

**LUONNOS**

**Toimet rekkaliikenteen sujuvuuden  
parantamiseksi Suomen ja Venäjän rajalla**

**Liikenne- ja viestintäministeriö**

Luonnos 11.12.2006

## SISÄLLYSLUETTELO

ALKUSANAT .....	3
<b>1 LÄHTÖKOHDAT.....</b>	<b>4</b>
<b>2 SUOMEN JA VENÄJÄN RAJAN YLITTÄVÄ REKKALIIKENNE .....</b>	<b>6</b>
<b>3 MAHDOLLISIA RATKAISUJA REKKALIIKENTEEN ONGELMIIN .....</b>	<b>9</b>
<b>3.1 Yleistä .....</b>	<b>9</b>
<b>3.2 Raja-asemien läpäisykyvyn lisääminen.....</b>	<b>9</b>
3.2.1 Jo toteutetut tai päätetyt toimet .....	9
3.2.2 Venäjän puolen rajatoimintojen kehittäminen nykyjärjestelmän puitteissa.....	10
3.2.3 Venäjän ja Suomen raja-asemien yhdysteiden parantaminen .....	10
3.2.4 Tiedeyksien kehittäminen sisämaasta Venäjän raja-asemille .....	11
3.2.5 Sähköinen tullaus .....	12
3.2.6 Venäjän puolen rajatoimintojen uudelleen järjestely .....	12
<b>3.3 Rajalle saapuvien rekkavirtojen tasaaminen .....</b>	<b>12</b>
3.3.1 Jo toteutetut tai päätetyt toimet .....	12
3.3.2 Kaakkois-Suomen raja-asemien rekkavirtojen tasaaminen.....	12
3.3.3 Rekat odottavat vuoroaan satamissa.....	13
3.3.4 Etäodotusalueen rakentaminen rekoille.....	13
3.3.5 Etäjonotusjärjestelmä .....	14
3.3.6 Rekkaliikenteen viikonpäivävaihtelun tasaaminen .....	14
3.3.7 Kuljetusten siirtäminen rekoilta junille .....	15
<b>3.4 Syntyneiden rekkajonojen haittojen pienentäminen .....</b>	<b>16</b>
3.4.1 Jo toteutetut tai päätetyt toimet .....	16
3.4.2 Taajamien turvallisuusjärjestelyt.....	16
3.4.3 Palvelut kuljettajille (WC:t, jätehuolto, tiedotus yms.) .....	16
<b>3.5 Liikenteen rajoittaminen .....</b>	<b>17</b>
3.5.1 Suomeen saapuvan liikenteen rajoittaminen .....	17
3.5.2 Tienkäyttömaksut .....	17
<b>4 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET .....</b>	<b>18</b>

## LIITE

1. Esimerkki jonojen hallintajärjestelmän ”konseptista”
2. Alustava suunnitelma rekkajonojen odotusalueiksi Vaalimaan ja Nuijamaan raja-asemien läheisyydessä

## ALKUSANAT

Tässä raportissa esitetään lyhyen ja pitkän aikavälin toimet itärajan ylittävän rekkaliikenteen ongelmien vähentämiseksi. Kaakkois-Suomen raja-asezilla on tänä syksynä ollut ennätysellisiä jonoja, joista on aiheutunut vakavia turvallisuus- ja ympäristöongelmia erityisesti Haminan ja Vaalimaan välisen valtatieosuuden varrella asuvalle väestölle.

Suomen ja Venäjän välisen rajan ylittävän rekkaliikenteen tilannetta ja tulevaisuuden näkymiä sekä mahdollisia ratkaisuja ongelmiin on pohdittu johdollani kokoontuneessa eri viranomaisien työryhmässä. Em. työryhmän kokouksessa sovittiin 27.11.2006 kahden pikatyöryhmän asettamisesta, joista toisen tehtävänä oli tutkia mahdollisuutta etäodotusalueen rakentamiseen rajan läheisyyteen ja toisen tehtävänä ns. etäjonotusjärjestelmän periaatteita. Työryhmien puheenjohtajina ovat toimineet ylijohdaja Juhani Tervala liikenne- ja viestintäministeriöstä ja satamajohtaja Kimmo Naski Kotkan satamasta. Tämän yhteenvetoraportin on kirjoittanut yllämainittu insinööri Juha Parantainen liikenne- ja viestintäministeriöstä. Tullin yhteyshenkilö on ollut johtaja Jarkko Saksa Tullihallituksesta.

Helsingissä joulukuun XX. päivänä 2006

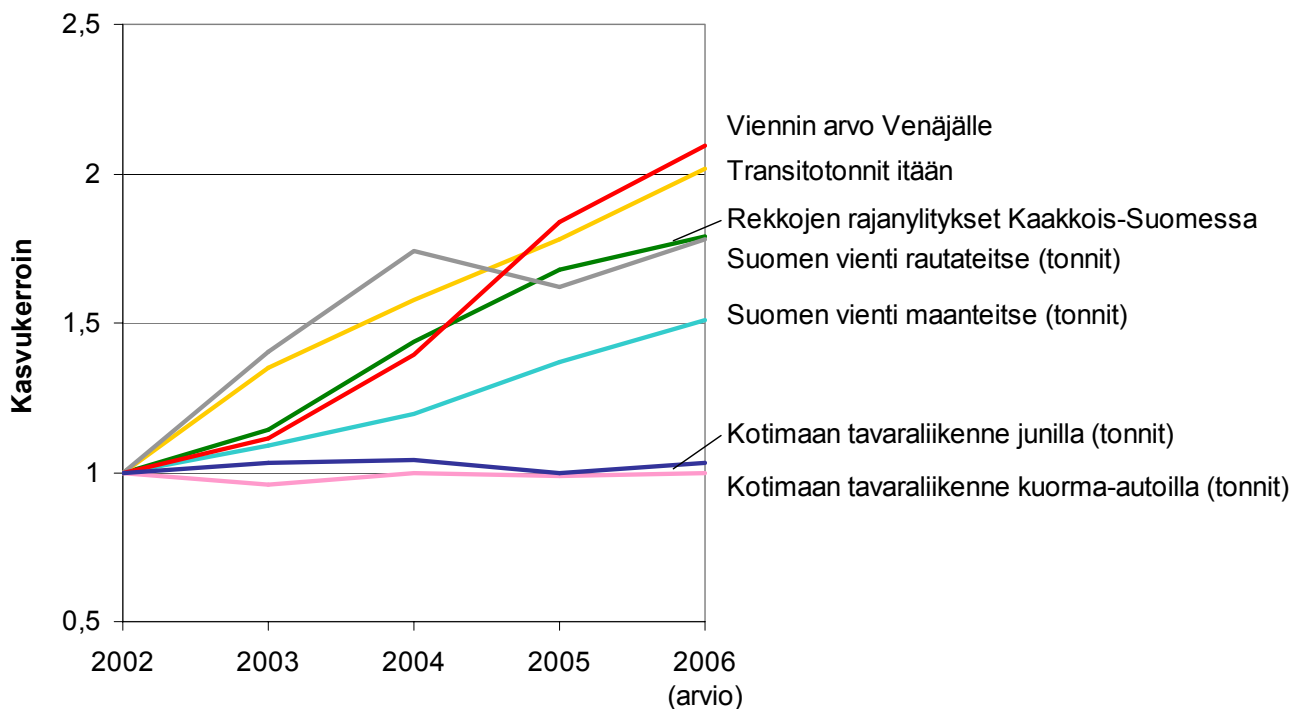
Kansliapäällikkö

Harri Pursiainen

## 1 LÄHTÖKOHDAT

Suomen ja Venäjän välinen tavaraliikenne on viime vuosina kasvanut nopeasti noin 20 - 30 % vuositahtia. Venäjästä tuli vuonna 2004 Suomen tärkein vientimaa (osuus 11 %) ja toiseksi tärkeimmäksi tuontimaaksi (osuus 14 %). Vientiä ovat vauhdittaneet etenkin puhelinlaitteet, autot sekä teollisuuden koneet ja laitteet. Matkapuhelinten viennissä Venäjä kohosi vuonna 2005 tärkeimmäksi vientimaaksi. Tuontia ovat hallinneet energiatuotteet: Venäjän osuus Suomeen tuodusta raakaöljystä on yli 80 %.

**Tavaraliikenteen kehitystrendejä (lähteet: Tulli, Tiehallinto)**



Venäjän kaupan viennin ja tuonnin erilaisen profiilin vuoksi kuljetuksiin käytettävät liikennemuodot ovat erilaiset. Suomen vientitonneista Venäjälle noin 70 % kuljetetaan maanteitse, mutta tuontikuljetuksiin rautatie- ja vesikuljetukset sopivat paremmin ja tiekuljetusten osuus on vain 12 % tavaratonneista.

