



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
52/2020

RAUTATEIDEN VERKKOSELOSTUS 2022



Rautateiden verkkoselostus 2022

Väyläviraston julkaisuja 52/2020

Kannen kuva: Väyläviraston kuva-arkisto

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-812-0

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
Puhelin 0295 34 3000

Versiohistoria

Pvm	Versio	Muutos
14.5.2021	Lausuntoversio	-
24.6.2021	Päivitys	Esipuhe ja teksti sekä liitteet 2E, 2F, 2G, 2L, 2M, 5F, 5G, 5J
15.10.2021	Lausuntoversio	Esipuhe ja teksti, 2B, 5A, 5B, 5C, 5J, 7E
10.12.2021	Päivitys	Esipuhe ja teksti, 2E, 2K, 2L, 2M, 4A, 5A, 5B, 5C, 5H, 5J, 7A, 7D, 7E, 7F, 7G, 7H, 7J, 7K
25.4.2022	Lausuntoversio	Esipuhe ja teksti, 2B, 2E, 2J, 5C, 5D, 5G, 5J, 7A, 7B, 7C, 7D, 7E, 7F, 7G, 7H, 7J
23.6.2022	Päivitys	Tekstin kohdat 2.4.6 ja 2.3.5, liitteet 2B, 2E, 2F, 2K, 2M

Esipuhe

Väylävirasto valtion rataverkon haltijana julkaisee [raideliikennelain \(1302/2018\)](#) mukaisesti verkkoselostuksen valtion rataverkosta aikataulukaudella 2022. Verkkoselostuksessa kuvataan valtion rataverkko, rataverkolle pääsyn edellytykset, ratakapasiteetin jakamismenettely, rautatieyrityksille tarjottavat palvelut ja niiden hinnoittelu sekä ratamaksun määräytymisperusteet. Verkkoselostus julkaistaan aikataulukausittain ratakapasiteetin hakijoita varten. Tämä verkkoselostus on tarkoitettu aikataulukaudelle, joka alkaa 12.12.2021 ja päättyy 10.12.2022.

Verkkoselostus 2022 on tehty edellisen verkkoselostuksen pohjalta kehittämällä sitä käyttäjiltä saadun palautteen ja muiden eurooppalaisten rataverkon haltijoiden verkkoselostusten perusteella. Verkkoselostus 2022 julkaistaan pdf-julkaisuna. Väylävirasto päivittää verkkoselostusta ja informoi siitä ratakapasiteetin haltijoita ja tiedossaan olevia Suomen rataverkolle pyrkiviä ratakapasiteetin hakijoita. RINF-tietojen ja Väyläviraston rekisteritietojen avulla on luotu karttapalvelu rataverkon ominaisuustiedoista.

Verkkoselostus 2022 noudattelee yleistä eurooppalaista sisältörakennetta, joka osittain poikkeaa edellisten verkkoselostusten rakenteesta. Verkkoselostus koostuu seuraavista luvuista:

- 1 Yleistä
- 2 Rataverkko
- 3 Rataverkolle pääsy
- 4 Ratakapasiteetin jakaminen
- 5 Palvelut ja maksut
- 6 Rataverkon käyttö
- 7 Palvelupaikat.

Väylävirasto vastaa verkkoselostuksen tekemisestä. Työhön ovat osallistuneet useat asiantuntijat Väyläviraston eri toimialoilta sekä organisaation ulkopuolelta.

Tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitettiin valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Väylävirasto hankkii kaikki liikenteenohjauspalvelut liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:ltä.

Helsingissä, 11.12.2020

Väylävirasto
Väylien käyttö- ja tietopalvelut

Sisällysluettelo

MÄÄRITELMÄT, MERKINNÄT JA LYHENTEET	9
1 YLEISTÄ.....	13
1.1 Johdanto.....	13
1.2 Verkkoselostuksen tarkoitus	13
1.3 Oikeusperusta.....	13
1.3.1 Nykyinen lainsäädäntö	13
1.3.2 Oikeudellinen merkitys	14
1.3.3 Muutoksenhakumenettely.....	14
1.4 Verkkoselostuksen rakenne.....	15
1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen.....	15
1.5.1 Voimassaolo	15
1.5.2 Päivittäminen	15
1.5.3 Julkaiseminen.....	16
1.6 Rautatiesektorin toimijat ja yhteystiedot	16
1.7 Rataverkon haltijoiden välinen kansainvälinen yhteistyö.....	19
1.7.1 Rautateiden rahtiliikennekäytävät Suomessa	19
1.7.2 RailNetEurope	19
1.7.3 Muu kansainvälinen yhteistyö.....	19
2 RATAVERKKO.....	21
2.1 Johdanto.....	21
2.2 Rataverkon laajuus.....	21
2.2.1 Rajaus.....	21
2.2.2 Liittyvät rataverkot.....	21
2.3 Rataverkon kuvaus	21
2.3.1 Maantieteellinen kuvaus	22
2.3.2 Raideleveys.....	22
2.3.3 Rautatieliikennepaikat	22
2.3.4 Ulottumat.....	23
2.3.5 Painorajoitukset	23
2.3.6 Kaltevuus.....	23
2.3.7 Nopeus	23
2.3.8 Junapituus	23
2.3.9 Sähkösyöttöjärjestelmä.....	24
2.3.10 Turvalaitejärjestelmät	24
2.3.11 Liikenteenohjauksen järjestelmät.....	24
2.3.12 Viestinnän järjestelmät	26
2.3.13 Junien kulunvalvonta	27
2.4 Liikennerajoitukset.....	28
2.4.1 Erikoistunut ratakapasiteetti	28
2.4.2 Ympäristöön liittyvät rajoitukset	28
2.4.3 Vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset.....	28
2.4.4 Tunneleista johtuvat rajoitukset.....	30
2.4.5 Silloista johtuvat rajoitukset	30
2.4.6 Muut rajoitukset	30
2.5 Rataverkon käytettävyys.....	31
2.6 Rataverkon kehittämissuunnitelmat	32
3 RATAVERKOLLE PÄÄSY	35
3.1 Johdanto.....	35
3.2 Yleiset rataverkolle pääsyn edellytykset	35
3.2.1 Edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle	35

3.2.2	Edellytykset rataverkon käytölle	36
3.2.3	Toimilupa.....	36
3.2.4	Turvallisuustodistus	36
3.2.5	Vakuuttamisvelvollisuus.....	37
3.3	Rataverkon käytön sopimukset.....	37
3.3.1	Puitesopimus.....	37
3.3.2	Muut sopimukset.....	38
3.3.3	Yleiset ehdot, määräykset ja ohjeet	40
3.4	Erietyiset vaatimukset	40
3.4.1	Rautateiden liikkuvan kaluston hyväksyntä	40
3.4.2	Liikenneturvallisuustehtävissä toimivan henkilöstön hyväksyntä..	41
3.4.3	Erikoiskuljetukset.....	41
3.4.4	Vaarallisten aineiden kuljettaminen	42
3.4.5	Liikkuvan kaluston koeajot	42
4	RATAKAPASITEETIN JAKAMINEN	43
4.1	Johdanto	43
4.2	Prosessin yleiskuvaus	43
4.2.1	Ratakapasiteetin hakeminen.....	43
4.2.2	Kapasiteetin hallinnan kehittäminen	45
4.3	Ratakapasiteetin varaaminen ratatöille	46
4.3.1	Yleiset periaatteet.....	46
4.3.2	Kapasiteettirajoitteiden ilmoittamisen määräajat	47
4.4	Puitesopimusten vaikutus	49
4.5	Ratakapasiteetin jakaminen.....	49
4.5.1	Määräajan jälkeen saapuneet hakemukset.....	50
4.5.2	Kiireellisen ratakapasiteetin hakeminen.....	51
4.5.3	Yhteensovitusmenettely	51
4.5.4	Ristiriitaisuuksien ratkaiseminen.....	52
4.6	Ylikuormitettu rautatiereitti.....	52
4.7	Erikoiskuljetukset ja vaaralliset aineet	53
4.8	Myönnetyn ratakapasiteetin muuttaminen	54
4.8.1	Rautatieliikenteen harjoittajan tekemät muutokset	54
4.8.2	Rataverkon haltijan tekemät muutokset	54
4.8.3	Käyttämätön ratakapasiteetti	54
4.8.4	Myönnetyn kapasiteetin peruuttaminen	55
4.9	Eurooppalaisen yhteisen aikataulu- suunnitteluprosessin kehittäminen (TTR)55	
5	PALVELUT JA MAKSUT.....	56
5.1	Johdanto	56
5.2	Maksujen perusteet.....	56
5.3	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut ja maksut.....	57
5.3.1	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuudet	57
5.3.2	Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut	57
5.3.3	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksien maksut.....	58
5.4	Peruspalvelut ja maksut	59
5.5	Lisäpalvelut ja maksut.....	60
5.5.1	Sähköenergian siirtopalvelu.....	60
5.5.2	Vaihtotyön liikenteenohjaus.....	60
5.5.3	Raiteistonkäytön suunnittelupalvelut.....	60
5.5.4	Rakennusten ja maa-alueiden käyttö	60
5.5.5	Ratatekninen oppimiskeskus	60
5.6	Oheispalvelut ja maksut.....	60

5.6.1	Viestintäpalvelut.....	60
5.6.2	Tekninen valvomo ja liikkuvan kaluston valvonta.....	60
5.6.3	Turvavalvomo	60
5.7	Taloudelliset sanktiot ja kannustimet.....	61
5.7.1	Rautatieliikenteen harjoittajan muuttama myönnetty ratakapasiteetti.....	61
5.7.2	Väyläviraston muuttama myönnetty ratakapasiteetti.....	61
5.7.3	Käyttämätön ratakapasiteetti	61
5.7.4	Myönnetyn ratakapasiteetin peruuttaminen.....	61
5.7.5	Kannustimet ja alennukset	61
5.8	Suorituskannustinjärjestelmä	61
5.9	Maksujen muutokset.....	62
5.10	Maksujen periminen.....	62
6	RATAVERKON KÄYTTÖ	63
6.1	Johdanto.....	63
6.2	Operatiivisen toiminnan käytännöt.....	63
6.2.1	Periaatteet	63
6.2.2	Operatiivisen tilanteen toimintaohjeet.....	64
6.2.3	Häiriötilanteet.....	65
6.3	Tietotekniset työkalut.....	68
7	PALVELUPAIKAT.....	69
7.1	Johdanto.....	69
7.2	Palvelupaikkojen kuvaukset.....	69
7.3	Rataverkon haltijan palvelupaikat.....	70
7.3.1	Matkustajaliikenteen asemat	70
7.3.2	Tavaraliikenteen terminaalit.....	70
7.3.3	Ratapihat ja junamuodostus	70
7.3.4	Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet)	70
7.3.5	Huolto- ja kunnossapidon palvelut	70
7.3.6	Muut tekniset laitteet	71
7.3.7	Satamien palvelut.....	71
7.3.8	Pelastus- ja avustustoiminnot	71
7.3.9	Polttoaineen tankkauspaikat	71

LIITTEET

Liite 2A	Rataosien perustiedot
Liite 2B	Rautatieliikennepaikat
Liite 2C	Kuormautottuma
Liite 2D	Aukean tilan ulottuma
Liite 2E	Yliraskaiden vaunujen kuljetukset
Liite 2F	OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen kuljettaminen
Liite 2G	Nopeuden riippuvuus liikkuvasta kalustosta
Liite 2H	Sallittu nopeus vaihteissa ja raideristeyksissä
Liite 2J	VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä
Liite 2K	Rautatietunnelit valtion rataverkolla ja silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset
Liite 2L	Arvio radan kunnosta aiheutuvista nopeusrajoituksista
Liite 2M	Ratatyöt
Liite 4A	Ilmalan ratapihan raiteiston käyttö
Liite 4B	Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etuusjärjestys
Liite 5A	Ratamaksun perusmaksun laskentamenetelmä
Liite 5B	Palvelukuvaus: Sähkönenergian siirtopalvelu

Liite 5C	Palvelukuvaus: Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu
Liite 5D	Palvelukuvaus: Rakennusten ja maa-alueiden käyttö
Liite 5E	Palvelukuvaus: Ratatekninen oppimiskeskus ROK
Liite 5F	Palvelukuvaus: Tekninen valvomo ja liikkuvan kaluston valvonta
Liite 5G	Liikkuvan kaluston valvontalaitteet
Liite 5H	Palvelukuvaus: Turvavalvomo
Liite 5J	Suorituskannustinjärjestelmä
Liite 5K	Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat
Liite 6A	Operatiivisen toiminnan vastuut
Liite 6B	Turvallisuusasiat
Liite 7A	Palvelupaikan kuvaus: Matkustaja-asetat
Liite 7B	Väyläviraston omistamat matkustaja-asetat
Liite 7C	Muiden omistamat matkustaja-asetat
Liite 7D	Palvelupaikan kuvaus: Raakapuun kuormauspaikat
Liite 7E	Rataverkon raakapuun kuormauspaikat
Liite 7F	Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat
Liite 7G	Palvelupaikan kuvaus: Laskumäet
Liite 7H	Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet
Liite 7J	Palvelupaikan kuvaus: VAK seisontaraiteet
Liite 7K	Palvelupaikan kuvaus: Huoltotilat ja -laitteet

Määritelmät, merkinnät ja lyhenteet

ENNE on rautatieliikenteen ennustamis- ja optimointijärjestelmä.

Fintraffic Raide Oy on liikenteenohjausyhtiö Finntrafficin tytäryhtiö, joka tuottaa rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita. Finntrafficin palveluita ovat mm. rautateiden liikenteenohjaus, liikennesuunnittelu, kapasiteetinhallinta, sähköradan käyttökeskustoiminta sekä junamatkustukseen liittyvät matkustajainformaatiopalvelut.

JKV on Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevan yhteentoimivuuden teknisen eritelmän 28.3.2006 liitteen B mukainen B-luokan järjestelmä "ATP-VR/RHK-Junakulunvalvonta (JKV)".

JETI on junaliikenteen ennakkotiedot -järjestelmä, jolla laaditaan, jaetaan ja ylläpidetään ennakkoilmoituksia ja radan liikennöitävyyteen vaikuttavia tietoja. Järjestelmässä laaditaan ja hyväksytään rataverkolla tehtävät ratatyöt ja ennakkosuunnitelmat. JETIä käytetään myös ratapiha- ja linjaraidekapasiteetin varaamiseen kaluston seisottamista, koeajoa tai muuta erityistä tarvetta varten.

Kiireellinen ratakapasiteetti tarkoittaa ratakapasiteettia, jota haetaan tilapäistä, lyhytkestoista ja vaihtelevaa liikennöintitarvetta varten. Esimerkki: yksittäisinä päivinä kulkevat junat sekä työkoneet ja pysähtymiskäyttäjyiseltä tai reitin osalta vaihtelevat junat.

