration/l14514_en.htm
- Global Entry. What is Global Entry? Tulostettu 28.4.2012.
<http://www.globalentry.gov/>
- Graves, C. & Gompper-Graves, L. 2011. San Ysidro Pedestrian Crossing Report. South County Economic Development Council. Tulostettu 18.4.2012.
<http://www.sandiegosouth.com/images/SYPOE.SurveyReportFinal.pdf>
- Hamunen, J. 2009. Jonoteoria automaattisten rajatarkastusten suunnittelussa. Esitetty Raja- ja merivartiokoulun Rajaturvallisuutta kehittämässä -seminaarissa 25.8.2009. Rajavartiolaitos. Tulostettu 4.5.2012.
[http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/files/AF158669237186E6C225762000232308/\\$file/Jonoteoria_a_rajatarkastuksissa_Hamunen.pdf](http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/files/AF158669237186E6C225762000232308/$file/Jonoteoria_a_rajatarkastuksissa_Hamunen.pdf)
- Harrington, H.J. 1991. Business process improvement. The breakthrough strategy for total quality, productivity, and competitiveness. Boston: Mc Graw-Hill.
- Helsingin Sanomat. 2012. Kaakkoisrajan liikenne löi ennätykset tiistaina. 5.1.2012. Tulostettu 18.4.2012.
<http://www.hs.fi/arkisto/artikkeli/Kaakkoisrajan+liikenne+l%C3%B6i+enn%C3%A4tykset+tiistaina/HS20120105SI1Y003phl?free=raja-asetat&date=20110418&advancedSearch=&depa=Kotimaa&depa=Talous>
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 1997. Tutki ja kirjoita. 11. painos. Helsinki: Tammi.
- Kaakkois-Suomen ELY -keskus. Rajan ylittäminen. Tulostettu 26.4.2012.
http://www.rajaliikenne.fi/fin/tietoa_rajaliikenteesta/rajavartiolaitos_rajalla.html
- Kerkelä, L. 2005. Miljoonien autojen tiedot tullin rajaliikennerekisterissä. Helsingin Sanomat 23.10.2005. Tulostettu 18.4.2012.
<http://www.hs.fi/autot/artikkeli/-/HS20051023SI1Y00116b?context=oikotie>

Kuronen, M. & Lampola, H. 2012. Venäläisasiakkaiden ostokäyttäytyminen ja ostosmatkailun tulevaisuudennäkymät Lappeenrannan alueella. Saimaan ammattikorkeakoulu. Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma. Opinnäytetyö.
https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/39937/Kuronen_Miina_Lampola_Heidi.pdf?sequence=1

Martínez, O. J. 2006. Troublesome Border. Revised edition. Tucson: The University of Arizona Press.

Miller Hull Partnership. 2012. San Ysidro Land Port of Entry. Tulostettu 18.4.2012.
<http://www.millerhull.com/html/inprogress/SanYsidro.htm>

Muurinen, J. 2012. Ennätykset paukkuvat rajalla. MTV3 -uutiset. Tulostettu 13.4.2012.
<http://www.mtv3.fi/uutiset/kotimaa.shtml/2012/03/1511150/ennatykset-paukkuvat-itarajalla>

Pätilä, S. 2012. Muistiinpanot opinnäytetyöseminaarista 15.5.2012. Espoo.

Rajavartiolaitos. 2012a. Automaattinen rajatarkastus. Tulostettu 28.4.2012.
<http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/pages/59C0F501DC4DA71BC22576870025791C?opendocument>

Rajavartiolaitos. 2012b. Rajanylitysliikenne. Tulostettu 13.4.2012.
<http://www.raja.fi/rvl/ksr/home.nsf/pages/99A543BC2C207473C2256FF100300172?opendocument>

Rajavartiolaitos. 2012c. Rajatarkastukset. Tulostettu 24.4.2012.
<http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/pages/3231A131D8011026C225735A004D723F?opendocument>

Rajavartiolaitos. 2009. Tulossuunnitelma 2010, toiminta- ja taloussuunnitelma 2011-2014. Tulostettu 2.11.2011.
[http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/files/D2DF5B51C33E11BAC2257694004AC2D0/\\$file/RVL_TTS_2011_2014.pdf](http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/files/D2DF5B51C33E11BAC2257694004AC2D0/$file/RVL_TTS_2011_2014.pdf)

Rajavartiolaitos. 2012d. 10 miljoonan matkustajan raja ylitettiin ulkorajojemme rajaliikenteessä. Tulostettu 12.4.2012.
<http://www.raja.fi/rvl/bulletin.nsf/PFBD/BBC53A5A3113C4C7C2257989004E7985?opendocument>

Research and Innovative Technology Administration. 2012. Border Crossing/Entry Data: Time Series Analysis. Viitattu 18.4.2012.
http://www.bts.gov/programs/international/transborder/TBDR_BC/TBDR_BCTSA.html

Saarinen, J. 2011a. Raja-asemille isot remontit. Helsingin Sanomat 5.12.2011. Tulostettu 18.4.2012.
<http://www.hs.fi/arkisto/artikkeli/Raja-asemille+isot+remontit/HS20111205SI1YO024sc?free=it%C3%A4rajan%20liikenne&date=20110418&advancedSearch=&depa=Kotimaa&depa=Talous>