Myös kolmansista maiden Suomen kautta Venäjän menevät kuljetukset Suomen kautta (ns. transitoliikenne) ovat kasvaneet nopeasti. Suomen kautta itään suuntautuva transitoliikenne käyttää lähes yksinomaan maantiekuljetuksia. Syy tähän on sama kuin Suomen vientikuljetuksissa: kuljetettavat tavaratyypit soveltuvat paremmin maantiekuljetuksiin. Erityisesti transiton lähetyserien pienuus tekee junakuljetukset kilpailukyvyttömiksi.

Suomen kautta kulkeva maantietransiton arvo Venäjälle on jo lähes neljä kertaa suurempi kuin Suomen Venäjän-viennin arvo (lähde: Tulli). Sitran selvityksen mukaan kauttakulkuliikenne työllistää Suomessa noin 4000 henkilöä mm. lastinkäsittelyn, varastoinnin, huollinnan ja kuljetusten parissa. Tuoreen liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan suomalaiset toimijat (merirahdit, ahtaus, huolinta jne.) ovat vuonna 2005 saaneet transitoliikenteestä noin 275 milj. € myyntitulon, mistä noin 60 % itäänpäin suuntautuvasta transitosta ja 40 % transitosta länteenpäin.

Transiton hyödyksi voidaan laskea myös Suomen ulkomaankaupan vientikuljetusten tarvitsemien konttien hyvä saatavuus. Idästä tyhjänä palaavat kontit käytetään Suomen vientikuljetuksissa. Jos näitä transitoliikenteen kontteja ei olisi käytettävissä, kontteja jouduttaisiin vientikuljetusten tarpeisiin tuomaan tyhjinä Suomeen. Tämä lisäisi kuljetuskustannuksia.

Suurimpia yksittäisiä Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta kulkevia kauttakulkuliikenteen tavaravirtoja ovat kappaletavaran vienti tiekuljetuksina konteissa ja perävaunuissa itään Kotkan, Haminan ja Helsingin satamien kautta (noin 1,8 milj. tonnia vuodessa), henkilöautojen vienti itään pääasiassa Hangon, Kotkan ja Turun satamien kautta tiekuljetuksena (noin 340000 autoa vuodessa) sekä nestemäisten kemikaalien kuljetukset pääosin junalla idästä Haminan ja Kotkan satamiin ja sieltä laivalla länteen (noin 1,5 milj. tonnia vuodessa). Trans-Siperian radan transitoliikenne Suomen kautta oli vuonna 2005 noin 300000 tonnia (125000 TEU:ta).

Suomen kanssa transitokuljetuksista kilpailevat erityisesti Baltian maiden satamat, Venäjän omat Suomenlahdella sijaitsevat satamat sekä suorat maantiekuljetukset manner-Euroopasta Valko-Venäjän läpi. Transitokuljetusten kilpailutilanne voi muuttua nopeastikin, mikä vastavasti näkyisi Suomen transitoliikenteen määrissä. Venäjän tavoitteena on siirtää kuljetukset omiin satamiinsa ja maassa on tämän vuoksi vireillä lukuisia satamainvestointeja. Asiantuntija-arvioiden mukaan Venäjän lisääntyväkään kapasiteetti ei tule riittämään kasvaville kuljetuksille ja muiden maiden satamille riittää jatkossakin transitoliikennettä.

Maanteiden transitokuljetuksista arviolta 95% suorittavat venäläiset kuljetusyrietykset. Venäläisten kilpailukykyisyyden taustalla ovat mm. halvemmat työvoimakustannukset sekä venäläisen toimintaympäristön osaaminen. Transitoliikenteessä kuljetettava tavara on venäläisten maksamaa.

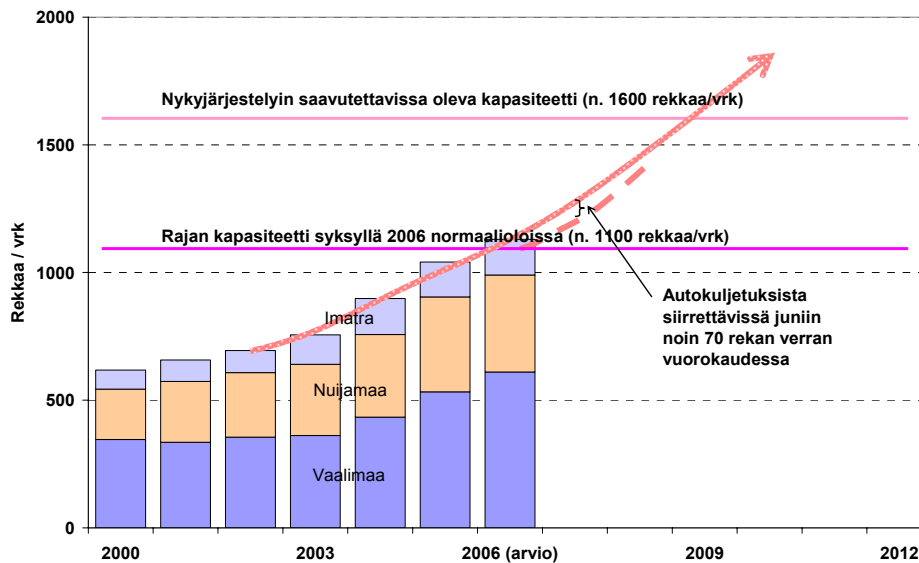
Suomi ja Venäjä ovat vuonna 1995 allekirjoittaneet maidensa välisiä ja niiden kautta kolmannsiin maihin suuntautuvia kuljetuksia koskevan tieliikennesopimuksen. Sopimuksen keskeisenä periaatteena on kuljetuslupajärjestelmä maiden välisissä linja-auto- ja kuorma-autokuljetuksissa. Lisäksi sopimuksessa on määräyksiä eräistä vastavuoroisista maksu- ja verovapauksista. Nyt käsiteltävän asian kannalta merkittävää on, että sopimuksen 13 artiklan mukaan sen piirissä olevat kuljetukset ovat vastavuoroisuuden perusteella vapaat mm. teiden käyttöön liittyvistä veroista ja maksuista. Sopimuksen mukaan Suomi tai Venäjä ei voi toisiinsa kuulematta ottaa käyttöön tienkäyttömaksua. EU:n säännösten mukaan tienkäyttömaksujen periminen olisi mahdollista ns. vinjettidirektiivin nojalla.

E18 Koskenkylän - Vaalimaan tiejakson parantaminen moottoritieksi on nykyisellä hallituskaudella toimineen ministerityöryhmän ns. ”kakkoskorissa” eli hanke on alustavasti ajoitettu vuosille 2008 - 13. Uusi hallitus päivittänee keväällä 2007 liikenneinvestointiohjelman. Kyseessä on yhteensä noin 450 milj. € investointi, jonka toteuttamista yhtenä kokonaisuutena harkitaan. Investointi on kasvavien liikennemäärien vuoksi välttämätön, mutta se ei kuitenkaan auta rajanylityksen ruuhkaantumiseen.

## 2 SUOMEN JA VENÄJÄN RAJAN YLITTÄVÄ REKKALIIKENNE

Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta (kumpaankin suuntaan yhteensä) kulkee vuorokaudessa noin 2250 rekkaa (Vaalimaan kautta 1300 rekkaa, Nuijamaan kautta 600 rekkaa ja Imatran kautta 350 rekkaa). Liikenne jakautuu suunnittain melko tasan, sekä Venäjän että Suomen suuntaan rajan ylittää runsaat 1100 rekkaa vuorokaudessa. Rekkaliikenne Vaalimaan kautta on kasvanut eniten, kolmena viime vuonna vuosittain noin 15 - 20 %.

### Rekkaliikenne itäänpäin Kaakkois-Suomen raja-asemilla



**Kaakkois-Suomen Venäjänpuoleisten raja-asemien yhteenlaskettu normaali kapasiteetti, noin 1100 rekkaa vuorokaudessa, on vuonna 2006 ylittymässä.** Pienetkin häiriöt esim. rajatoiminnoissa tai sääoloissa ruuhkauttavat liikenteen. Rajanylityksen pullonkaulat ovat tullaus ja muut rajamuodollisuudet Venäjän puolella. Venäjän viranomaiset ovat jo lisänneet henkilömäärää raja-asemilla ja osin uudistaneet toimintonsa. Tämän seurauksena läpimenoa on kasvatettu nykyisen infrastruktuurin ja voimassaolevien menettelyjen mukaiseen maksimimäärään. Venäjän puoleisista rajanylityspaikoista Torfjanovkan (Vaalimaa) kapasiteetti on nykyisin täyskäytössä. Brusnitsnoje (Nuijamaa) ja Svetogorsk (Imatra) ovat ajoittain täyskäytössä.