KUPLA-sovelluksella välitetään kuljettajalle yksikön kuljettamiseksi vaadittavia tietoja.

LIKE on toistaiseksi Suomessa käytössä oleva ratakapasiteetin hallintajärjestelmä.

Liikennesuunnittelu sovittaa yhteen valtion rataverkon ratatyöt ja rautatieliikenteen Väyläviraston periaatteiden ja ohjeiden mukaisesti. Liikennesuunnittelu suunnittelee mahdollisimman tehokkaat työraot, sekä tiedottaa ja käy niistä vuoropuhelua sidosryhmien kanssa. Liikennesuunnittelu käsittelee ja hyväksyy osaltaan ratatöiden ennakkosuunnitelmat, liikenneturvallisuuksuunnitelmat ja jännitekatkot, sekä ylläpitää ratatöiden liikenteellisten vaikutusten tilannekuvaa. Lisäksi liikennesuunnittelu käsittelee virka-aikana tilapäisien kaluston seisottamisen kapasiteettivaroja liikennepaikoilla. Palvelun tuottaa Fintraffic Raide Oy.

Liikenteenohjaus suojaa ja turvaa liikennöintiä ja ratatyötä. Liikenteenohjaus antaa lupia ja ilmoituksia ratatyölle ja liikennöinnille.

Liikenteenohjausyhtiö tarkoittaa Fintraffic Oy -konsernia. Verkkoselostuksessa mainitut liikenteenohjausyhtiön tehtävät kuuluvat pääosin konsernin tytäryhtiölle Fintraffic Raide Oy:lle.

Museoliikenne tarkoittaa laajuudeltaan vähäistä liikennettä, jota harjoittava yhteisö ei tavoittele toiminnallaan liiketaloudellista voittoa, ja liikennöinti tapahtuu museokalustolla. Museokalustolla tarkoitetaan Liikenne- ja viestintäviraston kalustorekisterissä museokalustoksi rekisteröityä kalustoa.

OSS-yhteyspiste (One Stop Shop) kautta asiakkaat voivat hoitaa kaikki kansainväliseen rautatieliikenteeseen liittyvät asiansa liittyen mm. rataverkolle pääsyyn, kansainvälisen liikenteen ratakapasiteetin hakuun tai liikennöintiin liittyvään raportointiin. Jokaisessa RNE:n jäsenvaltiossa on OSS-yhteyspiste. Suomessa OSS-yhteyspiste toimii yhteystahona myös kansalliseen liikennöintiin liittyvissä asioissa. Pistein sähköpostiosoite on oss@vayla.fi.

Radanpito tarkoittaa radan ja siihen kuuluvien rakenteiden, rakennelmien, laitteiden ja järjestelmien sekä radanpidon tarvitseman kiinteän omaisuuden rakentamista ja ylläpitoa sekä kehittämistä.

RAILI-palvelu (= rautateiden integroitu liikenneviestintäpalvelu) on rautatiekäyttöön suunniteltu puheviestintäpalvelu, jota voidaan käyttää VIRVE-radio-puhelimilla ja yleisen verkon älypuhelimilla, joissa on RAPLI-sovellus.

RAPLI-sovellus on yleisen verkon älypuheliimiin suunniteltu RAILI-palvelun käyttöön ja kirjautumiseen käytettävä sovellus.

Ratatyö on rataverkolla tehtävää työtä, joka edellyttää ensimmäisen luokan liikenteenohjauksen alueella liikennöinnin keskeyttämisen tai estää turvalaitoksen toiminnan asetinlaite- tai kauko-ohjaustasolla. Ensimmäisen luokan liikenteenohjauksen alueella ratatyöhön tarvitaan liikenteenohjauksen lupa. Toisen luokan liikenteenohjauksen alueella tehtävä työ on ratatyötä silloin, kun ratatyövastaava suojaa ratatyöalueen liikennöinniltä. Toisen luokan liikenteenohjauksen alueella ratatyövastaava vastaa itsenäisesti ratatyöstä ja sen suojaamisesta.

Ratakapasiteetilla tarkoitetaan raideliikennelain mukaan mahdollisuutta käyttää rataverkkoa ja laatia aikatauluja rataverkolla liikennöitävillä reiteillä. Ratakapasiteetin voi määrittellä myös niin, että se on rataverkon ominaisuuksista johdettava aikaan sidottua rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä.

Ratakapasiteetin hakijalla tarkoitetaan rautatieliikenteen harjoittajaa, [liikenteen palveluista annetun lain \(320/2017\)](#) IV osan 1 luvun 4 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajia, huolitsijoita, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia sekä rautatiealan koulutuslaitosta, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia.

Rataliikennekeskus on liikenteenohjausyhtiöön kuuluva valtakunnallinen rataliikenteen ohjaus- ja hallintapalvelu. Palvelun tuottaa Fintraffic Oy.

Ratatiedon extranettiin on kerätty radanpidossa ja liikennöinnissä tarvittavaa aineistoa liikenteenohjaukselle, isännöitsijöille, kunnossapitäjille, rakentajille ja liikennöijille. [Sivuston käyttö vaatii rekisteröitymisen osoitteessa.](#)

Rataverkko tarkoittaa Väyläviraston hallinnassa olevaa valtion rataverkkoa.

Rataverkon haltijalla tarkoitetaan Väylävirastoa taikka yksityisraiteen haltijaa, kun raide kuuluu raideliikennelain soveltamisalan piiriin.

RATO eli ratatekniset ohjeet käsittävät perustiedot radan ja ratalaitteiden suunnittelusta, tarkastuksesta ja kunnossapidosta. RATO perustuu Liikenne- ja viestintäviraston antamiin määräyksiin. Väylävirasto julkaisee [RATOn](#).

Rautatieliikenteen harjoittajia ovat rautatieyritykset, radan kunnossapito-yritykset, rataverkolla liikennöivät rataverkon haltijat sekä museoliikenteen harjoittajat. Lisäksi myös muut rataverkolla liikennöivät yritykset tai yhteisöt, joiden liikennöinti ei ole päätoimista, ovat rautatieliikenteen harjoittajia.

Rautatieliikenteen harjoittaminen tarkoittaa rautatieyrityksen liikennöintiä, radan kunnossapitoon liittyvää liikennöintiä, museoliikenteen harjoittamaa liikennöintiä, muun kuin päätoimenaan liikennöivän yrityksen tai yhteisön liikennöintiä ja rataverkon haltijan liikennöintiä rataverkolla.

Rautatieohjeet sisältävät tällä hetkellä voimassa olevat Väyläviraston antamat määräykset ja ohjeet. [Ajantasaista ohjelueteloa ylläpidetään Väyläviraston internetsivulla.](#)

Rautatieyritys tarkoittaa julkista tai yksityisoikeudellista yhtiötä tai muuta yhteisöä, joka Euroopan talousalueella myönnetyn toimiluvan nojalla päätoimenaan harjoittaa rautateiden henkilö- tai tavaraliikennettä, ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; rautatieyrityksellä tarkoitetaan myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavaa yritystä.

RINF Infrastruktuurirekisterillä tarkoitetaan EUn laajuista rautateiden keskitettyä infrastruktuurirekisteriä. Käytännössä RINF muodostuu kansallisista rekistereistä (NRE), Suomen Ratarekisteri on NRE-FI. RINF muodostuu kerättävistä tiedoista, jotka ovat yksinkertaistettuna seuraavat: a) rautatieverkosto; b) yksityiskohtainen rautatieverkosto, c) rata d) rataosuus e) toiminnallinen piste f) raide g) sivuraide.

RNE ([RailNetEurope](#)) on voittoa tuottamaton eurooppalaisten rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin jakajien järjestö, jonka tarkoituksena on edistää kansainvälistä liikennettä eurooppalaisessa rautatieinfrastruktuurissa. Väylävirasto on liittynyt uudelleen jäseneksi vuonna 2021.

RUMA eli ratatyöurakoitsijan mobiilialusta on sovellus, jonka avulla paikannetaan ja varmistetaan ratatyön suorittamispaikka sekä tehdään RT- ja LR-ilmoituksia.

SAAGA on sekä ratapihojen raidekapasiteetin että linjakapasiteetin hallinnan uusi tietojärjestelmä, joka korvaa LIIKE-järjestelmän kapasiteetin hallintaan liittyvät toiminnallisuudet aikataulukauden 2022 aikana.

Suojastettu rataosa tarkoittaa rataosaa, jonka liikennepaikkavälit on jaettu useampaan suojastusväliin. Liikenteenohjausjärjestelmä valvoo suojastusvälien vapaanaoloa. Yhdellä suojastusvälillä voi olla vain yksi juna kerrallaan. Suojastus mahdollistaa useamman junan kulkemisen peräkkäin liikennepaikkojen välillä.

Säännöllinen ratakapasiteetti tarkoittaa ratakapasiteettia, jota haetaan säännöllistä, pitkäkestoista ja samanlaisena toistuvaa liikennöintiä varten. Esimerkki: tarve liikennöidä läpi vuoden maanantaista lauantaihin tai kolmen kuukauden ajan tiistaisin ja torstaisin.

TURI on Väyläviraston turvallisuuden ja riskienhallinnan tietojärjestelmä. Liikenteen harjoittajat ja Väyläviraston palveluntuottajat raportoivat turvallisuuspoikkeamat Väylävirastolle tämän järjestelmän kautta.

TURO tarkoittaa turvallisuusohjeita radanpidossa. Väylävirasto julkaisee ohjeet internet-sivuillaan (ks. Rautatieohjeet).

VIRVE on TETRA-teknologiaan perustuva radioverkko, jolla tuotetaan korotetun turvallisuus- ja varautumistason radioviestintäpalveluja viranomaisten ja luvan saaneiden yhteiskunnan kriittisen infrastruktuurin toimijoiden yhteiskäyttöön.

Yksityisraide tarkoittaa muuta kuin Väyläviraston hallinnoimaa raidetta.

1 Yleistä

1.1 Johdanto

Väylävirasto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskus-hallinnon virasto, joka vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävästä kehitystä. Väylävirasto toimii Suomessa valtion rataverkon haltijana.

Verkkoselostuksen julkaisemisesta on säädetty raideliikennelain 131 §:ssä ja [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2012/34/EU](#) yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (rautatiemarkkinadirektiivi). Verkkoselostus julkaistaan aikataulukausittain.

1.2 Verkkoselostuksen tarkoitus

Verkkoselostus julkaistaan ratakapasiteetin hakijoita varten. Verkkoselostuksessa kuvataan valtion rataverkko ja sen ominaisuudet, rataverkolle pääsyn edellytykset, ratakapasiteetin jakamismenettely, rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavat palvelut sekä rataverkon käytön hinnoittelun perusteet.

Ratakapasiteetin hakijat voivat hakea ratakapasiteettia kotimaiseen tavaraliikenteeseen ja Euroopan talousalueen sisäiseen kansainväliseen liikenteeseen sekä yhdysliikenteeseen Suomen ja Venäjän välillä. VR-Yhtymä Oy voi harjoittaa kotimaista henkilöliikennettä yksinoikeudella Suomen rataverkolla niillä rataosilla, jotka kuuluvat VR-Yhtymä Oy:n ja liikenne- ja viestintäministeriön väliseen yksinoikeussopimukseen. Rataosilla, jotka eivät kuulu sopimuksen piiriin, voi mikä tahansa rautatieliikenteen harjoittaja harjoittaa henkilöliikennettä.

1.3 Oikeusperusta

1.3.1 Nykyinen lainsäädäntö

Rataverkon haltija julkaisee raideliikennelain 131 §:n mukaisesti tiedot rataverkon laadusta ja laajuudesta, rataverkolla tarjottavista palveluista sekä raideliikennelain perusteella annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

1. oikeutta rataverkolle pääsyyn
2. ratamaksujen määräytymisperusteita
3. ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja
4. rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää sekä
5. muita seikkoja, jotka koskevat rautatieliikenteen harjoittamista ja sen aloittamisen edellytyksiä.

Rataverkon haltija julkaisee verkkoselostuksessa tiedot rataverkon ominaisuuksista ja laajuudesta kutakin aikataulukautta varten. Nämä tiedot sisältyvät tämän verkkoselostuksen lukuun 2. Verkkoselostuksessa julkaistaan myös rataverkon haltijan raideliikennelain nojalla antamat päätökset:

1. erikoistuneesta ratakapasiteetista (kohta 2.4.1)
2. ylikuormitetun rautatiereitin etusijajärjestyksistä (kohta 4.6)
3. rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnysmääristä (kohta 4.8.3).

1.3.2 Oikeudellinen merkitys

Verkkoselostus on oikeudellisesti sitova asiakirja niiltä osin, kuin siinä määrätään raideliikennelain 131 §:ssä säädetyistä asioista. Myös rataverkon käyttösovimusten nojalla rautatieliikenteen harjoittajat sitoutuvat noudattamaan verkkoselostusta.

Verkkoselostuksessa julkaistut tiedot eivät vaikuta rataverkon haltijan antamiin ohjeisiin tai Liikenne- ja viestintäviraston antamiin määräyksiin. Myös verkkoselostuksessa mainittujen kolmansien osapuolien tiedot voivat muuttua aikataulukauden aikana. Väylävirasto varaa oikeuden siirtää tai muuttaa rataverkoon liittyviä ylläpito- ja kehityshankkeita ja maksuja uusien poliittisten päätösten vuoksi.

1.3.3 Muutoksenhakumenettely

Rataverkon haltijan tekemiä päätöksiä koskeva muutoksenhakumenettely kuvataan [Rautatiealan sääntelyelimen verkkosivuilla](#). Oikaisuvaatimus tulee toimittaa 30 päivän kuluessa rataverkon haltijan päätöksen tiedoksisaamisesta Liikenne- ja viestintäviraston kirjaamoon osoitteella: Rautatiealan sääntelyelin, PL 467, 00101 Helsinki tai sähköpostitse osoitteeseen kirjaamo@traficom.fi.

Asianosainen saa hakea oikaisua sääntelyelimeltä, jos rataverkon haltijan päätös koskee raideliikennelain:

- 1) 120 §:ssä tarkoitettua ylikuormitettua rautatiereittiä tai sen osaa taikka etusijajärjestyksestä
- 2) 122 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin jakamista
- 3) 123 §:ssä tarkoitetun kiireellisen ratakapasiteetin jakamista
- 4) 125 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin peruuttamista tai käytöstä poistamista
- 5) 139 §:ssä tarkoitettua ratamaksua
- 6) 140 §:ssä tarkoitettuja ratamaksun perusmaksun alennuksia ja korotuksia tai
- 7) 141 §:ssä tarkoitettuja lisämaksuja.

1.4 Verkkoselostuksen rakenne

Verkkoselostus noudattaa Euroopan rataverkon haltijoiden järjestön RailNet-Europen (RNE) yhteistä verkkoselostusrakennetta, jotta ratakapasiteetin hakijat voivat löytää eri maiden verkonhaltijoiden verkkoselostuksista samat asiat samasta paikasta.