Saarinen, J. 2011b. Liikenne yli rajan tuplaantuisi. Helsingin Sanomat 24.5.2011. Tulostettu 18.4.2012.
<http://www.hs.fi/arkisto/artikkeli/Liikenne+yli+rajan+tuplaantuisi/HS20110524SI1YO015i0?free=it%C3%A4rajan%20liikenne&date=20110418&advancedSearch=&depa=Kotimaa&depa=Talous>

South County Economic Development Council (SCEDC). 2010. Viitattu 18.4.2012.
<http://www.sandiegosouth.com/>

Thomas, J. 2012. Group seeks improved border traffic flow. BanderasNews, April 19, 2012. Tulostettu 6.5.2012.

<http://www.banderasnews.com/1204/nb-fasterbordercrossing.htm>

U.S. Customs and Border Protection. 2010a. SENTRI Program Description. Tulostettu 18.4.2012.

http://www.cbp.gov/xp/cgov/travel/trusted_traveler/sentri/sentri.xml

U.S. Customs and Border Protection n.d a. Border wait times. Viitattu 7.5. ja 8.5.2012.

<http://apps.cbp.gov/bwt/>

U.S. Customs and Border Protection n.d b. Trusted traveler programs. Tulostettu 6.5.2012.

http://www.cbp.gov/xp/cgov/travel/trusted_traveler/

U.S. Customs and Border Protection n.d c. What is RFID technology? Tulostettu 7.5.2012.

<http://www.getyouhome.gov/html/rfid/RFID.html>

U.S. Customs and Border Protection. 2008. Trusted traveler programs. Tulostettu 21.10.2011.

[http://www.idforum.ischool.utoronto.ca/system/files/DHS-CBP-TrustedTraveler\(0508\)_0.pdf](http://www.idforum.ischool.utoronto.ca/system/files/DHS-CBP-TrustedTraveler(0508)_0.pdf)

U.S. Customs and Border Protection. 2010b. Video: SENTRI Orientation. Viitattu 6.5.2012.

http://www.cbp.gov/xp/cgov/travel/trusted_traveler/sentri/

U.S. Department of Homeland Security. 2006. CBP's trusted traveler systems using RFID technology require enhanced security (Redacted). Tulostettu 21.10.2011.

http://www.oig.dhs.gov/assets/Mgmt/OIGr-06-36_May06.pdf

U.S. Department of State. Schengen fact sheet. Tulostettu 6.5.2012.

http://travel.state.gov/travel/cis_pa_tw/cis/cis_4361.html

U.S. Immigration Visa & Travel. SENTRI pass application. Viitattu 7.5.2012.

http://usa.immigrationvisaforms.com/applications/apps/US_SENTRI_Application_Pack.pdf

Julkaisemattomat lähteet

BIOPASS - Study on automated biometric border crossing systems for registered passenger at four European airports. 2007. Frontex. Warsaw.

Havainnointi. 2012. Havainnointi Nogalesin raja-aseamalla 13.2.2012.

Henkilökohtainen tiedonanto Rajavartiolaitoksen esikunnassa Samu Pätilälle. 22.2.2012.

Rajavartiolaitoksen esikunta. Helsinki.

Hurskainen, T. 2012. Rajavartijamestari Tuomas Hurskaisen puhelinhaastattelu. 3.5.2012.

Rajavartiolaitos.

Kärhä, I. 2011. Harri Ruoslahden muistiinpanot keskustelusta kapteeni Ismo Kärhän kanssa.

17.6.2011. Rajavartiolaitos. Vaalimaa.

Larkins, C. 2012. Everstiluutnantti Christopher Larkinsin haastattelu. 13.2.2012. U.S. Customs and Border Protection. Nogales, AZ, USA.

Mäkelä, T. 2011. Yliluutnantti Timo Mäkelän haastattelu. 23.10.2011. Rajavartiolaitos.

Vaalimaa.

Mäkelä, T. 2012a. Mari Aron muistiinpanot yliluutnantti Timo Mäkelän haastattelusta.

14.3.2012. Vaalimaa.

Mäkelä, T. 2012b. Sähköpostikeskustelu yliluutnantti Timo Mäkelän kanssa. 7.5.2012. Rajavartiolaitos.

Situation Scope IV -seminaari. 2012. Muistiinpanot seminaarista. 30.3.-1.4.2012. Äkäslompolo.

Kuviot

Kuvio 1 Benchmarking prosessin 10 vaihetta (Entersol Oy 2009)	8
Kuvio 2 Itärajan rajatarkastusprosessi Suomeen saavuttaessa (Hamunen 2009)	18
Kuvio 3 SENTRI -rajatarkastusprosessi (Hamunen 2009)	21

Liitteet

Liite 1 SENTRI -rajatarkastuskaistan automaatiotekniikka (U.S. Customs and Border Protection 2008)	33
--	----

Liite 1 SENTRI -rajatarkastuskaistan automaatiotekniikka (U.S. Customs and Border Protection 2008)