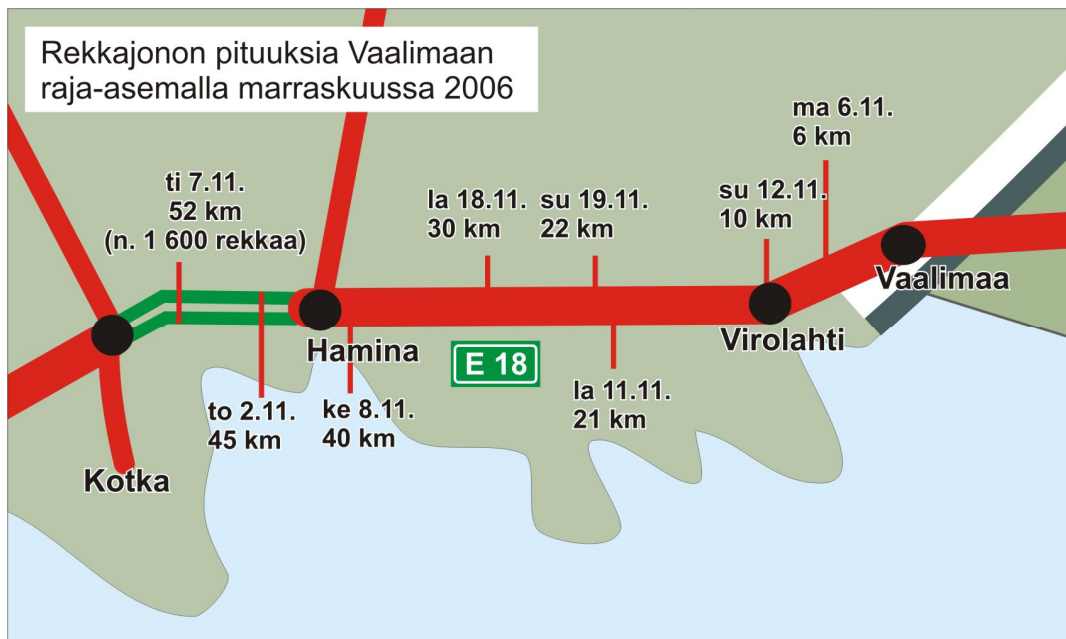
**Suomen ja Venäjän tullit ovat asettaneet kehittämistoimien tavoitteeksi nostaa läpäisykapasiteetti noin 1600 rekkaan vuorokaudessa liikenteessä Suomesta Venäjälle.** Ruuhkaisimmalla rajanylityspaikalla, Brusnitsnojessa, tavoite - noin 820 rekkaa/vrk - on jo saavutettu. Kapasiteetin lisäys 1600 rekkaan vuorokaudessa vastaa parin vuoden liikennemäärien kasvua. Tullien yhteinen ad hoc -työryhmä on kartoittanut keinot rajanylityksen nopeuttamiseksi. Imatran-Svetogorskin raja-asema on vuoden 2007 alusta alkaen auki 24 tuntia vuorokaudessa, minkä vuoksi sen kapasiteetti kasvaa 100 rekalla/vrk.

Rajan ylittävä rekkaliikenne on erittäin syklistä ja erot vuodenaikojen, viikonpäivien ja vuorokauden tuntien välillä ovat suuria. Käsittelykapasiteettia ei voida käytännössä kasvattaa niin, ettei ajoittaisia ruuhkia syntyisi. Keskeisenä tavoitteena onkin, että kysyntähuippujen aikaiset jonot muodostuisivat hallittaviksi ja niiden hallinta järjestettäisiin siten, että aiheutuva haitta ja vaara jää mahdollisimman pieneksi.

## Kaakkois-Suomen Venäjän puoleisten raja-asemien kapasiteetti itäänpäin normaalioloissa syksyllä 2006

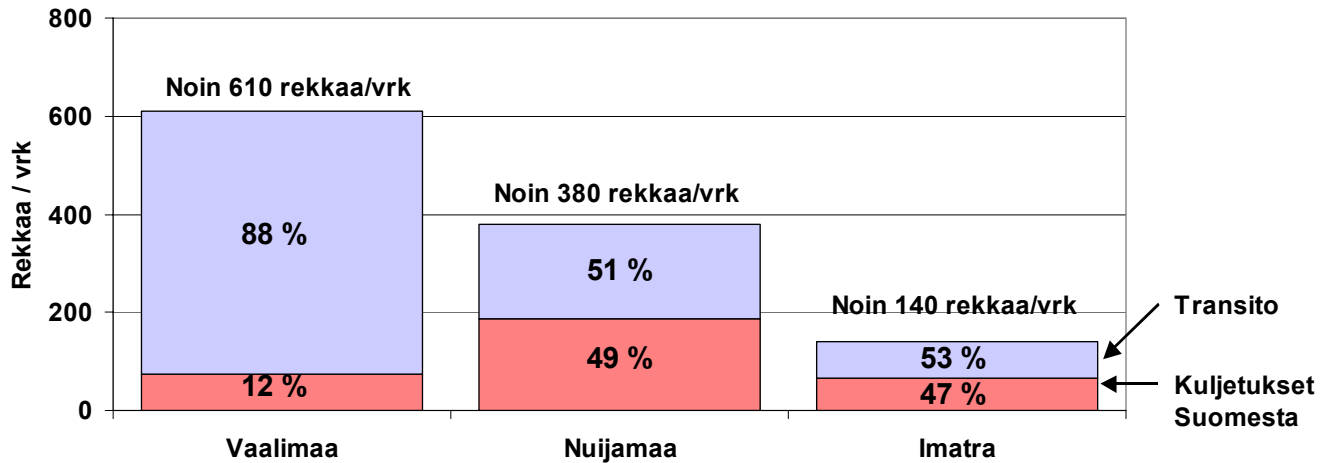


Loppuvuodesta 2006 Vaalimaan raja-asemalla on ollut ennätysellisiä jonoja, pisimmillään 52 kilometriä (noin 1600 rekkaa). Jonottavat rekat ovat aiheuttaneet vakavan turvallisuus- ja ympäristöongelman Haminan ja Vaalimaan välisellä valtatiellä. Pitkiä rekkajonoja on nykyisin noin 50 päivänä vuodessa pääosin loppuvuoden maanantai-, torstai- ja perjantaipäivinä. Liikenteen kasvaessa ja rajanylityskapasiteetin pysyessä ennallaan ruuhkien alkaminen aikaisuu varhaisempaan syksyyn ja leviää seuraavaksi myös tiistai- ja keskiviikkopäiville. Samalla jonojen pituus kasvaa.

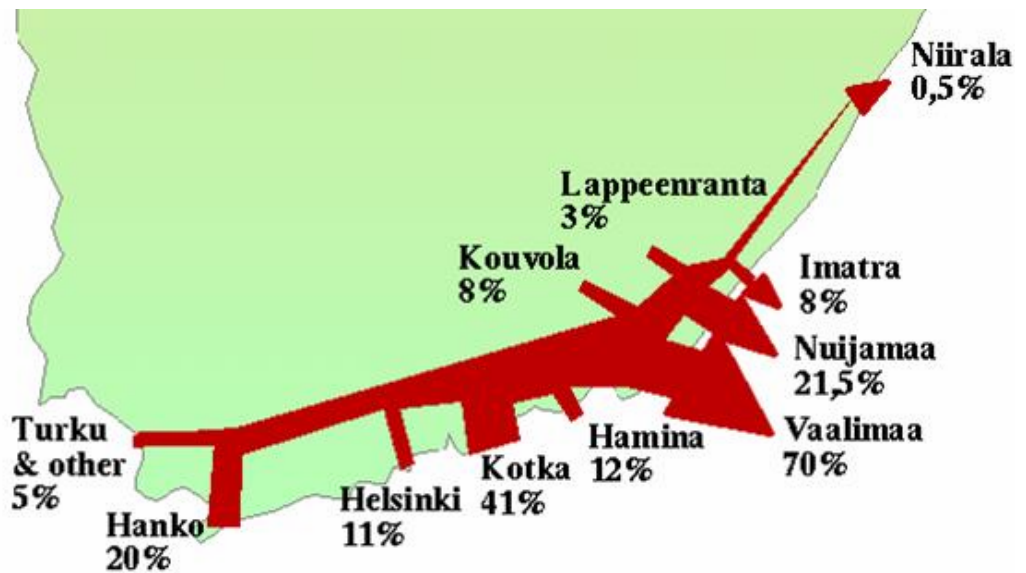


Vaalimaan kautta itään suuntaavasta rekkaliikenteestä **lähes 90 % on transitoliikennettä**. Transitoliikenteen seassa Vaalimaan raja-asemalla jonottavat myös Suomen ja Venäjän välisen kaupan kuljetukset. Rajan ruuhkautuminen estää kaupan kehittymisen. Vientitransitosta maanteitse noin kolmannes (31 %) on autojen kuljetusta, 14 % radio-, televisio- ja tietokone-laitteiden kuljetusta, 11 % muiden koneiden kuljetusta ja 5 % kemian teollisuuden tuotteita.