Verkkoselostus sisältää seitsemän lukua ja liitteitä.

- luvussa 1 esitellään verkkoselostus ja rataverkon toimijat.
- luvussa 2 kuvataan rataverkon toiminnalliset ja tekniset ominaisuudet
- luvussa 3 määritellään rataverkolle pääsyn edellytykset
- luvussa 4 kuvataan ratakapasiteetin jakoprosessi
- luvussa 5 ilmoitetaan rataverkon ja palvelujen käyttöön liittyvät maksut
- luvussa 6 kuvataan liikennöinti ja liikenteen hallinta valtion rataverkolla
- luvussa 7 liittyviä määritellään rataverkon käyttäjille tarjottavia palveluita.

Verkkoselostuksessa on liitteitä, joissa kuvataan tarkemmin rataverkon ominaisuuksia ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyviä asioita sekä erillinen [karttapalvelu rataverkon ominaisuustiedoista](#).

1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen

1.5.1 Voimassaolo

Verkkoselostus on voimassa aikataulukausittain, ja se julkaistaan viimeistään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettihakemusten jättämisen määräajan päätymistä eli 12 kuukautta ennen aikataulukauden vaihtumista. Tämä verkkoselostus on tarkoitettu aikataulukaudelle 2022 eli aikataulukaudelle 12.12.2021–10.12.2022.

1.5.2 Päivittäminen

Jos verkkoselostuksen luvussa 1.3 tarkoitetut tiedot muuttuvat, [julkaistaan muuttuneet tiedot Väyläviraston internet-sivuilla](#). Tavoitteena on pitää verkkoselostus ajantasaisena. Merkittävimmät vuoden aikana tehtävät muutokset pyritään keskittämään kahteen muutosajankohtaan: alustavasti joulukuun ja kesäkuun alkuun. Väylävirasto noudattaa kuulemismenettelyä edellä mainittujen muutosajankohtien päivityksissä. Verkkoselostuksen teksti ja liitteet saattavat päivittyä julkaisun jälkeen. Päivitykset julkaistaan Väyläviraston internet-sivuilla.

Verkkoselostuksessa viitataan rataverkon haltijan ohjeisiin, joita päivitetään tarpeen mukaan myös aikataulukauden aikana. Mikäli ohjeissa ja verkkoselostuksessa havaitaan eroavaisuuksia, noudatetaan voimassaolevaa ohjeistusta.

1.5.3 Julkaiseminen

Verkkoselostus laaditaan suomen kielellä ja julkaistaan suomeksi ja englanniksi. Mikäli eri kieliversioiden välillä havaitaan eroavaisuuksia, noudatetaan suomenkielisen verkkoselostuksen sisältöä. Verkkoselostuksen kieliversiot ovat saatavissa veloitusetta sähköisessä muodossa Väyläviraston internet-sivuilta: <http://www.vayla.fi/ammattiliikenne-raiteilla/rautateiden-verkkoselostus>

1.6 Rautatiesektorin toimijat ja yhteystiedot

Rautatiesektorin toimijoiden väliset omistus- ja ohjaussuhteet on esitelty sivustolla www.rautatiemarkkinoille.fi > Rautatiesektorin toimijat.

Väylävirasto

Väylävirasto vastaa valtion väyläomaisuuden ylläpitämisestä ja kehittämisestä sekä toimii valtion rataverkon haltijana. Väylävirastolla ja Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic-konsernilla on palvelusopimus liikenteenhallinta ja -ohjauspalveluista. Lisäksi Väylävirasto tilaa väyläomaisuuteen liittyvät rakentamis- ja kunnossapitotyöt sekä alueisännöinnin yksityisiltä palveluntuottajilta.

PL 33 (Käyntiosoite: Opastinsilta 12 A)
00521 HELSINKI
Sähköposti: [kirjaamo\(at\)vayla.fi](mailto:kirjaamo(at)vayla.fi)
Internet: <http://www.vayla.fi/>

Kaikissa tähän verkkoselostukseen, markkinoille tuloon ja rautatieliikenteeseen liittyvissä asioissa voi ottaa yhteyttä sähköpostitse osoitteeseen [oss\(at\)vayla.fi](mailto:oss(at)vayla.fi). [Muita yhteystietoja löytyy Väyläviraston internet-sivuilta www.vayla.fi](http://www.vayla.fi).

Palautetta Väyläviraston ja Fintrafficin toimialaan liittyvissä asioissa voi antaa [Liikenteen asiakaspalvelun](http://www.liikenteenasiakaspalvelun.fi) kautta.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee hallinnonalan lainsäädäntöä ja budjettia yhteistyössä hallinnonalaan kuuluvien virastojen ja laitosten kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan kuuluvia virastoja ja laitoksia ovat Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto ja Ilmatieteen laitos. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjaukseen.

PL 31 (käyntiosoite: Eteläesplanadi 4)
00023 VALTIONEUVOSTO
Sähköposti: [kirjaamo\(at\)lvm.fi](mailto:kirjaamo(at)lvm.fi)
Internet: <http://www.lvm.fi>

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva keskushallinnon virasto, joka vastaa liikenteen ja viestinnän sääntely-, lupa- ja viranomaistehtävistä.

PL 320 (Kumpulantie 9)
00101 HELSINKI
Sähköposti: kirjaamo(at)traficom.fi
Internet: www.traficom.fi

Rautatiealan sääntelyelin

Rautatiealan sääntelyelin seuraa, valvoo ja edistää rautatiemarkkinoiden toimivuutta, tasapuolisuutta ja syrjimättömyyttä.

PL 467 (Kumpulantie 9) 00101 HELSINKI

Sähköposti: kirjaamo(at)traficom.fi ja railregulator(at)traficom.fi
Internet: www.saantelyelin.fi

Liikenteen tilaajat

Liikenteen tilaajia verkkoselostuksen julkaisuhetkellä ovat Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Helsingin Seudun Liikenne (HSL). HSL-kuntayhtymä toimii Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) n:o:1370/2007 ja liikenteen palveluista annetun lain mukaisena toimivaltaisena viranomaisena. Kuntayhtymä vastaa alueellaan joukkoliikenteen suunnittelusta ja järjestämisestä sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta.

PL 100 (Opastinsilta 6 A) 00077 Helsinki
Sähköposti: hsl(at)hsl.fi (kirjaamo)
Internet: www.hsl.fi

Kilpailu- ja kuluttajavirasto

Kilpailu- ja kuluttajaviraston tehtävät liittyvät kilpailu- ja kuluttajapolitiikan toteuttamiseen, markkinoiden toimivuuden varmistamiseen, kilpailulain ja EU:n kilpailusääntöjen täytäntöönpanoon sekä kuluttajan taloudellisen ja oikeudellisen aseman turvaamiseen. Virastossa hoidetaan myös kuluttaja-asiamiehen valvontatehtävät.

PL 5 (käyntiosoite: Siltasaarenkatu 12 A)
00531 HELSINKI
Sähköposti: kirjaamo(at)kkv.fi
Internet: www.kkv.fi

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Fintraffic Raide Oy hoitaa Väyläviraston ja konsernin välisen palvelusopimuksen mukaisesti rautatieliikenteen hallinnan ja liikenteenohjauksen. Sopimus sisältää rautatieliikenteen osalta muun muassa ohjauspalvelun, matkustajainformaatiopalvelun, rataverkon kapasiteetin hallintapalvelun, sähköradan käyttökeskuspalvelun, rataverkon teknisten järjestelmien valvontapalvelun, rataverkon turvallisuusjärjestelmien valvontapalvelun sekä rataverkon järjestelmien kehittämisen ja elinkaaren hallinnan.

Palkkatilanportti 1, 00240 Helsinki
Sähköposti: viestinta(at)Fintraffic.fi
Internet: www.fintraffic.fi

MaaS (Mobility as a Service) -toimijat

Liikenteen palveluista annetun lain mukaan tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan tai näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava liikkumispalvelun tarjoajille ja yhdistämispalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjestelmänsä myyntirajapintaan, jonka kautta voi ilman käyttöä rajoittavia ehtoja: 1) hankkia vähintään perushintaisen kertamatkaan oikeuttavan lipputuotteen, johon perustuvan matkustusoikeuden on oltava todennettavissa helpolla tavalla yleiskäyttöisen teknologian avulla; tai 2) varata yksittäisen matkan tai kuljetuksen, jonka täsmällinen hinta ei ole tiedossa palvelun alkaessa tai joka muusta syystä sovitaan maksettavaksi palvelun päättymisen jälkeen.

Rautatieyritykset

Verkkoselostuksen julkaisuhetkellä Suomessa toimivia rautatieyrityksiä ovat VR, Fenniarail, Operail Finland ja Aurora Rail. Rautatieyritykset vastaavat tuotantonsa suunnittelusta, markkinoinnista ja myynnistä, liikennöinnistä sekä reaaliaikaisesta liikenteenhallinnasta. Toimilupa- ja turvallisuustodistusasioissa sekä kaluston rekisteröinnissä Suomeen uusi rautatieyritys voi ottaa yhteyttä Liikenne- ja viestintävirastoon ja rataverkon käytöstä sopimiseen liittyvissä asioissa Väylävirastoon.

Kalustoyhtiöt

Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy omistaa Helsingin seudun liikenteessä eli HSL-alueen liikenteessä tarvittavan junakaluston.

Yksityisraiteiden haltijat

Väyläviraston verkkosivulta löytyvät [linkit yksityisraiteiden haltijoiden verkkoselostuksiin](#). Yksityisraiteet yhdistyvät valtion rataverkkoon esimerkiksi satamissa ja teollisuuslaitosten läheisyydessä.

Asemanseutujen kehittämissyhtiö [Senaatin Asema-alueet Oy](#)

Vuoden 2019 alusta toimintansa aloittanut yhtiö suunnittelee yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa, millä keinoin kukin yhtiön vastuulla oleva asema-alue parhaiten palvelee oman ympäristönsä kestävästä kaupunkikehityksestä. Yhtiö kehittää asema-alueiden käyttötarkoituksia ensisijaisesti kaavoituksen keinoin ja helpottaa alueiden monipuolista hyödyntämistä asuntorakentamisessa, liiketoiminnassa ja liikenteen solmukohtina. Tietoa asemanseutujen kehittämisestä on koottu sivustolle www.asepanseutu.fi.

OSS-yhteyspiste

Jokaisessa jäsenvaltiossa on RNE:n OSS-yhteyspiste (One Stop Shop -yhteyspiste) tai -henkilö. Asiakkaat voivat valita OSS-henkilön tai -pisteen, jonka kanssa he voivat hoitaa kaikki kansainväliseen rautatieliikenteeseen liittyvät asiansa. Oli kyse sitten rataverkolle pääsystä, kansainvälisen liikenteen ratakapasiteetin hausta tai liikennöintiin liittyvästä raportoinnista, kaikki nämä asiat hoidetaan yhdessä pisteessä. Yhdestä OSS-pisteestä selvitetään kaikki asiat, jotka liittyvät junan kulkuun suunnitellulla reitillä, yli rajojenkin.

Suomessa OSS-yhteyspisteen kautta voi asioida myös kansalliseen rautatieliikenteeseen liittyvissä asioissa. OSS-yhteyspisteen sähköpostiosoite on [oss\(at\)vayla.fi](mailto:oss(at)vayla.fi).

Rataverkon haltijoiden [OSS-yhdyshenkilöiden yhteystiedot löytyvät RailNet-Europen internet-sivuilta osoitteesta \[www.rne.eu\]\(http://www.rne.eu\)](#).

1.7 Rataverkon haltijoiden välinen kansainvälinen yhteistyö

1.7.1 Rautateiden rahtiliikennekäytävät Suomessa

Suomen rataverkko ei ole yhteydessä Euroopan laajuiseen [Rail Freight Corridors -verkkoon](#).

1.7.2 RailNetEurope

[RailNetEurope \(RNE\)](#) on voittoa tuottamaton eurooppalaisten rataverkon haltijoiden ja ratakapasiteetin jakajien järjestö, jonka tarkoituksena on edistää kansainvälistä liikennettä eurooppalaisessa rautatieinfrastruktuurissa.

Muiden maiden rataverkon haltijoiden julkaisemien [verkkoselostusten internet-osoitteet löytyvät RailNetEuropen \(RNE\) internet-sivuilta](#).

RNE:n tietotekniset työkalut eivät ole käytössä Suomessa.

1.7.3 Muu kansainvälinen yhteistyö

[European Rail Infrastructure Managers \(EIM\)](#) on Brysselissä toimiva rataverkonhaltijoiden edunvalvontajärjestö. EIM:n jäsenistöön kuuluu myös multimodaalisia organisaatioita, kuten Väylävirasto. EIM:n jäsenistö hallinnoi 53 %

eurooppalaisesta rataverkosta, ja se on EU-asetuksessa tunnustettu edunvalvontajärjestö, jota EU:n toimielimien tulee konsultoida. EIM:n kautta Väylävirasto pääsee vaikuttamaan eurooppalaisen rautatielainsäädännön laadintaan sekä poliittisella että teknisellä tasolla. Vaikuttaminen esimerkiksi 4. rautatiepaketin sisältöön, yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin (YTE) ja yhteisiin turvallisuusmenetelmiin (YTM) tapahtuu kansallisten reittien lisäksi EIM:n kautta.

Väylävirasto osallistuu PRIME-kokouksiin (Platform for Rail Infrastructure Managers in Europe) EIM:n kautta. PRIME on komission ja rataverkonhaltijoiden yhteinen alusta, jossa komissio ja rataverkon haltijat keskustelevat ennakoivasti komission tulevista lainsäädäntöesityksistä. Samoin kokouksissa seurataan olemassa olevan lainsäädännön toimivuutta käytännössä.

EIM on osa komission 4. rautatiepaketin teknisen pilarin implementointiryhmää, johon Väyläviraston edustaja osallistuu EIM:n mandaatilla yhdessä EIM:n pääjohtajan kanssa.

2 Rataverkko

2.1 Johdanto

Verkkoselostuksessa kuvataan Väyläviraston hallinnassa oleva valtion rataverkko. Väyläviraston radanpitoon kuuluvat radan ja sen rakenteiden, rakennelmien ja laitteiden sekä radanpidon tarvitseman kiinteän omaisuuden rakentaminen ja ylläpito sekä suunnittelu.

[Komission täytäntöönpanoasetuksen \(EU\) 2019/777](#) mukaisesti rataverkon haltija julkaisee infrastruktuuria koskevat tiedot keskitetysti ja ajantasaisesti verkkopohjaisessa sovelluksessa. Valtion rataverkko esitetään verkkoselostuksen [karttapalvelussa](#), [avoimissa tietoaineistoissa](#), [ratatiedon extranet-palvelussa](#) ja liitteissä 2A–2M.