**Rekkaliikenne itään päin (keskimäärin vuonna 2006, arvio)**



**Kaakkois-Suomen raja-asemien transitoliikenteen reitit (lähde: Tulli)**

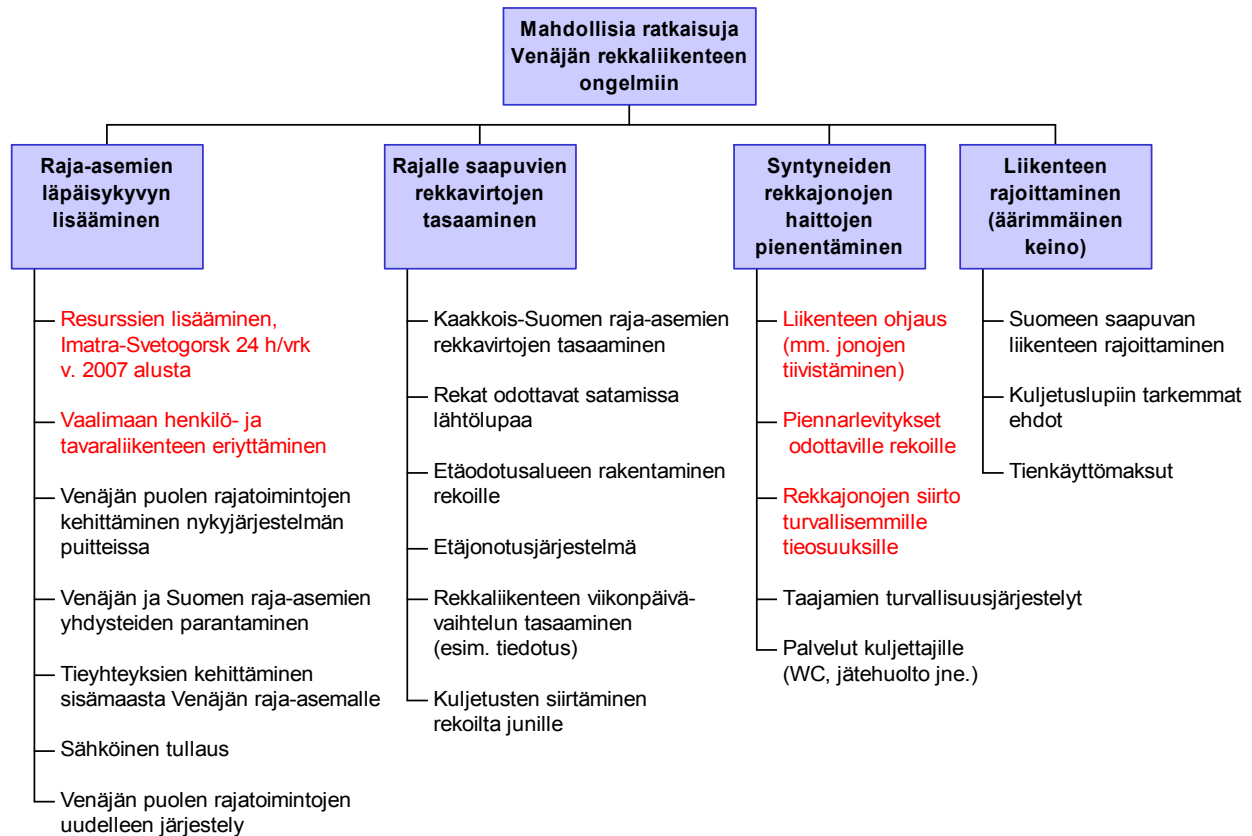




### 3 MAHDOLLISIA RATKAISUJA REKKALIIKENTEEEN ONGELMIIN

#### 3.1 Yleistä

Alla olevassa kaaviossa on ryhmitelty mahdollisia ratkaisuja Venäjälle suuntautuvan rekkaliikenteen ongelmiin. Jo toteutetut tai päätetyt toimet on esitetty punaisella.



#### 3.2 Raja-asemien läpäisykyvyn lisääminen

##### 3.2.1 Jo toteutetut tai päätetyt toimet

Seuraavista toimista on jo päätetty:

- Vaalimaan raja-aseman henkilö- ja tavaraliikenne eriytetään vuosina 2007 - 2008. Hankkeeseen sisältyy myös etäjonotusjärjestelmäratkaisu. Hankkeelle on vuoden 2007 talousarviossa varattu 10,3 milj. €.
- Imatran - Svetogorskin raja-aseman toiminta muuttuu vuoden 2007 alusta ympärivuorokautiseksi, mikä lisää läpäisykapasiteettia noin 100 rekalla/vrk.
- Suomen ja Venäjän tulliviranomaiset ovat lokakuussa 2006 lisäksi sopineet henkilöresurssien lisäämisestä sekä tiedonvälityksen parantamisesta erityisesti Venäjän rajavartiopalvelun kanssa niin, ettei liikenteeseen synny katkoja.

### 3.2.2 Venäjän puolen rajatoimintojen kehittäminen nykyjärjestelmän puitteissa

Suomalais-venäläinen ad hoc -työryhmä on lokakuussa 2006 kartoittanut rekkaliikenteen ongelmia ja mahdollisia toimia niiden ratkaisemiseksi lähtökohtana kaikkien rajalla toimivien viranomaisten toimintaprosessien kokonaisvaltainen kehittäminen (logistisen ketjun näkökulma). Työryhmän osapuolet olivat yhtä mieltä mm. seuraavista ongelmista ja niihin liittyvien kehittämistoimien tarpeesta:

1. Lisätään henkilöresursseja ja allokoidaan niitä tehokkaammin.
2. Pyritään ohjaamaan liikennettä tasaisemmin eri rajanylitysasemille ja neuvotaan kuljettajia ottamaan vaihtoehtoiset reitit huomioon kustannuslaskelmissa.
3. Parannetaan tiedonvälitystä erityisesti Venäjän rajavartiopalvelun kanssa siten, ettei liikenteeseen pääse syntymään katkoja.
4. Koordinoidaan valvontatoimia yhdessä valvontaosastojen kanssa.
5. Pyritään saamaan parannuksia tulliasemien välisiin tieyhteyksiin, prioriteetin ollessa Svetogorskista Viipuriin johtavan tien remontoinnissa.
6. osapuolet tutkivat omia toimintaprosessejaan ja laativat suunnitelmat niiden parantamiseksi ottaen tässä huomioon kaikki rajalla toimivat viranomaiset. Kirjataan mekanismit, miten suunnitelmat toteutetaan. Erityisesti pyritään autorekkojen ja tyhjien rekkojen rajanylitysmenettelyjen nopeuttamiseen.
7. Viipurin tullin ja Suomen Itäisen tullin päälliköt raportoivat kuukausittain rajatilanteesta ja yhteisesti hyväksytyjen toimenpiteiden käytännön toteutumisesta.

Osapuolet totesivat lisäksi, että Imatran - Svetogorskin rajanylitysaseman muuttuminen vuoden 2007 alusta toimimaan ympärivuorokautisesti, tulee parantamaan läpäisykapasiteettia.