2.2 Rataverkon laajuus

2.2.1 Rajaus

Verkkoselostuksen kohteena on valtion rataverkko Suomessa. Tässä luvussa esitellään rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä oleva infrastruktuuri. Kuvaus on yhtenevä rautateiden infrastruktuurirekisterien kanssa.

2.2.2 Liittyvät rataverkot

Suomesta on raideyhteys Ruotsiin Tornion kautta. Tornio–Haaparanta-rataosan liikenteenhoidon pääpiirteet esitetään Väyläviraston ohjeessa *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)*. Ruotsissa rataverkon haltija on Trafikverket.

Suomesta on raideyhteys Venäjälle Vainikkalasta, Imatrankoskelta, Niiralasta ja Vartiuksesta. Suomen ja Venäjän välisestä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä on sovittu maiden välisessä rautatieyhdyliikennesopimuksessa. Suomen ja Venäjän välinen liikenne ei ole Euroopan talousalueen sisäistä kansainvälistä liikennettä.

Komission 20.2.2015 antaman päätöksen mukaisesta rautatiemarkkinadirektiivin 2(4) artiklassa tarkoitettuja strategisesti merkittäviä paikallisia rataverkkoja Suomessa ovat kaikkien ulkomaankaupan satamien alueella olevat [yksityisraiteet ja VR-Yhtymä Oy:n omistamat yksityisraiteet](#).

Rataverkon haltijoiden tarjoamia palveluja kuvataan luvussa 7.

2.3 Rataverkon kuvaus

Rataverkon infratiedot esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa, avoimissa tietoaineistoissa ja ratatiedon extranet-palvelussa sekä verkkoselostuksen liitteissä. Rataosien perustiedot esitetään liitteessä 2A.

2.3.1 Maantieteellinen kuvaus

Raiteiden lukumäärä

Suomen valtion rataverkon pituus vuonna 2020 on 5 918 km, josta liikennöitävissä olevaa rataa on 5 645 km. Radoista on yksiraiteista 5 226 km ja kaksi- tai useampiraiteista 692 km.

Kaksiraiteiset rataosuudet ovat:

- Leppävaara–Kirkkonummi
- Huopalahti–Havukoski
- Kytömaa–Ainola
- Purola–Riihimäki asema
- Sammalisto–Sääksjärvi
- Kouvola–Juurikorpi
- Pohjois-Louko–Seinäjoki asema–(Lapua)
- Kytömaa–Hakosilta
- Riihimäki asema–Luumäki
- Joutseno–Imatra tavara (valmistuu kesällä 2022)
- Tampere tavara–Lielähti
- Tampere Järvensivu–Orivesi
- Kokkola–Ylivieska

Kolmiraiteiset rataosuudet:

- Riihimäki asema–Sammalisto
- Sääksjärvi–Tampere tavara

Neliraiteiset rataosuudet:

- Ainola–Purola
- Helsinki asema–Leppävaara
- Helsinki asema–Kytömaa

2.3.2 Raideleveys

Rataverkolla käytettävissä oleva raideleveys on nimellimitaltaan 1 524 mm. Nopeudesta riippuvat raideleveyden raja-arvot esitetään Liikenne- ja viestintäviraston [Rautatiejärjestelmän infrastruktuuriosajärjestelmä \(Trafi/18116/03.04.02.00/2012\)](#).

2.3.3 Rautatieliikennepaikat

Valtion rataverkon rautatieliikennepaikkoja kuvataan liitteessä 2B ja karttapalvelussa. Raiteistokaaviot löytyvät ratatiedon extranet-palvelusta.

2.3.4 Ulottumat

Koko rataverkolla on käytössä EN15273-standardin liitteen F mukainen FIN1-kuormaulottuma (KU) (liite 2C) ja aukean tilan ulottuma (ATU) (liite 2D). Yksityisraiteilla saattaa olla sekä kuormaulottuman että aukean tilan ulottuman rajoituksia, jotka rautatieliikenteen harjoittajan on erikseen selvitettävä kuljetusta varten.

Raiteen aukean tilan ulottumasta ja liikkuvan kaluston ulottumista (LKU) saa lisätietoa Väyläviraston julkaisusta *Ratatekniset ohjeet (RATO) Osa 2 Radan geometria ja Ratatekniset ohjeet (RATO) 21 Liikkuva kalusto*. Ratatyön suojaulottumasta saa lisätietoa [Radanpidon turvallisuusohjeista \(TURO\)](#).

2.3.5 Painorajoitukset

Akselipainot

Rataverkon suurimmalla osalla sallitaan akselipaino 225 kN. Rataosien suurimmat sallitut akselipainot ja junan akselipainosta johtuvat sallitut nopeudet esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa. Liitteissä 2E ja 2F kuvataan yllärajoitusten ja **OSJD/GOST-normien mukaisen kaluston** akselipainot ja rajoitukset.

Metripainot

Koko rataverkolla on sallittu liikkuvan kaluston metripaino 80 kN/metri.

2.3.6 Kaltevuus

Suurin pääradoilla käytetty määräävä kaltevuus on 20 mm/m. Yksittäisissä paikoissa on suurempia kaltevuuksia. Sivuradoilla suurin käytetty kaltevuus on 22,5 mm/m. Rataosien suurin nousu 1200 metrin mittakannalla esitetään liitteessä 2A.

Kehäradalla kaltevuus on Leinelän ja Kivistön rautatieliikennepaikkojen välillä 40 mm/m.

Rautatieliikennepaikkojen sivuraiteiden kaltevuustietoja esitetään raiteistokaa vioissa ratatiedon extranet-palvelussa.

2.3.7 Nopeus

Suurin käytössä oleva nopeus henkilöjunille on 220 km/h ja tavarajunille 120 km/h. Raiteilla, joissa ei ole JKV:ta, suurin sallittu nopeus on korkeintaan 80 km/h. Rataverkolla käytettävissä olevat nopeudet sekä henkilö- että tavarajunille esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa. Kalustotyyppikohtaiset suurimmat sallitut nopeudet esitetään liitteessä 2G. Sallittu nopeus vaihteissa ja raideristeyksissä päällysrakenneluokan mukaan esitetään liitteessä 2H. Kunnossapitäjällä on oikeus rajoittaa sallittuja akselipainoja ja nopeuksia radan kunnan mukaisiksi.

2.3.8 Junapituus

Suurimman rataosalla käytettävän junapituuden tulee olla sellainen, että juna voi käyttää myös liikennepaikkojen sivuraiteita. Erikoiskuljetuksista tai muista poikkeavista kuljetuksista on sovittava erikseen (ks. kpl 3.4.3). Junan ei tarvitse

mahtua kaikkien liikennepaikkojen kaikille sivuraiteille. Rataosuudella Vainikkala–Kotka/Hamina sallitaan 1 100 metriä pitkät junat. Rataosien mitoituksessa käytetyt junapituudet ovat 700, 750, 925 ja 1 100 metriä. Liikennepaikoilla olevat hyötypituudeltaan pisimmät sivuraiteet esitetään liitteessä 2B ja karttapalvelussa. Kaikkien junakulkutieraiteiden hyötypituudet liikennepaikoilla esitetään raiteistokaavioissa (ks. Ratatiedon extranet).

2.3.9 Sähkösyöttöjärjestelmä

Sähköistuksen nimellisjännite on 25 kV/50 Hz AC. Sähkösyöttö tapahtuu koko rataverkon sähköistetyllä osalla raiteen yläpuolella olevasta ajojohdosta siten, että jompikumpi tai molemmat kulkukiskot ja paluujohtimet muodostavat paluuvirtapiirin. Ratajohdon syöttöasemien syöttöalueiden rajalla on erotusjaksot, joiden kohdalta liikkuva kalusto ei voi ottaa virtaa. Erotusjakson kohdalta sähköveturin tai -junan pääkatkaisija on aukaistava. Erotusjakson kohdalla junan sähkövetoyksikkö ei saa pysähtyä.

Ratajohdon maksimivirransyöttökyky sähkövetoiselle kalustolle on 350–800 A. Käytettävissä olevaan virtaan vaikuttaa samanaikainen, sähköenergiaa käyttävän kaluston määrä ja sijainti sähkösyöttöalueella.

Sähköistys on kiinteiden rakenteiden osalta esitetty julkaisussa *Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 5 Sähköistetty rata* (ks. Rautatieohjeet).

Liikkuvan kaluston sähkölaitteiden osalta sähköistys esitetään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä Rautateiden liikkuva kalusto (TRAFICOM/168146/03.04.02.00/2019). [Määräys on luettavissa Finlex-palvelussa](#) sekä Väyläviraston ohjeessa *Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 21 Liikkuva kalusto* (ks. Rautatieohjeet).

Uudessa sähkövetokalustossa tulee olla standardin EN 50463-1..5 (2017) mukaiset laskutukseen soveltuvat energiamittarit. Tiedonsiirto Väyläviraston mittaus- ja taseenhallintajärjestelmään tulee toteuttaa standardin EN 50463 osan 4 mukaisesti tai UTILTS-sanomilla.

Sähköistetyt rataosat esitetään karttapalvelussa ja liitteessä 2A.

2.3.10 Turvalaitejärjestelmät

Käytössä olevia turvalaitejärjestelmiä esitetään liitteessä 2A, karttapalvelussa sekä julkaisun [Ratatekniset ohjeet \(RATO\) osassa 6 Turvalaitteet](#), ks. Rautatieohjeet. Turvalaitteiden käyttöohjeet löytyvät ratatiedon extranet-palvelusta.

2.3.11 Liikenteenohjauksen järjestelmät

Liikenteenohjausyhtiö tarjoaa Väyläviraston ja liikenteenohjausyhtiön välisen kumppanuussopimuksen puitteissa rautatieliikenteen harjoittajien käyttöön [tietojärjestelmäpalveluja](#) ja -rajapintoja. Liikenteenohjausyhtiö tarjoaa tarvittavat tiedot ja ohjeet tietojärjestelmäpalveluiden käyttämiseksi. Rautatieliikenteen harjoittajat vastaavat omien työntekijöiden osaamisesta ja järjestävät tai hankkivat tarvittavat koulutukset osaamisen varmistamiseksi.

Tärkeä tietojärjestelmä rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta Suomessa on ratakapasiteetin hallintajärjestelmä (LIIKE ja jatkossa SAAGA), jonka tietoihin

pohjautuvat muun muassa kuljettajapäättesovelluksen (KUPLA) sekä matkustajainformaatiojärjestelmän käyttäminen.

Kauko-ohjatut rataosat esitetään karttapalvelussa. Sivu-, kuorma- ja seisontaraiteilla liikennöitäessä yksikön on kuitenkin mahdollisesti varmistettava kulutiet paikallisesti.

Valtion rataverkolla sovelletaan [Liikenne- ja viestintäviraston määräystä ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmästä \(TRAFICOM/251470/ 03.04.02.00/2019\)](#)

Junaliikenteen ennustaminen (ENNE)

ENNE on rautatieliikenteen ennustamis- ja optimointijärjestelmä. Sen avulla voidaan ennakoida liikennetilannetta koko rataverkolla, jotta päätösten tekemiseen jää enemmän aikaa. Se parantaa myös liikenteen energiatehokkuutta. ENNE tullaan ottamaan tuotantokäyttöön vaiheittain vuodesta 2021 alkaen.

Tarkempien junaliikenteen ennusteiden tuottamiseksi, monitoimijaympäristön toimivuuden, sujuvamman liikenteen, paremman häiriöiden hoitamisen sekä energiatehokkuuden parantamiseksi rautatieyritysten tulee toimittaa sovittavalla tavalla rataverkon haltijalle ja liikenneohjausyhtiölle (Fintrafficille) seuraavat ajantasaiset tiedot, mieluiten rajapintojen kautta. Nämä tiedot luovutetaan operatiivista liikenteenohjausta varten, ellei toisin sovita. Näiden tietojen pohjalta voidaan kuitenkin myös tuottaa junien kulkua koskevia ennusteita, joita voidaan luovuttaa sellaisenaan matkustajille ja avoimiin rajapintoihin.

- Junien valmistumisennusteet lähtöpaikalta lähtöä varten tai lähtöpaikalle siirtoa varten, kun siirto on aikataulutettu
- Rautatieyrityksen kannalta tarpeelliset raidemuutospyynnöt liikennepaikoilla – SAAGA järjestelmällä erityisesti Helsinki ja Ilmala -alueella
- Seisontaraidevaraukset ja tarpeet ratapihoilla – SAAGAlla tai JETI-järjestelmällä ennakoilmoitus tai muulla tavoin sopiminen Fintrafficin liikennesuunnittelun kanssa
- Junien kalustokierto SAAGAlla
- Junien keskinäiset riippuvuudet (kalusto, henkilöstö, vaihtomatrustajat), myös vaihtotyöt Ilmalasta Helsinkiin ja Ilmalaan sekä vaihtotyöt muilla asemilla, jos niillä on eri numero kuin junalla; Ilmala–Helsinki–välin vaihtotyö haetaan kapasiteettina, muissakin paikoissa tavoitteena on saada vaihtotyötä kapasiteetin piiriin
- Muutokset junien keskinäisiin riippuvuuksiin operatiivisessa tilanteessa
- Junakohtaiset tilapäiset nopeusrajoitukset kaluston osittaisen vikaantumisen tai korvaavan kaluston johdosta, jos uutta kapasiteettia ei ole mahdollista hakea tai ne eivät ole muutoin liikenteenohjauksen tiedossa
- Tavarajunien miehistön vaihdot, kun muuta pysähtymistarvetta ei ole
- Kaupallisten pysähdysten muutokset (lisäykset ja poistot, mukaan lukien miehistön vaihdot)
- Kuljettajien viankorjausarviot, jos lähtövalmiusilmoituksen jälkeen ei päästä liikkeelle tai kalusto rikkoutuu linjalle
- Kuljettajan energiatehokkuusjärjestelmän tai kuljettajien tekemät ajoaikaennusteet, mikäli ne ovat oleellisesti aikataulu- tai tavoiteaika hitaammat
- Kaluston kulkuominaisuudet (vetokyky, vierintävastus, ilmanvastus)
- Kaluston sijainnin tarkemmat sijaintitiedot, jos sellaisia on saatavilla (esim. D-GPS, odometri jne.)

Junaliikenteen ennakkotietojärjestelmä (JETI)

Normaalitilanteesta poikkeavaa tietoa annetaan liikenteenohjausyhtiön ylläpitämästä [junaliikenteen ennakkotiedot -järjestelmästä \(JETI\)](#) sekä liikenteenohjauksen antamalla ilmoituksilla. JETI:ssä ylläpidetään reaaliajassa ratatöihin ja junan kuljettamiseen liittyviä tietoja. Ratatyöstä vastaavilla henkilöillä ja junan kuljettajilla tulee olla tieto työn/matkan aikana ja työalueella/matkalla voimassa olevista ennakoilmoituksista sekä liikenteenohjauksen yhteystiedoista.

Kuljettajapäätesovellus (KUPLA)

Rataverkon haltija edellyttää, että kuljettajapäätesovellus (KUPLA) on käytössä kaikissa junaliikenteenä ajettavissa yksiköissä sekä yksiköissä, joita käytetään rautatieliikennepaikkojen väliseen vaihtotyöhön.

Mahdollisista erillisistä toimijakohtaisista rajapinnoista tai palveluista ja niihin liittyvistä maksuista sovitaan erikseen osapuolten kesken. Esimerkki tällaisesta toimijakohtaisesta rajapinnasta on KUPLA-järjestelmän ja rautatieliikenteen harjoittajan DAS-järjestelmän kytkeminen yhteen rajapinnan välityksellä.

Liikenteenohjausyhtiön internet-sivuilla kuvataan tarkemmin [kuljettajapäätesovelluksen \(KUPLA\)](#) tekniset vaatimukset sekä hankinnan ja käytön periaatteet.

Rataurakoitsijoiden mobiilialusta (RUMA)

Rataverkon haltijan 1. luokan liikenteenohjauksen alueella liikenteenohjauksen luvalla tehtävissä ratatöissä tulee käyttää RUMA-sovellusta. RUMAn avulla paikannetaan ratatyöstä vastaavat (RTV), ratatyöryhmien yhteyshenkilöt sekä ratatyökoneet. RUMalla tehdään myös Rt-ilmoitukset sekä ilmoitetaan liikenteen rajoitteet ja tehdään jännitekatkoilmoitukset. RUMA-sovelluksen tiedot integroidaan LIIKE-järjestelmään lisäämällä suunnittelugrafiikkaan linkki RUMA-sovelluksen karttaan. [RUMA-sovelluksessa](#) esitetään myös JETI:ssä tehdyt ennako- ja vuosisuunnitelmat.

TURI

Rautatieliikenteen harjoittajat ja rataverkon haltijan palveluntuottajat raportoivat turvallisuuspoikkeamat rataverkon haltijalle TURI-järjestelmän kautta. TURI on Väyläviraston hallinnoima järjestelmä. [Lisätietoja TURI-järjestelmästä.](#)

2.3.12 Viestinnän järjestelmät

RAILI-palvelu

RAILI-palvelua käytetään ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä.

Rautateiden integroitua liikenneviestintäjärjestelmää RAILIa voidaan käyttää sekä VIRVE- että älypuhelimilla. Älypuheliin tarvitaan RAILI-palvelua varten RAPLI-sovellus. Junien ja liikenteenohjauksen välisessä viestinnässä käytetään VIRVE-verkkoa. Rautatieliikenteen harjoittajien on anottava Liikenne- ja viestintävirastolta **käyttöönottolupa** junaliikenteen säännöillä liikkuvaan kalustoon

asennettavia VIRVE-puhelimia varten. Lisätietoa asiasta esitetään liitteessä 21 VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä.

Rautatieliikenteen harjoittajien on haettava RAILI-palvelun **käyttölupa** Väylävirastolta ja tutustuttava RAILI-palvelun käyttöluvan ehtoihin (ks. Rautatieohjeet). Vaihtotyönjohtajien ja liikenteenohjauksen sekä ratatyöstä vastaavien ja liikenteenohjauksen välisessä viestinnässä VIRVEN lisäksi on mahdollista käyttää muita kaupallisia verkkoja em. RAPLI-sovelluksen avulla. [Lisätietoa liikenneviestinnästä löytyy Väyläviraston internet-sivuilta.](#)

Liikenne- ja viestintävirasto antaa mm. liikennöintiä ja ratatyötä sekä viestintää koskevia määräyksiä. [Voimassaolevat määräykset ovat saatavissa Finlex-palvelusta.](#)

Väylävirasto antaa mm. liikenteenohjausta, liikennöintiä, ratatyötä ja viestintää koskevia, määräyksiä täydentäviä ohjeita. Voimassaolevat ohjeet löytyvät Väyläviraston internet-sivuilta (ks. Rautatieohjeet). Liikenteenohjauksen yhteystiedot ovat saatavissa Väyläviraston Extranet-sivuilta.

2.3.13 Junien kulunvalvonta

Junien kulunvalvonta (JKV), on järjestelmä, joka valvoo nopeusrajoitusten ja opasteiden noudattamista.

Valtion rataverkolla liikennöivissä vetureissa tulee olla suomalaisen luokan B järjestelmän (ATP-VR/RHK) mukainen automaattisen junien kulunvalvonnan veturilaitte tai vastaavan toiminnallisuuden tuottava eurooppalaisen junien kulunvalvonnan veturilaitteen ja sovitustiedonsiirtomodulin yhdistelmä (ETCS+STM). Suomalaisen luokan B järjestelmän (ATP-VR/RHK) mukaisen automaattisen junien kulunvalvonnan veturilaitteen saatavuutta ja toimitusehtoja voi tiedustella [Bombardier Transportation Finland Oy:ltä](#); ETCS+STM-yhdistelmän saatavuutta ja toimitusehtoja voi tiedustella Bombardier Transportation Finland Oy:ltä ja [Hitachi Rail STS:ltä](#).

Liikennöintiin ilman junan kulunvalvonnan veturilaitetta tai vastaavaa laitetta on oltava raideliikennelain 41 §:ssä tarkoitettu poikkeuslupa. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeuslupan, jos rautatiejärjestelmän turvallisuus ei vaarannu. Junan kulunvalvonnan veturilaitteen käyttöä koskevissa tapauksissa poikkeuslupa voidaan myöntää määräaikaisena, jos kyse on poikkeuksellisesta ja tilapäisestä liikennöintitarpeesta taikka jos ao. laitetta tai sen varaosia ei ole saatavana. Poikkeuslupaa ei myönnetä junayksikölle tai veturille, jota käytetään matkustajajunassa tai kaupallisessa tavaraliikenteessä, joka ei välittömästi liity radanpitoon. Kalustossa, jolla liikennöidään vain vaihtotyönä, ei tarvitse olla junan kulunvalvonnan veturilaitetta.

Lisätietoja junan kulunvalvonnasta ja liikennöinnistä sekä museoliikennettä koskevasta ohjeistuksesta saa [Liikenne- ja viestintäviraston määräyksistä.](#)

2.4 Liikennerajoitukset

2.4.1 Erikoistunut ratakapasiteetti

Raideliikennelain 118 §:n ja rautatiemarkkinadirektiivin EU 49 artiklan mukaisesti rataverkon haltija voi osoittaa rautatiereitin tai sen osan erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi, jos muulle liikenteelle on osoitettavissa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä. Erikoistuneella ratakapasiteetilla tarkoitetaan rautatiereittiä tai sen osaa, jossa ratakapasiteetin etusija on sillä liikenteellä, jota varten ratakapasiteetti on erikoistunut.

Suomessa erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi osoitettuja rautatiereittejä ovat: Helsinki–Kerava (itäisin raide ja itäinen keskiraide), Helsinki–Leppävaara (eteläisin raide ja eteläinen keskiraide) sekä Huopalahti–Havukoski (molemmat raiheet). Nämä ns. kaupunkiraiheet on varattu ensisijaisesti Helsingin seudun lähiliikenteelle. Lisäksi välillä Kerava–Vuosaari ei saa liikennöidä henkilöjunilla, eikä välillä Havukoski–Huopalahti tavarajunilla. Edellä mainittujen linjaosuuksien lisäksi Helsingin päärautatieaseman laituriraiheet 1–4 ja 13–19 ovat Helsingin seudun lähiliikenteelle erikoistunutta ratakapasiteettia, josta erityisesti raiteiden 4 ja 13–16 käyttö vaatii yhteensovitusta eri kapasiteetinhakijoiden kesken.

2.4.2 Ympäristöön liittyvät rajoitukset

Liikkuvaa kalustoa rekisteröitäessä noudatetaan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä ja ohjeita. Määräyksissä käsitellään mm. liikkuvaa kalustoa koskevia yleisiä ja erityisiä määräyksiä melun, tärinän, sähkömagneettisten häiriöiden, päästöjen, ympäristölle vaarallisten aineiden ja rakennusaineiden uusiokäytön osalta. Lisätietoja määräyksistä löytyy Liikenne- ja viestintäviraston [internet-sivuilta](#).

Tärinästä aiheutuvia nopeusrajoituksia on asetettu eri puolille Suomea. Rajoitukset kohdistuvat pääosin 3 000 tonnin bruttopainon ylittäviin raskaisiin juniin. Tärinästä johtuvat nopeusrajoitukset esitetään liitteessä 2K.

2.4.3 Vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset

Säädökset, määräykset ja valvonta

Kotimaisissa rautatiekuljetuksissa noudatetaan kaikkia kuljetusmuotoja koskevaa lakia vaarallisten aineiden kuljetuksesta (719/1994) sekä vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautateillä annettua asetusta (195/2002) sekä Liikenne- ja viestintäviraston [T määräystä vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä](#).

Määräyksen liite sisältää yksityiskohtaiset säännökset mm. vaarallisten aineiden luokituksesta, pakkauksista, tarvittavista asiapapereista ja varusteista, vaaraajoista sekä rahtikirjan, pakkausten ja ajoneuvon tai vaunun merkinnöistä.

Kansainväliset RID-määräykset ovat olleet perustana laadittaessa Suomen kansallisia rautatiekuljetusmääräyksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia ja niihin liittyvää tilapäistä säilytystä. Suomesta lähteviä ja Suomeen tulevia vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia ja niihin liittyvää tilapäistä säilytystä valvovat myös Tulli ja Rajavartiolaitos kumpikin toimialallaan. Liikenne- ja viestintävirastolla on myös näissä tapauksissa ensisijainen valvontavastuu.

Rataverkon haltija rajoittaa VAK-kaluston tilapäisen seisottamisen Liikenne- ja viestintäviraston in erikseen määrittelemille valtakunnallisille VAK-ratapihoille. VAK-ratapihoilla ensisijaisesti VAK-vaunuja, muu kalusto on rataverkon haltijan pyynnöstä siirrettävä toisaalle VAK-ruuhkatilanteissa tai muissa VAK-säilytystarpeissa. Ilmoitusvelvollisuus VAK-vaunujen seisotuksesta rautatieliikenteen ohjaukselle, rataliikennekeskukseen sekä paikallisille pelastusviranomaisille ja tavarasta huolehtiminen sekä vaunujen paikallaan pysyminen on kuljetusyrityksen vastuulla. Ilmoitusvelvollisuudesta on kerrottu lisää *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöissä (JT)* (ks. Rautatieohjeet). Kaluston puhdistaminen, vuotojen siivous tms. on sovittava pelastusviranomaisten, paikallisten ympäristöviranomaisten ja rataverkon haltijan kanssa erikseen.

VAK-lainsäädäntö on parhaillaan uudistettavana.

Erillissopimukset

[RID-erillissopimuksia](#) saa noudattaa vaarallisten aineiden kuljetuksissa niiden maiden välillä, jotka ovat allekirjoittaneet ko. sopimuksen.

Suomen allekirjoittamaa RID-erillissopimusta saa soveltaa myös kansallisissa vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksissa. Tällä hetkellä ei ole voimassa Suomen allekirjoittamia RID-erillissopimuksia.

Turvallisuusneuvonantaja

Yrityksillä, jotka kuljettavat tai kuormaavat vaarallisia aineita tai joiden toiminnalla on muuten vaikutusta näiden aineiden kuljetusturvallisuuteen tie- ja/tai rautatiekuljetuksissa, on nimettävä erityisesti tätä tarkoitusta varten koulutettu henkilö yrityksen turvallisuusneuvonantajaksi.

Turvallisuusneuvonantajaksi nimettävän henkilön tulee suorittaa koe, jonka ottaa vastaan Liikenne- ja viestintävirasto.

Turvallisuusneuvonantajasta säädetään [valtioneuvoston asetuksessa vaarallisten aineiden maakuljetusten turvallisuusneuvonantajasta \(274/2002\)](#).

Kansainväliset VAK-rautatiesopimukset

Ajantasainen tieto kansainvälisistä VAK-rautatiesopimuksista löytyy Liikenne- ja viestintäviraston [internet-sivuilta](#).

VAK-ratapihat

Liikenne- ja viestintäviraston valtakunnallisesti VAK-ratapihoiksi määrittelemiä ratapihoja ovat Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt) mukaisesti Hamina, Joensuu (Joensuu Sulkulahti ja Joensuu Peltola), Kokkola, Kotka (Kotka Mussalo, Kotolahti), Kouvola (Kouvola tavara, Kouvola lajittelu), Niirala, Oulu (Oulu tavara ja Oulu Nokela), Riihimäki (Riihimäki tavara), Sköldvik, Tampere (Tampere Viinikka ja Tampere tavara), Turku (Turku asema), Vainikkala sekä Ykspihlaja (Ykspihlaja tavara ja Ykspihlaja väliratapiha).

Ratapihalla liikennöivien tulee osata toimia VAK-lainsäädännön ja VAK-ratapihalle tehdyn turvallisuusselvityksen mukaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto suorittaa ratapihatarkastuksen nimetyille VAK-ratapihoille vähintään kolmen vuoden välein. Tarvittaessa osapuolten on osallistuttava alueella järjestettäviin yhteistoimintatarjoituksiin kulloinkin suunnitellussa laajuudessa.

Höyryvetureiden käyttö on kielletty Sköldvikin ratapihalla. VAK-ratapihalla liikennöinnistä on kerrottu lisää *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäädännössä (Jt)* (ks. Rautatieohjeet).

2.4.4 Tunneleista johtuvat rajoitukset

Rataosilla Helsinki–Turku ja Orivesi–Jyväskylä on tunneleista johtuvia rajoituksia. Rajoitukset esitetään liitteessä 2K.

Vuosaaren radan tunneleissa saa liikennöidä vain tavarajunilla ja ratatyöhön liittyvällä kalustolla. Matkustajien kuljettaminen ja höyryveturilla liikennöinti Vuosaaren radan tunneleissa on kielletty.

Kehäradan tunnelissa saa liikennöidä vain matkustajajunilla ja ratatyöhön liittyvällä kalustolla. Leinelän ja Kivistön liikennepaikkojen välillä matkustajaliikenne on sallittu vain sähkövedolla. Yksittäiset dieselveturisiirrot ovat sallittuja. Höyryveturilla liikennöinti on kielletty.

2.4.5 Silloista johtuvat rajoitukset

Silloista johtuvat rajoitukset kuvataan liitteessä 2K.

2.4.6 Muut rajoitukset

Yliraskaisiin kuljetuksiin sekä OSJD/GOST-normien mukaisiin vaunuihin liittyvistä akselipainoista ja rajoituksista kerrotaan liitteissä 2E ja 2F.