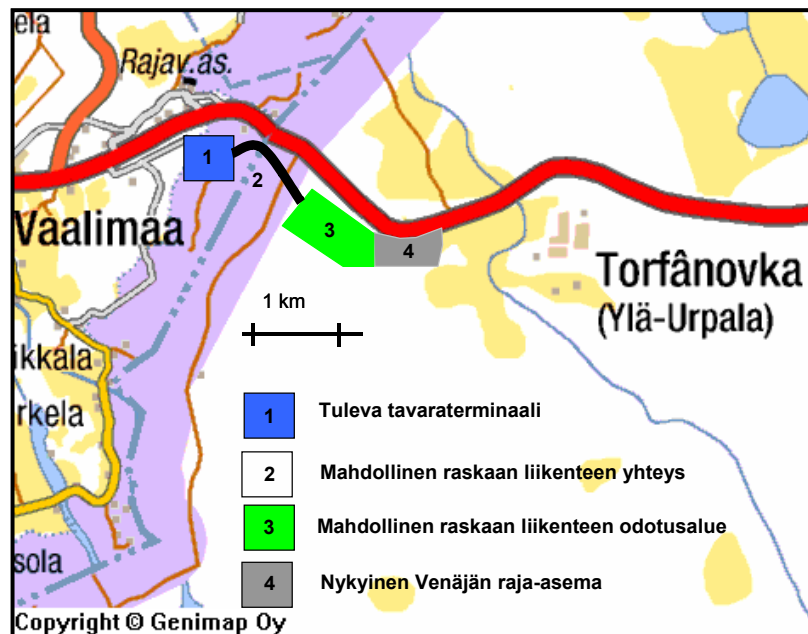
**Kyse on pitkäjänteisestä ja jatkuvasta kehittämistyöstä, jonka toteutumisaikataulu on valtaosin Venäjän viranomaisten päätettävissä.** Suomen viranomaiset seuraavat tilanteen kehitystä ja pyrkivät osaltaan edistämään toimien toteutumista. **Työryhmä asetti kehittämistyön tavoitteeksi rajan läpäisykyvyn (itään päin) nostamisen 1600 rekkaan vuorokaudessa** (kapasiteetti nykyisin noin 1100 rekkaa/vrk).

### 3.2.3 Venäjän ja Suomen raja-asemien yhdysteiden parantaminen

Raja-asemien välisiä yhdysteitä tulee parantaa, jotta tyhjät rekat ja etuoikeutettu liikenne voidaan ohjata jonojen ohi. Erityisesti Venäjän puolella tarvitaan myös lisää jonotus- ja pysäköintialueita.

Suomen puolella ollaan parhaillaan laatimassa **Vaalimaan** rajanylityspaikan parantamisen tie- ja rakennussuunnitelmia. Rakennustyöt aloitetaan ensi vuonna ja tavoitteena on, että vuoden 2009 aikana uusi tavaraliikennekeskus ja sen vaatimat uudet tiejärjestelyt voitaisiin ottaa käyttöön. Jotta Venäjän puolen Torfjanovkan rajanylityspaikan rekkatullin ja Suomen puolen Vaa-

limaan rajanylityspaikan tavaraliikennekeskuksen kapasiteetti voitaisiin hyödyntää täysimääräisesti, tulisi raskas ja kevyt liikenne erottaa myös rajanylityspaikkojen välillä.



Vaalimaan ja Torfjanovkan yhdystien ja Venäjän puolen odotusalueiden parantamishanketta on valmisteltu Tiehallinnossa ja siihen on mahdollista saada rahoitusta naapurisuusohjelmasta. Suomen Tullin saaman tiedon mukaan Venäjän tullilaitos on tehnyt päätöksen raskaiden ajoneuvojen läpivalaisuyksikön hankinnasta Torfjanovkaan vuoden 2007 aikana. Yksikön käyttöönottoa varten tehtävien uusien tie- ja liikennejärjestelyjen yhteydessä voitaisiin tehdä myös erilliset rekkakaistat molempien maiden tavaraliikennekeskusten välille.

Myös **Imatran** tullista Svetogorskin rajanylitysasemalle tarvitaan lisäkaista (Suomen puolella 150 m ja Venäjän puolella 40 m) sekä lisää jonotus- ja pysäköintipaikkoja Venäjän puolelle. **Nuijamaan** ja Brusnitshnojen raja-asemien yhdystien pientareiden leventäminen on myös tarpeen, mutta on teknisesti vaikeasti toteutettavissa.

### 3.2.4 Tiesuhteiden kehittäminen sisämaasta Venäjän raja-asemille

Venäjän raja-asemille sisämaasta johtavat tiet eivät vastaa kansainvälisen raskaan liikenteen vaatimuksia. Eräät niistä ovat talviolosuhteissa huonokuntoisuutensa, kapeutensa ja mutkaisuutensa vuoksi suorastaan vaarallisia, eivätkä siten houkuttele vaihtoehtoisina reitteinä.

Suomen puolella on vuonna 2005 parannettu tiesuhteutta Lappeenrannasta Nuijamaalle mm rakentamalla noin 3 km raskaan liikenteen odotuskaistaa valtatie 13 varten. Tämän vuoden syyskuussa käyttöön otettu uusi Nuijamaan rajanylityspaikka ja uusi tiesuhteus Nuijamaan ja Brusnitshnojen raja-asemien välillä korvaa jo osan Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevasta vanhasta tiesuhteudesta. Seuraava askel olisi selvittää mahdollisuudet rakentaa kokonaan **uusi tiesuhteus Brusnitshnojen raja-asemalta juuri valmistuneelle Viipurin ohikulkutielle**. Vuodelta 1997 peräisin oleva ja tieviranomaisten yhdessä tekemä Viipuri - Nuijamaa-tien tarveselvitys voisi olla hyvä lähtökohta jatkosuunnittelulle.

### 3.2.5 Sähköinen tullaus

”Sähköisellä tullauksella” tarkoitetaan konseptia, jossa tulli välittää asiakkaan tullille Suomessa (tai muualla EU:n alueella) joko vientijärjestelmään tai passitusjärjestelmään (NCTS, EU:n sähköinen passitusjärjestelmä) antamat tiedot Venäjän tullille etukäteen sähköisesti eli ennen kuljetuksen saapumista rajanylityspaikalle. Ennalta annetut tiedot mahdollistavat riskiarvioinnin tekemisen mahdollisen tarkastuksen tarpeellisuudesta sekä poistaessaan manuaalisia käsittelyvaiheita nopeuttavat itse rajanylitystä. Järjestely toimisi Venäjältä EU:iin päin samoin. Menettelyssä ylimääräiset tallennusvaiheet jäisivät pois ja tieto siirtyisi alkuperäisen sisältöisenä tulliketjussa eteenpäin.

Päätös sähköiseen tullaukseen siirtymisestä on EU:n toimivallan piirissä, eivätkä Suomi ja Venäjä voi päättää tällaisesta järjestelystä kaksistaan. Asiantuntija-arvion mukaan sähköisen tullauksen käyttöönottoon kuluu vielä useampia vuosia, jos järjestelmä päätetään toteuttaa. Järjestelmä koskisi kaikkia EU:n ja Venäjän välisiä tavarakuljetuksia.

### 3.2.6 Venäjän puolen rajatoimintojen uudelleen järjestely

Venäjän puolen rajatoiminnot tulisi järjestää uudelleen lähtökohtana koko logistisen ketjun (ml. kaikki rajalla toimivat viranomaiset) toimivuus ja eri viranomaisten tehokas tiedonvaihto.

Venäjällä on tehty periaatepäätös kahden rajaviranomaisen (tulli ja rajavartiosto) malliin siirtymisestä. Muut viranomaiset on tarkoitus siirtää kauemmaksi rajasta. Erityisesti RTI:n (Venäjän liikennetarkastusvirasto) harjoittama suomalaisen näkökulman mukaan osin tarpeeton rekkojen punnitseminen ja mittaaminen ruuhkauttaa liikennettä.

Rajan läpäisykapasiteetin lisäämispotentiaalia Venäjän suuntaan voidaan karkeasti arvioida esim. Suomen saapuvan liikenteen läpäisykapasiteetin avulla. **Tämän perusteella rajakapasiteetti olisi vähintään kaksinkertaistettavissa, jos viranomaisuudistus toteutetaan samoin kuin järjestelmä Suomessa toimii. Tämä vastaa 5 - 10 vuoden liikenteen kasvun edellyttämää lisäkapasiteettia.**

## 3.3 Rajalle saapuvien rekkavirtojen tasaaminen

### 3.3.1 Jo toteutetut tai päätetyt toimet

Rajalle saapuvia rekkavirtoja on ohjattu raja-asemien ruuhkatilanteen mukaan.

### 3.3.2 Kaakkois-Suomen raja-asemien rekkavirtojen tasaaminen

Liikennevirtaa voidaan jakaa tasaisemmin eri rajanylitysasemien kesken joko informoimalla kuljettajia tilanteesta rajanylityspisteissä tai määräämällä kuljetus tietyille raja-asemalle (ns. pakkopassitus). Nykytulkinnan mukaan pakkopassitukseen voidaan turvautua vain poikkeuksellisesti. Myös pakkopassituksen juridista perustaa on syytä selvittää.

Kuljettajat vaikuttavat myös omilla toimillaan raja-asemien kapasiteetin epätasaiseen käyttöön. Useat kuljettajat ovat kertoneet kuljetusyriytyksen tehneet tilaajan kanssa sopimuksen, jonka mukaan tavara pitää tuoda Venäjälle vain Torfjanovkan tulliaseman kautta.