Sähköradan syöttöasemilla on rajallinen kyky syöttää tehoa ratajohtoon. Ylikuormitustilanteissa sähkönsyöttö katkeaa automaattisesti aiheuttaen hetkellisen sähkökatkon ratajohtoon. Kullakin sähköistetyin rataverkon syöttöaseman alueella on kunkin syöttöaseman nimellisteho käytettävissä sähköisen junaliikenteen tarpeeseen. Mikäli syöttöasema-alueen sähkövetoisten junien ottama maksimiteho ylittää normaalin tilanteen niin sähköistetyin rataverkon suojaus toimii ja rajoittaa ylikuormituksesta johtuvan kuormituksen aiheuttamien vaurioiden syntymisen.

Pääkaupungin lähiliikennealueella vetokaluston maksimiottoteho ylittää monin kertaisesti rataosien maksimitehonsyötön, joten sähkörataverkon turvallisuuden ja vikatilanteiden hallinnan vuoksi alueella voi tapahtua syöttöasemien suojaustoimintojen vuoksi hetkellisiä syöttävien syöttöasemien katkaisijoiden laukaisuja. Pääsääntöisesti nämä laukaisut johtuvat liian suuresta tehontarpeesta rataverkolla liikkuvien sähkövetoisten kalustoyksiköiden osalta.

2.5 Rataverkon käytettävyys

Liikenteeseen vaikuttavat rajoitukset esitetään liitteissä 2K ja 2L sekä JETIssä. Ratatyöt, joilla on vaikutuksia liikennöintiin, esitetään liitteessä 2M.

Liikennepaikkakohtaiset liikenteenohjauksen palveluajat esitetään LIIKE/SAAGA-sovelluksessa.

Tietyt vähäliikenteiset rataosat ovat liikennöitävissä tehostetun kunnossapidon ja ylläpitotoimien ansiosta. Elinkaarensa loppupuolella olevan rataosan tekninen kunto saattaa kuitenkin heikentyä äkillisesti, jolloin kunnossapitäjä saattaa joutua asettamaan rataosalle merkittäviä liikennerajoituksia. Ratakapasiteetin hakijan tulee varautua liikennöintirajoitteisiin ja jopa liikennekatkoihin seuraavilla rataosilla:

- Heinävaara–Ilomantsi
- Kontiomäki–Pesiökylä–Ämmänsaari
- Saarijärvi–Haapajärvi
- Mynttilä–Ristiina
- Lieksa–Pankakoski
- Niinisalo–Parkano
- (Lahti)–Loviisa, etenkin osuus Orimattila, 150+407 – Lapinjärvi, 185+432
- (Raisio)–Naantali
- (Ihala)–Viheriäinen

Seuraavat rataosat on suljettu liikenteeltä:

- Aittaluoto–Niinisalo
- Parkano–Haapamäki
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara
- Kiukainen–Säkylä
- Isokylä–Kellosekä
- Lautiosaari–Elijärvi
- Lohja–Lohjanjärvi
- Otava–Otavan satama
- Yläkoski–Iisvesi
- Rantasalmi–Savonlinna
- (Seinäjoki)–Kaskinen-radan osuuden Ahonkylä, (noin Km 425+000) – Kaskinen (Km 530+522) kunnossapito loppuu 31.12.2022

[Rataverkon haltija informoi aikataulukauden aikana tapahtuvista muutoksista erillisellä päätöksellä, jotka kootaan Väyläviraston internet-sivulle.](#)

2.6 Rataverkon kehittämissuunnitelmat

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Ensimmäinen 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikenne12-suunnitelma hyväksyttiin eduskunnassa 1.7.2021. Suunnitelma laadittiin parlamentaarisen ohjausryhmän ohjauksessa ja laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Nykyinen suunnitelma ulottuu vuosille 2021–2032 ja suunnitelmaa tullaan päivittämään neljän vuoden välein aina 12 vuodeksi kerrallaan. Suunnitelma on laadittu vuosia 2021–2024 koskevan julkisen talouden suunnitelman ja talousarviopäätösten mukaisesti vuosien 2021–2024 osalta. Suunnitelmassa esitetyt valtion kustannukset ovat arvioita ja niiden toteuttaminen riippuu tulevista talousarviopäätöksistä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 15 b §:n mukaisesti. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilanteesta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset ja valtion ja kuntien toimenpiteitä sisältävän ohjelman tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyvät valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusten arvioinnista.

[Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hankesivut.](#)

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarpeisiin ylläpidetään liikennejärjestelmäanalyysia, jonka yksi osa on liikenneverkon strateginen tilannekuva. Strateginen tilannekuva kuvaa muun muassa liikenneverkkojen tilaa ja valtakunnallisesti merkittävimpiä haasteita. Tilannekuva päivittyy puolivuosittain. Tilannekuvan koostamisesta vastaa Traficom ja Väylävirasto tuottaa siihen valtion väyläverkkoaineiston.

[Liikenneverkon strateginen tilannekuva Traficomin sivulla.](#)

Väyläverkon investioiohjelma

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan Väylävirasto vastaa väylien suunnitteluohjelmaan ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin, kriteereihin ja rahoitustasoihin, liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistettuihin tarpeisiin sekä väylälaeissa asetettuihin laatuvaatimuksiin perustuvan valtion väyläverkkoja koskevan investioiohjelman laatimisesta seuraavaksi 6–8 vuodeksi. Investioiohjelmassa käsitellään sekä isoja kehittämisinvestioita että perusväylänpidon rahoituksella toteutettavia pienempiä parantamishankkeita. Kyseessä on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman konkretisointi hankkeiden toteuttamisjärjestykseksi ja rahoittamiseksi, ja sitä hyödynnetään talousarvioesitysten valmistelussa. Investioiohjelma ei muuta eduskunnan toimivaltaa talousarviovalmistelussa, vaan talousarviopäätöksistä vastaa edelleen eduskunta. Investioiohjelma päivitetään vuosittain. Väylävirasto huomioi merkittävimmät palvelutasopuutteet tie-

ja raideliikenteessä ja käy investointiohjelman valmistelussa avointa ja läpinäkyvää vuorovaikutusta sidosryhmien, kuten maankäytöstä vastaavien kuntien ja alueiden sekä elinkeinoelämän toimijoiden, kanssa.

Väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022–2029 valmistui ja julkaistiin tammikuussa 2022. Investointiohjelman päivitys vuosille 2023–2030 asetettiin lausunnoille huhtikuussa 2022 ja sen on tarkoitus valmistua kesäkuussa 2022. Investointiohjelma hyväksytään Väyläviraston johtoryhmässä.

[Väyläviraston investointiohjelma vuosille 2022–2029.](#)

[Väyläviraston investointiohjelmaluonnos vuosille 2023–2030.](#)

Rautateiden pääväylien palvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut 1. tammikuuta 2019 voimaan tulleen asetuksen pääväylistä ja niiden palvelutasoista. Rataverkon haltijan on huolehdittava rautateiden pääväylien riittävän palvelutason ylläpitämisestä huomioon otettuna kunkin radan liikenteellinen merkitys. Rautateiden pääväylien rataosuudet luokitellaan henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ratoihin niiden pääasiallisen liikenneprofiilin perusteella. Asetuksessa on annettu vaatimuksia nopeustasoille ja akselipainolle.

[Asetus pääväylistä ja niiden palvelutasosta.](#)

Rataverkkoa koskevia selvityksiä

Väylävirasto ylläpitää asiantuntijanäkemyksiä rataverkkoa koskevista näkökohdista monin tavoin. Kokonaisnäkemysten ylläpitämiseksi tuotetaan jatkuvasti erilaisia ja erillisiä selvityksiä eri aiheista. Selvityksiä löytyy Väyläviraston julkaisuista.

Vuoden 2021 alussa Väylävirasto julkaisi selvityksen Rataverkon tavoiteltava kehityskuva vuoteen 2050. Selvitys kokoaa erilaista lähinnä pääväyliä koskevaa tietoa ja siinä on tuotu esille Väyläviraston asiantuntijanäkemyksiä rataverkon tavoiteltavasta kehittämisestä. Selvitys on tuottanut taustatietoa ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun.

[Rataverkon tavoiteltava kehityskuva vuoteen 2050.](#)

Rataverkon kehittämis- ja parantamishankkeet

Vuonna 2022 ovat käynnissä seuraavat rataverkon kehittämissankkeet:

- Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen (vaihe 1. ja 2.)
- Luumäki–Imatra-rataosan palvelutason parantaminen 2017–2023
- Sähköistyksen rakentaminen rataosille Iisalmi–Ylivieska, Hyvinkää–Hanko ja Tornio–Haaparanta
- Iisalmen kolmioraide
- Kouvola–Kotka–Hamina-rataosien peruseräparannus ja välityskyvyn parantaminen
- Pori–Tampere-radat tasoistusten poistaminen
- Joensuun ratapihan parantaminen
- Espoon kaupunkirata

-
- Helsinki–Tampere-rataosan peruskorjauksen aloittaminen
 - Kuopion ratapihan parantaminen
 - Kontiomäki-Pesiökylä -radan parantaminen
 - Oulu-Kontiomäki -rataosan välityskyvyn parantaminen
 - Oritkarin kolmioraide
 - Kemin biotuotetehtaan raideyhteydet
 - Oulu-Kemi ratayhteyden parantamisen työt
 - Laurila–Haaparanta–Tornio sähköistys
 - Turun ratapiha ja Kupittaa–Turku kaksoisraide
 - Tampere–Jyväskylä-radon parantaminen

Korjausvelan vähentäminen rataverkolla 2022

- Rataverkon peruskorjaukset (ratalinjat, vaihteet, sillat, turvalaitteet)
- Päärataverkon routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset.
- Tasoristeysturvallisuuden parantaminen
- Tampere–Seinäjoki-radon turvalaitteiden uusiminen
- Oulun ratapihan parantaminen
- Kokkolan ratapihan turvalaitteiden uusiminen
- Rantaradan Helsinki–Turku peruskorjaus
- Tampere-Jyväskylä-radon peruskorjaus
- Pori–Mäntyluoto-radon peruskorjaus
- Kontiomäki–Vuokatti peruskorjaus ja tasoristeysturvallisuuden parantaminen
- Raakapuuterminaalien kunnostukset

3 Rataverkolle pääsy

3.1 Johdanto

Luvussa 3 kuvataan rataverkolle pääsyn ja liikennöinnin harjoittamisen edellytykset. Liikennöinnin harjoittamisen edellytyksiä ovat toimilupa, rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistus, myönnetty ratakapasiteetti ja rataverkon käyttösopimus. Tässä luvussa kuvataan lisäksi mm. liikkuvan kaluston hyväksyntämenettelyä ja liikenneturvallisuustehtäviä hoitavan henkilöstön kelpoisuuteen liittyviä asioita.

Rautatiemarkkinoille pääsyn vaiheet on kuvattu sivustolla www.rautatiemarkkinoille.fi > Rautatiesektorin toimijat.

3.2 Yleiset rataverkolle pääsyn edellytykset

Rataverkolle pääsyn edellytykset kuvataan raideliikennelain 113 §:ssä ja rautatiemarkkinadirektiivin 10 artiklassa. Valtion rataverkolla on noudatettava Liikenne- ja viestintäviraston määräyksiä ja Väyläviraston ohjeita. Tiedot voimassa olevista määräyksistä ovat saatavissa [Finlexin internet-sivuilla](#) sekä Liikenne- ja viestintäviraston [internet-sivuilla](#). Tiedot Väyläviraston ohjeista ovat saatavissa Väyläviraston internet-sivuilla (ks. Rautatieohjeet).

[Valtioneuvoston asetuksessa rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta \(284/2019\)](#) säädetään mm. rautatiejärjestelmää koskevista olennaisista vaatimuksista.

Valtion rataverkolla liikennöivissä vetureissa on oltava toimiva junien kulunvalvonnan veturilaitte. Poikkeuksena on kalusto, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt poikkeusluvan liikennöintiin ilman ao. laitetta tai kalusto, jota juna-kulunvalvontajärjestelmän liikkuvan kaluston kulunvalvontalaitteen (JKV) varusteluvaatimus ei koske.

3.2.1 Edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle

Rautatieliikenteen harjoittaminen valtion rataverkolla edellyttää rautatieyrittäjästä ja rautatieyritysten kansainväliseltä yhteenliittymältä seuraavien edellytysten täyttymistä:

1. Rautatieyrittäjällä tai rautatieyritysten kansainvälisellä yhteenliittymällä tulee olla raideliikennelain mukainen Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä tai vastaava Euroopan talousalueella myönnetty rautatieyrityksen toimilupa.
2. Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava raideliikennelain mukainen Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä tai hyväksymä turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennettä aiotaan harjoittaa.
3. Rautatieliikenteen harjoittajalle on myönnetty ratakapasiteettia aiottua liikennettä varten.
4. Rautatieyrittäjä on tehnyt Väyläviraston kanssa rataverkon käyttösopimuksen.

5. Raideliikennelain ja sen nojalla säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttyvät muutoin.

Museoliikenne

Museoliikennettä koskevat samat, tässä verkkoselostuksessa kuvatut vaatimukset kuin muuta rautatieliikenteen harjoittamista, lukuun ottamatta toimilupaa. Museoliikenteen harjoittajalta on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä turvallisuustodistus, joka myönnetään hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Rataverkon haltija edellyttää museoliikennöitsijöiltäkin käyttösopimuksen tekemistä aikataulukausittain. Museoliikenteen harjoittajat hakevat ratakapasiteettia kiireellisenä ratakapasiteettina.

3.2.2 Edellytykset rataverkon käytölle

Seuraavat rautatieyritykset ja rautatieyritysten kansainväliset yhteenliittymät voivat käyttää valtion rataverkkoa rautatieliikenteen harjoittamiseen:

1. kotimaisessa tavaraliikenteessä ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä kansainvälisessä rautatieliikenteessä raideliikennelaissa tarkoitettu rautatieyrittäjä tai rautatieyritysten kansainvälinen yhteenliittymä
2. VR-Yhtymä Oy voi harjoittaa kotimaista henkilöliikennettä yksinoikeudella Suomen rataverkolla niillä rataosilla, jotka kuuluvat VR-Yhtymä Oy:n ja liikenne- ja viestintäministeriön yksinoikeussopimuksen piiriin. Rataosilla, jotka eivät kuulu sopimuksen piiriin, voi mikä tahansa rautatieyrittäjä harjoittaa henkilöliikennettä.

Nämä rautatieyritykset saavat käyttää rataverkkoa raideliikennelain mukaisesti ja valtion rataverkon liikennepaikkoja harjoittamaansa liikennettä varten rataverkon käyttösopimuksen mukaisesti. Myös muu rautatieliikenteen harjoittaja saa käyttää valtion rataverkkoa edellyttäen, että liikennöinnistä on sovittu rataverkon haltijan kanssa.

3.2.3 Toimilupa

Toimiluvan myöntämismenettelystä on säädetty rautatiemarkkinadirektiivin 25 artiklassa ja liikenteen palveluista annetun lain 6 luvussa.