### 3.3.3 Rekat odottavat vuoroaan satamissa

Rekkavirtaa Venäjälle voidaan säädellä sen ”syöttöpäistä” estämällä satamista ja lastauspaikoista lähtevä rekkaliikenne silloin kun tullin läpäisykyky ei riitä rajalla. Ruuhkatilanteessa rekat ohjattaisiin odottamaan satamissa tai satamien läheisyydessä sijaitseville alueille. Käytännössä tämä voidaan tehdä esim. niin, että kuljettajat saavat kuljetusasiakirjan vasta kun rajajonoon voidaan päästää ajoneuvoja. Tätä säätelykeinoa on harkittu voitavan käyttää, jos tarvitaan nopeasti käyttöön otettava, nykyistä pakkopassitusta ja liikenteen ohjaamista täydentävä keino (ns toisen asteen keino). Edellytyksenä kuitenkin on, että riittävät ja hallittavat odotusalueet on järjestettävissä.

Satamilta saatujen ilmoitusten mukaan niistä löytyy pysäköintitilaa yhteensä **noin 900 rekalle, mikä vastaa noin 30 kilometrin rekkajonoa**. Seuraavassa taulukossa on kunkin sataman ilmoittama pysäköintipaikkojen lukumäärä sekä kunkin sataman transitoliikenteen osuutta (lähteviä rekkoja/vrk) vastaava määrä. Vaikka odotuspaikkoja on määrällisesti riittävästi, niiden alueellinen jakauma ei vastaa tarvetta. Uhkana on myös, että rajalle suuntaavien rekkojen seisottaminen satamissa häiritsee Suomen vientikuljetuksia.

Satama	Rekkapysäköintipaikkojen määrä	
	Sataman ilmoittama määrä	Transitoliikenteen osuutta vastaava määrä
Hamina	300	105
Kotka	60	365
Helsinki	10	100
Hanko	420	175
Turku	100	45
Kouvola ja Lappeenranta (maaliikenneterminaalit)	-	100
<b>Yhteensä</b>	<b>890</b>	<b>890</b>

### 3.3.4 Etäodotusalueen rakentaminen rekoille

Jos liikenteen syöttöpisteisiin (satamat ja maaliikenneterminaalit) ei ole järjestettävissä riittävästi odotustilaa, seuraavaksi paras vaihtoehto on rakentaa rekoille odotustilaa rajan läheisyyteen. Selvitysten perusteella Vaalimaalla tulisi varautua 1000 rekan kokoiseen alueeseen (noin 20 ha). Nuijamaalla riittänee 500 rekan alue (noin 10 ha).

Kymenlaakson liitto ja Kaakkois-Suomen tiepiiri ovat selvittäneet etäodotusalueiden sijaintia ja mitoitusta. Tässä vaiheessa tutkittavina on useita sijaintipaikkoja sekä Vaalimaan että Nuijamaan raja-asemien odotusalueiksi. **Vaalimaan odotusalueen alustava kustannusarvio on 15 milj. € ja Nuijamaan odotusalueen noin 8 milj. €**. Vaalimaan odotusalueen vuotuiset valvonta-, ohjaus-, hoito ja ylläpitokustannukset ovat noin 400 000- 600 000 euroa. Joillakin selvitettävänä olevilla alueilla näyttäisi mahdolliselta myös yksityiseen palveluntarjontaan perustuva ratkaisu.

Odotusalueen toteuttaminen edellyttää tiesuunnitelmaa, johon täytyy minimissään sisällyttää ympäristöviranomaisten vaatimukset täyttävä luontoselvitys. Tiesuunnitelman laatiminen ja sen hallinnollinen käsittely kestävät noin vuoden. Valitukset voivat pidentää prosessia. Rakentaminen kestää noin puoli vuotta, joten **odotusalue olisi käytössä aikaisintaan kesällä 2008**. Toteutusta voitaisiin mahdollisesti nopeuttaa, jos maanomistajien kanssa päästään neu-

votteluteitse sopimukseen ja maanhankintaa näin nopeutetaan. Tässäkin vaihtoehdossa naapureita on kuultava ja mahdolliset valitukset pitkittävät maanhankintaa. Tiedot täsmentyvät selvitysten edetessä.

Kaikkien rekkojen tulisi ajaa odotusalueen kautta. Sieltä ne ohjataan sille Kaakkois-Suomen raja-asemalle, jolla jono on lyhin. Järjestelmässä ns. pakkopassituksen käyttöä on laajennettava nykyisestä (nyt vain poikkeustilanteissa, kun jonoa yli 23 km). Rekoilta ei ole kohtuullista periä pysäköintimaksua, koska niiden on pakko kulkea alueen kautta.

Vastaavia rekkapysäköintialueita on ollut Saksan - Puolan -rajalla ennen Puolan liittymistä EU:hun. Sikälaisten kokemusten mukaan on tärkeää, että alue on riittävän iso ja että jonotuksen proseduurit järjestetään kunnolla. Alueella tarvitaan myös poliisia liikenteen ohjaamiseen. Alueilla oli myös yksityisiä toimijoita, joiden vastuulla olivat alueen palvelut. Rekat täyttivät aluetta tietyssä järjestyksessä usean auton vierekkäisiksi ryhmiksi. Rajalle lähtöluvan sai yksi rekkaryhmä (10 - 20 rekkaa) kerrallaan. Vuoronumerointia ei ollut käytössä. Vaarallisten aineiden kuljetuksilla ja esim. pilaantuvien ruokatavaroiden kuljetuksilla oli etuajo-oikeus.

### Ilmakuva rekkaparkista Saksan - Puolan rajalla



#### 3.3.5 Etäjonotusjärjestelmä

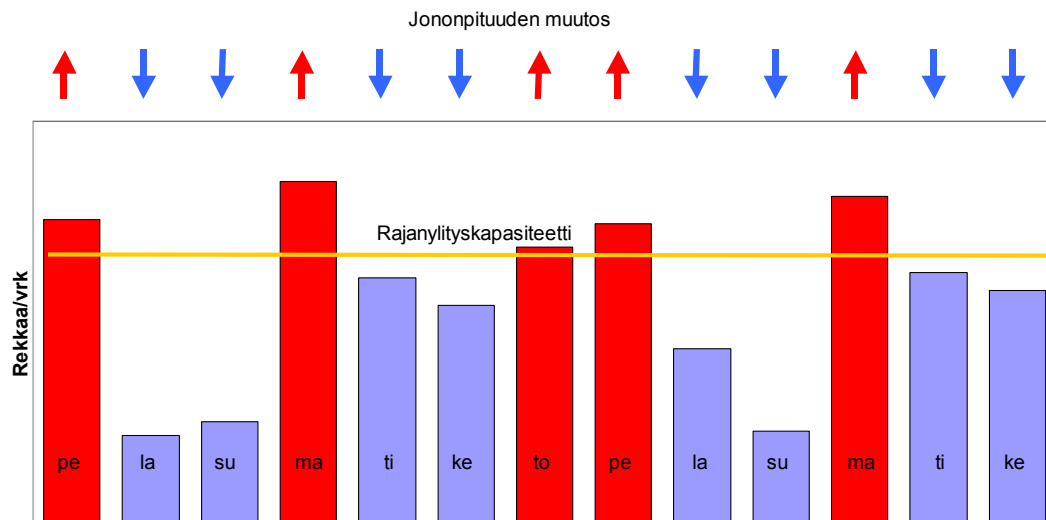
Etäjonotusjärjestelmän tarkoituksena on mahdollistaa rajanylitysvuoron varaaminen ennakoon ja tätä kautta odottaminen esim. levähdys- tai palvelualueella tiellä jonottamisen sijasta. Lisäksi palvelun avulla voidaan tiedottaa eri raja-asemien jonotilanteesta ja arvioida niiden kehittymistä, ja tätä kautta neuvoa raskasta liikennettä hiljaisemmille raja-asemille.

Rajalle aikovat rekat saisivat etävaraustunnuksen esim. maahantulopisteistä (satamat/tullit). Rekkojen kuljettajille ilmoitetaan esim. tekstiviestinä, milloin he saavat ajaa rajalle. Etävuoron varanneet kuljettajat saavat tulla raja-aseman odotusalueelle varatuille paikoille, kun heidän vuoronsa on tarpeeksi lähellä. Etävaraustunnuksen omaavat rekat saavat rajanylityspaikalle saapuessaan jonotusnumeron varaustunnuksista vastaan. Odotusalueella oleva vuoronumerotaulu ilmaisee milloin vuorossa oleva rekka voi ajaa tulliin.