Rautatieyrittäjä saa harjoittaa rautatieliikennettä vain [asianomaisen toimiluvan nojalla](#). Liikenne- ja viestintäviraston [myöntää toimiluvan](#) Suomeen sijoittuneelle hakijalle rautatieliikenteen harjoittamiseen. Rautatieliikenteen harjoittamiseen kelpaa myös muualla ETA-alueella myönnetty toimilupa, joka on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedoksi.

3.2.4 Turvallisuustodistus

Raideliikennelain 18 §:n mukaan rataverkolla saa liikennöidä vain rautatieliikenteenharjoittaja, jolla on rautatieliikenteen harjoittamista varten turvallisuustodistus. Turvallisuustodistuksella rautatieliikenteen harjoittaja osoittaa, että sillä on käytössään vaatimusten mukainen turvallisuusjohtamisjärjestelmä ja se pystyy noudattamaan soveltuvia turvallisuusmääräyksiä ja -sääntöjä.

Jos hakija aikoo harjoittaa rautatieliikennettä vain Suomessa, se voi hakea turvallisuustodistusta raideliikennelain 19 §:n mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastolta tai EU-virastolta. Jos hakija aikoo harjoittaa rautatieliikennettä kahden tai useamman ETA-valtion alueella, on sen haettava turvallisuustodistusta EU-virastolta. EU-virasto tarkoittaa tässä tapauksessa European Union Agency for Railways (ERA) -virastoa.

Turvallisuustodistusta ei vaadita sellaiseen kalustoyksikön liikuttamiseen, joka tapahtuu kalustoyksikön kuormaukseen, radan kunnossapitoon tai huoltopalveluihin liittyvää kalustoyksiköiden siirtämistä varten ja jota varten rataverkon haltija tai haltijat ovat sulkeneet rataverkolle tai sen osalle pääsyn liikennöinniltä sekä ohjeistaneet suljetulla alueella tapahtuvan liikuttamisen menettelyt.

Jos rautatieyrittäjä liikennöi suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä tehdyssä sopimuksessa (SopS 85/2016) tarkoitetussa rautatierajaliikenteessä vain valtakunnanrajan ja rautatieraja-aseman välillä sekä rautatieraja-asemalla sijaitsevilla raiteilla ja jos rautatieyrittäjä on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse turvallisuustodistusta.

Edellä mainittuja vaatimuksia tarkennetaan Liikenne- ja viestintäviraston antamassa [ohjeessa turvallisuustodistuksen hakemisesta](#).

[Lisätietoa turvallisuustodistuksen hakemisesta](#).

3.2.5 Vakuuttamisvelvollisuus

Rautatiemarkkinadirektiivin 22 artiklan ja liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 3 momentin mukaisesti rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely raidekulkuneuvon käyttämisen toiselle aiheuttaneen sellaisen vahingon varalle, josta rautatieliikenteen harjoittaja on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn riittävyttä arvioitaessa on otettava huomioon toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn on oltava voimassa koko sen ajan, jolloin toimintaa harjoitetaan. Lisätietoja löytyy Liikenne- ja viestintäviraston [vastuuvakuutusta koskevasta ohjeesta](#).

3.3 Rataverkon käytön sopimukset

3.3.1 Puitesopimus

Puitesopimuksesta säädetään rautatiemarkkinadirektiivin 38 ja 42 artiklassa artikloissa, komission täytäntöönpanoasetuksessa 2016/545/EU sekä raideliikennelain 116 §:ssä

Rataverkon haltija voi tehdä ratakapasiteetin hakijan kanssa ratakapasiteetin käytöstä puitesopimuksen, jonka tarkoituksena on määrittää hakijan tarvitseman ratakapasiteetin ominaispiirteet. Puitesopimus ei kuitenkaan oikeuta ratakapasiteetin hakijaa saamaan sopimuksen mukaista ratakapasiteettia.

Rautatieyrityksen on haettava puitesopimuksen mukaista ratakapasiteettia jokaista aikataulukautta varten. Rataverkon haltija myöntää myös puitesopimuksen mukaisen ratakapasiteetin hakemuksesta raideliikennelain mukaisessa menettelyssä. Vastaavasti rataverkon käyttö sopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten puitesopimuksesta huolimatta. Puitesopimus ei rajoita raideliikennelain säännösten soveltamista muihin ratakapasiteetin hakijoihin.

Puitesopimus tehdään enintään viideksi vuodeksi. Rataverkon haltija voi kuitenkin erityisestä syystä tehdä pitempiaikaisia puitesopimuksia. Viittä vuotta pidempien sopimusten tekemisen perusteena voivat kuitenkin olla vain sopijapuolen kuljetusliiketoimintaan liittyvät sopimukset, erityisinvestoinnit tai erityiset liiketoimintariskit. Lisäksi perusteena voivat olla erityisen painavat syyt, jotka perustuvat sopijapuolen laajoihin ja pitkäaikaisiin investointeihin ja tällaisiin toimiin sisältyviin sopimussitoumuksiin.

Väylävirasto ei toistaiseksi tee puitesopimuksia.

3.3.2 Muut sopimukset

Rataverkon haltijan ja ratakapasiteetin hakijan välisistä sopimuksista säädetään raideliikennelain 129 §:ssä ja rautatiemarkkinadirektiivin artikloissa 28, 38 (3) ja 41 (1).

Rataverkon käyttö sopimus

Rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan on tehtävä rataverkon haltijan kanssa rataverkon käyttö sopimus valtion rataverkon sekä rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta keskeisten palvelujen käytöstä. Tällaisia palveluita ovat esimerkiksi liikennepaikkojen raiteiden ja liikenteenohjauspalveluiden käyttö. Osapuolten välillä voidaan sopia myös mahdollisista muista rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyvistä käytännön järjestelyistä.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee ottaa yhteyttä rataverkon haltijaan käyttö sopimuksen valmistelua ja sopimusneuvotteluita varten mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, mielellään jo ennen ratakapasiteetin hakemista. Käyttö sopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten erikseen ja sitä voidaan muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehty ratakapasiteetin jakoa koskevat päätökset tai muut, esimerkiksi rataverkon kuntoon ja käytettävyyteen liittyvät seikat sitä edellyttävät. Sopimus voidaan tehdä, kun kaikki raideliikennelain mukaiset edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiselle täyttyvät. Käyttö sopimuksen tekemisen ja ratakapasiteetin myöntämisen jälkeen liikennöinti voidaan aloittaa.

Yksittäisen liikennepaikan käyttö sopimus

Valtion rataverkkoa tai sen yksittäisiä liikennepaikkoja käyttävien muiden rautatieliikenteen harjoittajien kuin päätoimisten rautatieliikenteen harjoittajien on tehtävä rataverkon haltijan kanssa käyttö sopimus ennen liikenteen aloittamista. Sopimus tehdään aikataulukaudeksi. Sopimuksen saadakseen rautatieliikenteen harjoittajan tulee lähettää hyvissä ajoin ennen suunnitellun liikenteen aloittamista vapaamuotoinen hakemus rataverkon haltijalle osoitteeseen kirjaamo(at)vayla.fi. Hakemus tulee lähettää kullekin aikataulukaudelle erikseen.

Ratapihasopimus

Liikennepaikoille, joissa liikennöi monta rautatieliikenteen harjoittajaa, tehdään kaikkien toimijoiden kesken tarvittaessa ratapihasopimus. Sopimuksessa sovitaan ao. ratapihaa ja ratapihan osia koskevista yhteisistä säännöistä, raiteiston käytöstä ja liikennöinnistä. Ratapihasopimus on rataverkon käyttösopimuksen liite. Ratapihasopimus laaditaan aikataulukausittain. Rataverkon haltija toimii ratapihasopimusneuvottelujen koollekutsujana. Rataverkon haltijan tavoitteena on kehittää tietojärjestelmiä (SAAGA) ratapihojen kapasiteetin varaamiseen siten, että erillisiä ratapihasopimuksia ei tulevaisuudessa tarvittaisi.

Radan kunnossapitoyrityksen rataverkon käyttösopimus

Niiden kunnossapitourakoitsijoiden, joilla on voimassa oleva radan kunnossapitosopimus rataverkon haltijan kanssa (tai rataverkon haltijan kunnossapitäjän aliurakoitsija) ei tarvitse tehdä erillistä rataverkon käyttösopimusta kunnossapitosopimukseen sisältyvää toimintaa varten, sillä kunnossapitosopimus sisältää jo rataverkon käyttöoikeuden. Rataverkon haltijan kanssa solmitun kunnossapitosopimuksen tai muun vastaavan sopimuksen ulkopuolista toimintaa varten urakoitsijoiden tulee olla yhteydessä rataverkon haltijaan rataverkon käyttösopimuksen tarpeen arvioimiseksi.

Sopimus valtion rataverkon raiteiden käyttämisestä kaluston säilyttämiseen

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa. Monitoimijaympäristössä voidaan tarpeen mukaan tarkastella ratapihasopimuksen tekemistä kaikkien ko. liikennepaikalla tai ratapihalla liikennöivien kanssa. Lisäksi JETI-järjestelmällä voi anoa raidevarausta Fintrafficin liikennesuunnittelusta kaluston määrätyn ajan seisottamista varten. Pidempiaikaiset seisottamiset tarkastellaan tarvekohtaisesti ja erikseen. Lisätietoja löytyy liitteestä 7H. Seisottaminen on määräaikaista eikä saa haitata muiden toimijoiden toimintaa liikennepaikalla tai ratapihalla. Kalusto on tilanteen vaatiessa siirrettävä kohtuullisessa ajassa rataverkon haltijan osoittamaan muuhun seisontapaikkaan.

Jos museoliikenteen harjoittajilla on tarvetta säilyttää kalustoaan valtion rataverkolla, kaluston säilyttämisestä on tehtävä sopimus rataverkon haltijan kanssa. Tällaisen sopimuksen tekemistä harkitaan aina tapauskohtaisesti ja rataverkon haltija voi kieltäytyä sen tekemisestä perustelluista syistä. Sopimus-hakemukset tulee lähettää osoitteella kirjaamo(at)vayla.fi.

Rataverkon haltijoiden välinen sopimus

Sopimuksessa sovitaan mm. rataverkkojen välisestä liikennöinnistä, liikenteenohjauksesta, rataverkkojen rajakohdasta, sen omistuksesta ja kunnossapidosta sekä rataverkon haltijoiden välisestä yhteistyöstä. Sopimuksen saadakseen yksityisen rataverkon haltijan tulee ottaa vapaamuotoisesti yhteyttä Väylävirastoon osoitteeseen kirjaamo(at)vayla.fi.

Resiinaliikennesopimus

Resiinaliikennettä ei saa harjoittaa valtion rataverkon niillä rataosilla, joissa harjoitetaan kaupallista liikennettä. Joillekin liikenteestä suljetuille rataosille voidaan tehdä resiinaliikennesopimus resiinatoimintaa harjoittavan yhdistyksen tai yrityksen kanssa, jos radan kunto ja turvallisuusnäkökohdat sen sallivat. Tällainen sopimus harkitaan aina tapauskohtaisesti ja rataverkon haltija voi kieltäytyä sen tekemisestä. Yhteydenotot tulee lähettää hyvissä ajoin osoitteella kirjaamo(at)vayla.fi.

3.3.3 Yleiset ehdot, määräykset ja ohjeet

[Liikennöinnin määräykset ovat saatavissa Finlex-palvelussa](#) sekä Liikenne- ja viestintäviraston internet-sivuilla. Liikennöinnin ohjeet löytyvät Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston internet-sivuilta (ks. Rautatieohjeet). Väylävirasto pyrkii siihen, että ohjeet ovat toimijoiden käytettävissä lopullisessa muodossaan viimeistään kaksi kuukautta ennen niiden voimaantuloa.

3.4 Erityiset vaatimukset

3.4.1 Rautateiden liikkuvan kaluston hyväksyntä

Liikkuvan kaluston käyttöön ottamiseen on oltava Liikenne- ja viestintäviraston [myöntämä markkinoillesaattamislupa](#). Markkinoillesaattamislupa myönnetään Suomessa raideliikennelain perusteella. Raideliikennelaki on linjassa EU:n neljännen rautatiepaketin säännösten kanssa. Rautatiekalustoa koskevat vaatimukset perustuvat yhteiseurooppalaisiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimuksiin, ja Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarvittaessa niitä täydentävät määräykset. Ennen käyttöönottoluvan myöntämistä Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää mahdollisten rajoitusten määrittämiseksi rataverkon haltijan lausuntoa kalustotyyppin tai -yksikön yhteentoimivuudesta rataverkon kanssa.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää [rautatiejärjestelmän turvallisuuden edistämiseksi ja liikkuvan kaluston yksilöimiseksi rekisteriä](#), jonka avulla valvotaan liikkuvan kaluston kelpoisuutta ja liikenneturvallisuutta. Suomessa markkinoillesaattamisluvan saanut liikkuva kalusto rekisteröidään Liikenne- ja viestintäviraston ylläpitämään rekisteriin. Liikkuvan kaluston rekisteriin on merkittävä tiedot liikkuvan kaluston omistajasta, haltijasta ja vuokraajasta.

Väylävirasto on kuvannut ohjeessaan *RATO 21* rataverkon erityispiirteitä ja ominaisuuksia liittyen liikkuvan kaluston ja radan yhteentoimivuuteen. Ne tulee ottaa huomioon hyväksytettäessä uutta liikkuvaa kalustoa Väyläviraston hallinnoimalle rataverkolle.

Rataosilla Toijala–Valkeakoski, Olli–Porvoo ja Lahti–Heinola on huomiolaitteilla varustettuja tasoristeyksiä. Rataosilla liikkuvassa vetokalustossa ja ratatyökoneessa tulee olla huomiolaitteiden ohjaamiseen tarkoitettu veturiyksikkö, jonka rataosalla liikennöivä yksikkö saa käyttöönsä rataosalla sijaitsevalta ratapihalta. Toimintaohje *Huomiolaitteiden käyttöönotto Toijala–Valkeakoski-rataosalla* löytyy Väyläviraston Rautatieohjeista.

3.4.2 Liikenneturvallisuustehtävissä toimivan henkilöstön hyväksyntä

EU:n rautatieturvallisuudirektiivissä (EU) 2016/798 säädetään, että rautatieyrietykset ja rataverkon haltijat ovat vastuussa turvallisuuden kannalta olennaisia tehtäviä hoitavan henkilöstönsä koulutus- ja pätevyystasosta. Väylävirasto valtion rataverkon haltijana vastaa siitä, että se asettaa osaamis- ja pätevyysvaatimukset rataverkolla rataverkon haltijan toimeksiannosta ja rataverkon haltijan yhteistyöhankkeissa työskenteleville henkilöille ja varmistaa, että henkilöt saavat riittävän koulutuksen. Myös työturvallisuuslaki 738/2002 11 § edellyttää, että työnantaja varmistuu henkilöstönsä riittävästä pätevydestä erityistä vaaraa aiheuttavissa töissä.