#### 3.3.6 Rekkaliikenteen viikonpäivävaihtelun tasaaminen

Alla olevassa kuvassa on rekkaliikenteen tyypillinen viikonpäivävaihtelu Vaalimaalta Venäjälle suuntaavassa liikenteessä. Jonot kertyvät vilkkaimpina päivinä maanantaisin sekä ennen viikonloppua. Jonot purkautuvat viikonloppuna sekä jonkin verran myös keskellä viikkoa.

Sunnuntaisin liikennemäärä on yleensä noin 500 rekkaa/vrk vähemmän kuin maanantaina. Tilanne vaihtelee jonkin verran vuoden mittaan ja eri vuosina. Pääsyyt tähän ovat eurooppalaisten valtamerisatamien, lähinnä Hampurin tukkeutuminen, syysmyrskyt ja talvella jäätilanne.



Rekkaliikenteen tasaisempi jakaminen viikonpäivien kesken vähentäisi kuljetusten häiriöitä. Yksi keino olisi käyttää rekkojen lähtöpäässä eri viikonpäivät ja vuorokauden ajat paremmin hyväksi, mikä edellyttäisi satamien ahtaustoiminnan ja tullauksen ”aukioloaikojen” pidentämistä. Satamissa puretaan ja lastataan laivoja öisin sekä lauantain klo 15.00 ja maanantain 07.00 välisenä aikana vain ylitöinä, muuta työtä suurimmissa satamissa tehdään ympäri vuorokauden. Suomalaisiin satamiin rahtia tuovat syöttöliikenteen varustamot ovat sopeuttaneet viikkokiertonsa tähän. Ne taas ovat sopeuttaneet aikataulunsa valtamerivarustamoiden aikataulujen mukaan. Suomen satamiin saapuvaa liikennettä on siksi vaikea tasata.

Vaihtoehtoisesti rekat voivat odottaa satamissa tai erityisellä odotusalueella lähtöään raja-asemalle.

### 3.3.7 Kuljetusten siirtäminen rekoilta junille

Liikenne- ja viestintäministeriön alkuvuodesta 2006 valmistuneen selvityksen mukaan noin kolmannes **autojenkuljetuksista** on siirrettävissä rautateille (vastaa noin 70 rekkakuormaa arkipäivisin). Juna ei toistaiseksi ole kilpailukykyinen rekkojen kanssa autojen kuljetuksissa, mutta monet ongelmat näyttäisivät olevan ratkeamassa. Keskeisiä kilpailukykytekijöitä ovat mm. kuljetusten hinta, kaluston saatavuus, lastin käsittely määränpäässä, tullauskäytännöt ja infrastruktuurimaksut.

Moskovaan suuntautuvien **konttikuljetusten** saamiseksi rautateille on tehtyyn pitkään ja määrätietoisesti työtä. VR Yhtymä on tarjonnut Suomen ja Moskovan välisiä nopeutettuja ja aikataulutettuja konttikuljetuksia asiakkailleen (ns. Revontuli-konsepti). VR arvioi, että viikoittainen konttijunayhteys Moskovaan saadaan aloitettua keväällä 2007. Yhdessä junassa kuljetetaan kerralla keskimäärin 115 TEU:ta.

Konttien junakuljetusten pullonkauloja on poistettu vaihe vaiheelta. Suomalaisten lähtöterminaalien logistiikka ja vaunujen toimitukset rajalle on saatu hyvälle tasolle. Samoin rajanylitykseen liittyvät seikat ovat kunnossa. Konttien toimitukset rajalta Moskovon terminaaliin toimivat niin ikään moitteettomasti. Jakelutoimintaan Moskovassa on myös löydetty luotettavat ratkaisut.

Puutteena asiakkaat ovat pitäneet tullipassituspalvelun puuttumista: loppuasiakkaat haluavat tullata kontit rautatietullin sijaan niissä samoissa tullitoimipisteissä, joissa rekoillakin saapuvat kontit tullataan. VR on neuvotellut asiasta venäläisten kanssa ja Venäjän tulli onkin vahvistanut kolme menettelyä tullipassituksen suorittamiseksi. Näiden käytännön sovellutuksia ja kustannuksia tutkitaan parhaillaan. Toteutuessaan konttien tullipassitus Moskovassa avaa ovet säännölliselle liikenteelle.

### 3.4 Syntyneiden rekkajonojen haittojen pienentäminen

#### 3.4.1 Jo toteutetut tai päätetyt toimet

Haminan ja Vaaliman välillä on tehty, tekeillä ja valmisteilla toimia, joilla rekkaliikenteen ongelmia koetetaan helpottaa:

- Vaalimaalta Virojoelle on valmistunut rekkaparkki ja noin 4 km rekkakaistaa sekä kevyen liikenteen väylä vuonna 2006 Interreg-hankkeena. Rekkakaistaa varaudutaan jatkamaan noin 1,5 km matkalla vuonna 2007 Interreg-rahoituksella.
- Syksyllä 2006 rakennettiin tiepiirin rahoituksella 10 km matkalle Virojoelta länteen yhteensä 7 km noin 2 m levyistä piennarlevitystä, jotta rekat voivat seistä pääosin ajoradan ulkopuolella.
- Piennarlevityksen toimivuutta seurataan ja tiepiiri varautuu rakentamaan sitä lisää Haminan suuntaan vuonna 2007, jos se katsotaan toimivaksi ratkaisuksi. Mahdollisesti osuudelle tulee tässä yhteydessä myös muuttuvia opasteita.

#### 3.4.2 Taajamien turvallisuusjärjestelyt

Virojoen taajaman liittymää E18-tielle on tarpeen parantaa (nelihaaraliittymän muuttaminen kahdeksi T-liittymäksi). Hankkeesta on laadittu esisuunnitelma ja se olisi suunnitelmavalmiuden puolesta aloitettavissa vuoden 2007 lopulla. Hankkeen kustannusarvio on 2 milj. €.

#### 3.4.3 Palvelut kuljettajille (WC:t, jätehuolto, tiedotus yms.)

Tiehallinto on lisäämässä siirrettäviä WC:itä tienvarressa. Nykyisin Vaalimaan raja-alueella ja teiden varsilla on yhdeksän vessaa. Viisi uutta vessaa tullaan sijoittamaan Virojoen länsipuolelle. Jätehuollossa ongelmana on Tiehallinnon jäteastioihin kertyy huomattavasti muutakin kuin tienkäyttäjien roskia (yhdyskuntajäte, pakkausmateriaalit jne.). Näistä aiheutuu vuosittain noin 100 000 euron lisäkustannukset. Ongelmia ratkotaan mm. tiedotusta lisäämällä. Yhdellä levähdysalueella saatetaan kokeilla kameravalvontaa.



### 3.5 Liikenteen rajoittaminen

#### 3.5.1 Suomeen saapuvan liikenteen rajoittaminen

Periaatteessa olisi mahdollista rajoittaa Venäjältä Kaakkois-Suomen raja-asemien kautta tyhjinä kuormattaviksi tulevien rekkojen määrää niin että Suomessa kulloinkin olevien rekkojen määrä vastaa keskimäärin rajanylityskapasiteettia itäänpäin. Tällä keinolla ei kuitenkaan voitaisi kovin tarkasti vaikuttaa liikenteen aikavaihteluun.

Tähän keinoon liittyy useita lisäselvitystä edellyttäviä näkökohtia:

- Kuinka tyhjätkä rekat eritellään muusta liikenteestä (tapahtuu Venäjän puolella)? Jos erittely ei ole mahdollista, myös Suomen teollisuuden tarvitsemat raaka-ainekuljetukset vaarantuvat.
- Miten liikenteen rajoittaminen vaikuttaa satamien ja muiden varastojen lastaustoimintaan (varastotilojen loppuminen?)
- Mikä merkitys tyhjinä tulevilla rekoilla on Suomen sisäisessä jakeluliikenteessä?
- Kuinka turvataan konttien riittävyys Suomen viennissä (transiton paluuliikenteen tyhjätkä kontit käytetään Suomen vientikuljetuksissa)?
- Saapuvan liikenteen rajoittaminen on ristiriidassa kaupan kehittämisen kanssa.

#### 3.5.2 Tienkäyttömaksut

Liikenne- ja viestintäministeriö on selvittämässä tienkäyttömaksujen periaatteita ja mahdollisuuksia ottaa niitä käyttöön tulevaisuudessa Suomessakin. Tienkäyttömaksut koskisivat myös suomalaisia kuljetusyhtiöitä ja suomalaisen kaupan ja teollisuuden kuljetuksia. Päätöksiä asian suhteen ei ole tehty.

Tienkäyttömaksut vaikuttaisivat transitoliikenteen kilpailuasetelmaan (esim. Suomen kautta kulkevan reitin edullisuus verrattuna Baltian maiden kautta kulkevaan reittiin). Rekoilta perittävä maksu saattaa merkittävästikin heikentää Suomen kautta kulkevan reitin kilpailukykyä ja tyrehtyttää koko liikenteen. Transitoliikenteen merkittävän osuuden vuoksi tämä ratkaisisi myös rajanylityksen kapasiteettiongelmat. Samalla kuitenkin menetetään liikenteen työllistävyyttä ym. hyödyt.

Tienkäyttömaksujen käyttöönotto Suomessa johtaisi mahdollisesti siihen, että myös Venäjä ottaisi vastaavat maksut käyttöön omalla puolellaan. Tämä lisäisi edelleen Suomen ja Venäjän välisen kuljetusten kustannuksia. Suomen ja Venäjän välisen tieliikennesopimuksen mukaan kumpikaan maa ei voi yksipuoleisesti (kuulematta toista) ottaa tienkäyttömaksua käyttöön.

#### 4 TOIMENPIDE-EHDOTUKSET

*Liikenteen kasvun vuoksi rekkajonoja tulee esiintymään toteutettavista toimenpiteistä huolimatta myös tulevaisuudessa. Vuoden ruuhkaisten päivien määrä tulee olennaisesti lisääntymään nykyisestä 50:stä. Rajan ylittävä rekkaliikenne on erittäin syklistä ja erot vuodenaikojen, viikonpäivien ja vuorokauden tuntien välillä ovat suuria. Rajan läpäisykapasiteettia itäänpäin ei pienin parannuksin kyetä lisäämään niin, ettei ruuhkia esiinny.*

*Oikein suunnatuilla ja mitoitetuilla toimenpiteillä jononpituutta kyetään kuitenkin hallitsemaan niin, että turvallisuus- ja ympäristöhaitat saadaan pidettyä hyväksyttävällä tasolla ja että Suomella säilyy hyvä logistinen väylä Venäjän suuntaan vielä ainakin 5 - 10 vuoden ajan.*

#### Toteutetaan kaksi 500 - 1000 rekan odotusaluetta Vaalimaan ja Nuijamaan rajanylityspaikkojen läheisyyteen

1. *Liikenne- ja viestintäministeriö tekee välittömästi päätöksen Vaalimaan ja Nuijamaan rajanylityspaikkojen läheisyyteen tulevien rekkajonoiden odotusalueiden suunnittelun aloittamisesta. Tiehallinto valmistelee odotusalueiden toteuttamista niin, rahoituspäätös voidaan tehdä vuoden 2007 aikana. Kahden odotusalueen kustannukset ovat yhteensä noin 23 milj. € ja ne saadaan käyttöön aikaisintaan kesällä 2008.*
2. *Satamien osallistumisesta etäodotusalueiden hoitoon ja käyttöön sovitaan mahdollisimman pian. Odotusalueiden ylläpito maksaa vuosittain noin 500 000 euroa.*
3. *Laaditaan etäjonotusjärjestelmän käyttöönottosuunnitelma. Järjestelmä mahdollistaa sen, että rekat voivat odottaa rajalle lähtöä muuallakin kuin em. etäodotusalueilla.*

#### Välittömät lisätoimet

*Koska rekkajonoiden odotusalueiden valmistuminen kestää noin 1½ vuotta, tarvitaan jonotilanteen hallintaan ja haittojen minimoointiin heti nopeita väliajan toimia. Jonojen hallinnan apuvälineeksi määritetään alkuvuodesta 2007 alla olevan esimerkin mukaisesti rekkajonoiden pituuksille ”sietorajat” ja sovitaan näiden rajojen ylittyessä käynnistettävistä toimista. Esimerkki sietorajoista on liitteenä 1.*

4. *Rajaviranomaiset, Poliisi ja Tiehallinto laativat ja toteuttavat liikenteenohjaus- ja tiedotussuunnitelman tulevan Joulun ja Uudenvuodenajan liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Tiehallinnon laatiman alustavan ruuhkaennusteen mukaan pyhien aikaan Vaalimaalla on useamman viikon ajan parinkymmenen kilometrin jono.*
5. *Venäjän rajaviranomaisia informoidaan odotettavissa olevista ruuhkista ja painotetaan tasaisen ja maksimaalisen rajan läpäisykapasiteetin ylläpidon tärkeyttä koko pyhien ajan.*
6. *Varaudutaan siihen, että joulun ja uudenvuoden aikaan (ja jo sitä ennen tarpeen vaatiessa) osa rekoista voi tarvittaessa tilapäisjärjestelyin odottaa vuoroaan satamissa. Käynnistetään vastaavan pysyvemmän järjestelmän (siihen asti kun erillinen*

*rekkojen odotusalue valmistuu kesällä 2008) suunnittelu niin, että se voidaan vaiheittain ottaa käyttöön keväällä 2007.*

- 7. Selvitetään mahdollisuudet siihen, että satamissa työskennellään Joulun ja Uuden vuoden aikaan 24 h/vrk rajalle lähtevien kuljetusten aikavaihtelun tasaamiseksi. Tämä edellyttää myös tullin aukioloa 24 h/vrk satamissa.*
- 8. Tiehallinto lisää siirrettäviä vessoja rajan läheisyydessä.*
- 9. Varaudutaan aloittamaan Virojoen liittymän (E18) parantamishanke syksyllä 2007. Hankkeen kustannusarvio on 2 milj. €.*
- 10. Tulli selvittää 31.3.2007 mennessä, miten autonkuljetusrekat voidaan ohjata käyttämään rajanylityspaikkoja niin, että niiden kuormitus olisi nykyistä tasaisempi. Samalla selvitetään ns. pakkopassituksen juridista perustaa.*

#### **Täydentävät toimet**

- 11. Otetaan Suomen ja Venäjän ministeritapaamisissa esille välttämättömät infrastruktuurin parannukset (mm. Suomen ja Venäjän raja-asemien yhdysteiden kaistalisäykset, yhteydet raja-asemilta Venäjälle sisämaahan).*
- 12. Liikenne- ja viestintäministeriö seuraa ja edistää rekkakuljetusten (mm. autojen kuljetukset, kontit) siirtymistä juniin*
- 13. Tulli yhdessä muiden viranomaisten kanssa vaikuttaa Venäjän puolen rajatoimintojen tehostamiseksi.*
- 14. Tulli yhdessä muiden viranomaisten kanssa edistää sähköinen tullauksen käyttöönottoa EU:n pilottihankkeena Suomen ja Venäjän välisellä rajalla.*

## LIITE 1

**Esimerkki jonojen hallintajärjestelmän ”konseptista”,  
sietorajat ja toimet pohditaan erikseen)**

<b>Jonon pituus</b>	<b>Tilanne ja ”sietokynnys”</b>	<b>Käynnistettävät toimet</b>
Alle 3 km	Jono ei yllä Virojoen taajamaan. Jonossa olevien rekkojen jonotusaika enintään muutamia tunteja. Voidaan aina hyväksyä.	Ei aiheuta toimia.
3 - 10 km	Jonon pää yltää pisimmillään Virojoelle. Rekkojen jonotusaika enimmillään 10 tuntia. Voidaan hyväksyä pari kertaa viikossa ruuhkahuippuina.	Liikennettä aletaan ohjata niille raja-asemille, joilla kapasiteettia on eniten jäljellä. Liikenteen lähtöpäässä (satamat) kuljettajille kerrotaan tilanteesta ja neuvotaan tarvittaessa lähtemään liikenteeseen hiljaisempana ajankohtana (esim. sunnuntai).  Rekkojen etäodotusalueen valmistuttua 3 km jonopituuden ylittävä rekkajono ohjataan sille.
10 - 30 km	Liikenne pahoin ruuhkautunut. Rekkojen jonotusaika jopa vuorokauden. Jonon pituuden ylittäessä 15 km käynnistetään tehostetut toimet.	”Pakkotoimet” otetaan käyttöön. Passitus nimetyille raja-asemalle. Satamista lähtevää liikennettä säädellään rajan tilanteen mukaan. Satamat toimivat 24 tuntia/vrk, jotta rajan hiljaiset ajankohdat voidaan käyttää hyväksi.
yli 30 km	Poikkeuksellinen ruuhka, joka voi esiintyä 1 - 2 kertaa vuodessa. Rekkojen jonotusaika jopa useita vuorokausia.	Otetaan erityistoimet käyttöön: Venäjältä tulevien tyhjien rekkojen Suomeen pääsyä rajoitetaan, tarvittaessa jonoja siirretään turvallisemmille tieosille.