Liikennepalvelulaissa määrätään vain rautatiejärjestelmän kuljettajatehtävien kelpoisuudesta. Kuljettajan lupakirja on osoitus siitä, että henkilöllä on kuljettamiseen tarvittava yleinen pätevyys. Lupakirja vahvistaa, että henkilö täyttää terveydentilaltaan ja psykologisilta ominaisuuksiltaan lain vähimmäisvaatimukset ja on soveltuva kuljettajaksi. Valtion rataverkolla liikennöitäessä kuljettajalla on aina pidettävä lupakirjaa mukanaan liikennöidessään.

Valtion rataverkon haltijan osaamis- ja pätevyysvaatimukset

Rataverkon haltija on *Valtion rataverkon haltijan osaamis- ja pätevyysvaatimukset* -ohjeessaan (ks. Rautatieohjeet) asettanut minimiosaamisvaatimukset rautatieliikenteen harjoittajille ja valtion rataverkolla toimiville yksityisraiteen haltijoille. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee kuvata turvallisuusjohtamisjärjestelmänsä rautatieturvallisuuteen olennaisesti vaikuttaviin tehtävien liittyvien kelpoisuuksien hallinnointi ja koulutusohjelmat. Rataverkon haltija edellyttää vaihtotyöhön osallistuvilta tiettyä osaamista, jonka varmistaminen on rautatieliikenteen harjoittajan vastuulla. Osaamisvaatimukset on kirjattu valtion rataverkon haltijan osaamisohjeeseen.

Valtion rataverkon haltijan osaamis- ja pätevyysvaatimukset -ohje asettaa myös radalla tehtävien töiden turvallisuuden kannalta merkittävät työtehtävät ja niiden koulutusohjelmat.

Pienimuotoinen kuljettajatoiminta

Pienimuotoinen kuljettajatoiminta, sen soveltaminen sekä toimijoiden vastuut kuvataan Liikenne- ja viestintäviraston [ohjeessa Pienimuotoinen kuljettajatoiminta](#). Pienimuotoisesta kuljettajatoiminnasta sovitaan rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan välisessä rataverkon käyttösopimuksessa. Pienimuotoinen kuljettajatoiminta on pienimuotoista ja alueeltaan rajattua. Pienimuotoisen kuljettajatoiminnan alueet eri liikennepaikoilla ovat nähtävissä Rautatiedon extranetissä.

3.4.3 Erikoiskuljetukset

Erikoiskuljetuksia koskevia rajoituksia ja erikoiskuljetusluvan hakeminen käsitellään luvussa 4.7.

3.4.4 Vaarallisten aineiden kuljettaminen

Vaarallisten aineiden kuljettamista käsitellään luvuissa 2.4.3 ja 4.7. Rautatieliikennettä ja -kalustoa koskevat määräykset ovat [Finlex-palvelussa](#) ja Liikenne- ja viestintäviraston [internet-sivuilla](#) sekä VAK-seisontaraiteiden palvelukuvauksessa liitteessä 7J.

3.4.5 Liikkuvan kaluston koeajot

Liikkuvan kaluston koeajoja voi tehdä Väyläviraston koeajokeskuksessa Kontiomäen Laajakankaalla. Alueen käytöstä sovitaan erillisen *Laajakankaan koeajokeskuksen varaus- ja käyttöohjeen* mukaisin järjestelyin (ks. Rautatieohjeet. Lisätietoja Väyläviraston rautatieteknisestä yksiköstä.

Liikkuvan kaluston käyttöönottoluvan edellyttämiä melumittauksia voi tehdä Leteensuolla (rataosa Riihimäki–Tampere). [Väyläviraston ympäristö- ja kiinteistöyksikkö antaa lisätietoja.](#)

Muita mm. liikkuvan kaluston hyväksyttämiseen liittyviä koeajoja voi tehdä rataverkolla hakemalla koeajolupaa liikenne- ja viestintävirastoilta. Väylävirastolta on saatavilla rataverkon tietoja koeajoja varten erikseen pyydettyäessä.

Vain ratatyöalueella käytettävien ei-liikennöivien ratatyökoneiden ja -laitteiden käyttöönottotarkastuksia on mahdollista tehdä Oulussa, Tampereella, Kouvolassa ja Kontiomäellä.

4 Ratakapasiteetin jakaminen

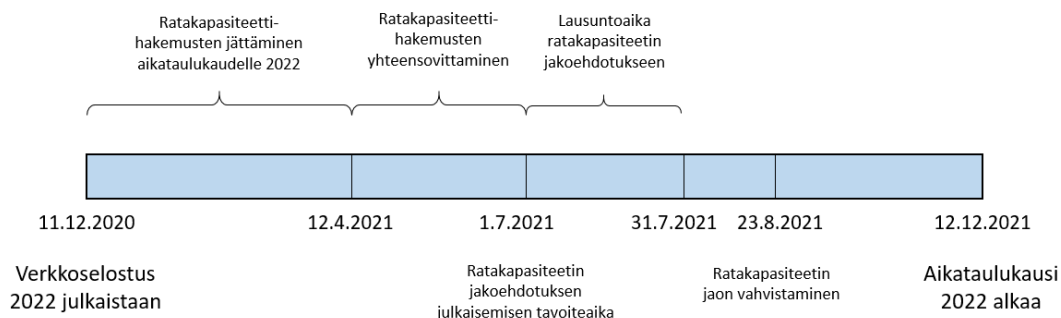
4.1 Johdanto

Ratakapasiteetin hakemisen ja jakamisen oikeusperusta kuvataan rautatie-markkinadirektiivissä, luku 4, jakso 3 ja liite IV 3, raideliikennelain luvussa 17 ja valtioneuvoston asetuksessa rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin hakemisesta.

4.2 Prosessin yleiskuvaus

4.2.1 Ratakapasiteetin hakeminen

Valtion rataverkon ratakapasiteettia haetaan raideliikennelain 117 §:n ja rautatiemarkkinadirektiivin 39 artiklan ja liitteen IV 3 mukaisesti Väylävirastolta kulkelelele aikataulukaudelle sekä aikataulukauden aikana tietyin määrääjain. Kuvassa esitetään aikataulukauden 2022 ratakapasiteetin hakemisen ja jakamisen aikataulu. Ratakapasiteettia voi hakea myös kiireellisenä ratakapasiteettina muuta kuin säännöllistä liikennettä varten.



Rautatieliikenteen aikataulukausi alkaa vuosittain joulukuun toisena viikonvaihteena lauantain ja sunnuntain välisenä yönä kello 00.00 ja päättyy seuraavana vuonna vastaavana aikana. Aikataulukausi 2022 alkaa 12.12.2021 ja päättyy 10.12.2022. Vastaavasti aikataulukausi 2023 alkaa 11.12.2022 ja päättyy 9.12.2023. Ratakapasiteetin hakijan on haettava ratakapasiteettia kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 ja viimeistään 8 kuukautta ennen aikataulukauden alkua. Yhteen hakemukseen voidaan sisällyttää kaikki aikataulukauden aikana tehtävät liikennemuutokset.

Ratakapasiteetin hakemisen periaatteet esitetään yllä mainituissa laissa ja asetuksessa. Näiden täsmentämiseksi rataverkon haltija on laatinut ohjeen ratakapasiteetin hakemista varten (*Ratakapasiteetin hakuohje*, ks. Rautatieohjeet).

Aikataulukauden säännöllisen liikenteen ratakapasiteettihakemus ja säännöllisen liikenteen muutoshakemukset sekä kiireellinen ratakapasiteettihakemus tulee tehdä LIIKE- tai SAAGA-tietojärjestelmällä tai rataverkon haltijan määrittämän rajapinnan avulla (lisätietoja [liikenteenohjausyhtiön verkkosivuilla](#)). LIIKE-järjestelmä korvautuu SAAGA-järjestelmällä aikataulukauden 2022 aikana. Hakemukset sisältävät haetuille junille ratakapasiteetin hakijan suunnitteleman aikataulun.

Jos LIIKE- tai SAAGA-järjestelmä ei ole laajamittaisen vikatilanteen vuoksi käytössä, rataliikennekeskus myöntää puhelimitse kiireellistä ratakapasiteettia muutosten osalta. JETI-järjestelmän ollessa poissa käytöstä vikatilanteissa, rataliikennekeskus ohjeistaa kuljettaja-aikataulujen ja ennakoilmoitustietojen varajärjestelmään siirtymisessä.

Lisätietoja ratakapasiteetin hakemisesta, tietovaatimuksista ja siihen liittyvistä aikataulusuunnittelun taustatiedoista saa *Ratakapasiteetin hakuohjeesta*.

Vaihtotyökapasiteetin hakeminen

Vaihtotyökapasiteetti liikennepaikkojen välillä sekä osiin jaettujen liikennepaikkojen osien välillä haetaan LIIKE tai SAAGA-järjestelmällä. Nämä edellä mainitut rautatieliikennepaikkavälit ja ratapihan osat on määritelty *Ratakapasiteetin hakuohjeessa* (ks. Rautatieohjeet). LIIKE tai SAAGA-järjestelmällä haettu ja myönnetty sekä ratatyölle myönnetty ratakapasiteetti on kaikilla rataosilla etusijalla, vaihtotöiden suhteen.

Ilmalan ratapihan ja Helsingin päärautatieaseman välisille säännöllisen liikenteen siirtoajoille haetaan kapasiteettia säännöllisen liikenteen muutosajankohdissa. Muille siirtoajoille kapasiteetti haetaan kiireellisenä.

Ratapihakapasiteetin hakeminen

Ratapihojen raiteiston käyttö on kuvattu yleisesti seisontaraiteiden palvelupaikkakuvauksessa, joka on verkkoselostuksen liitteessä 7H. Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ratapihojen raiteiston käytön suunnittelu ja hakeminen on kuvattu *Ratakapasiteetin hakuohjeessa* (ks. Rautatieohjeet). Fintrafficin kapasiteettiohjaustoiminto hallinnoi operatiivisessa tilanteessa raiteistonkäyttöä erikseen määritellyillä liikennepaikoilla tai tietyillä osilla liikennepaikan raiteistoa. Kapasiteettiohjaukseen liittyviä toimintamalleista ja tehtävistä on laadittu Fintrafficin ohje. Ilmalan ratapihan raiteiston käyttö on kuvattu liitteessä 4A. Tavararatapihojen hallintaan otetaan SAAGA-järjestelmä käyttöön aikataulukaudella 2022. Tavoitteena ratapihan tasapuolinen tilannenäkymä kaikille toimijoille.

Aikataulukauden aikana esille nousevissa kaluston pitkäaikaisissa seisottamistarpeissa ratakapasiteetin hakijan ja rautatieliikenteen harjoittajan tulee olla yhteydessä rataverkon haltijaan ja Fintrafficin liikennesuunnitteluun. Yksittäisellä liikennepaikalla toimivien rautatieliikenteen harjoittajien on rataverkon käyttösopimusta laadittaessa ilmoitettava ratapihan käyttötarpeensa. Lyhytaikaiset käyttötarpeet voi ilmoittaa JETI-järjestelmän ennakkosuunnitelmalla tai SAAGA-järjestelmässä, jolloin Fintrafficin liikennesuunnittelu katsoo seisottamisraiteiden soveltuvuuden.

Kaluston tilapäiseen seisottamiseen voidaan poikkeustilanteissa käyttää myös verkkoselostuksessa luvussa 7.3.4 kuvatun mukaisesti junaliikenteeseen varattuja, erikseen määriteltyjä seisontaraiteita

Ratkaisut äkillisiin kaluston seisottamistarpeisiin määrittää liikenteenohjausalueen liikennesuunnittelu, raiteen liikenteenohjaaja tai tarvittaessa rataliikennekeskus tilannetiedon perusteella. JETI-järjestelmällä voi ennakkoon tiedustella seisontaraidetta ennakkosuunnitelmalla, jolloin Fintrafficin liikennesuun-

nittelu käsittelee suunnitelman ja hyväksyessään muuttaa ennakkosuunnitelman kapasiteettivaraukseksi. Junaliikenteen linjaraitteilla tai yksiraiteisen rataosan kohtaamispaikan junakulkutieraitteilla ei pääsääntöisesti kalustoa saa seisottaa.

Palvelupaikkakapasiteetin hakeminen

Kapasiteetin varaaminen palvelupaikkoihin tapahtuu ottamalla yhteyttä rataverkon haltijaan ja palvelupaikan ylläpitäjään palvelupaikkakuvauksessa esitetyllä tavalla. Valtion rataverkon palvelujen palvelupaikkakuvaukset esitetään verkkoselostuksen luvussa 7. Palvelupaikkatietoja esitetään verkkoselostuksen lisäksi verkkoselostuksen avoimissa aineistoissa (Liikennepaikkojen palvelut) ja karttapalvelussa.

Työkoneiden liikennöinti ja säilyttäminen

Rataverkkoa voidaan käyttää myös radanpidon koneiden siirtämiseen tukikohdista työmaille, työmaiden välillä ja huoltotarkoituksissa.

Ratatyölle varatun alueen ulkopuolella tapahtuvaan liikennöintiin vaaditaan rai-deliikennelain mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä turvallisuustodistus, jos liikennöinti tapahtuu junana tai vaihtotyönä. Turvallisuustodistus myönnetään hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi kerrallaan. Turvallisuustodistuksen saamisen edellytyksenä on, että radanpitoon liittyvän liikenteen harjoittajalla on riittävä vastuuvakuutus ja riskienhallintajärjestelmä, sen kalusto on Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymää ja että liikennöintiä hoitavilla henkilöillä on tehtäviin vaadittu kelpoisuus.

Junaliikennöintiin tarvittava ratakapasiteetti on haettava LIIKE- tai SAAGA-järjestelmällä. Säilytysraiteista (seisottaminen) on sovittava Fintrafficin liikennesuunnittelun kanssa ja hakija tallentaa siitä ennakkosuunnitelman JETI-järjestelmään tai varauksen SAAGA-järjestelmään. Ennakkosuunnitelmasta Fintraffic tekee kapasiteettivarauksen, jolloin raide tai osuus raiteesta on varattu ko. toimijalle määrääjäksi.

Rataverkolla liikkuvien radanpidon koneita ja radanpidon liikenneturvallisuustehtävissä toimivia henkilöitä ja yrityksiä koskevat [erityisohjeet löytyvät TU-ROsta](#).

4.2.2 Kapasiteetin hallinnan kehittäminen

Linjakapasiteetti

SAAGA-järjestelmän käyttöönoton yhteydessä rataverkon haltija kehittää linjakapasiteetin hallintaa. Kehitystyöllä otetaan käyttöön toimintamalli, jossa

- kapasiteetin suunnittelua ja hyväksymistä ohjaavat yhtenäiset suunnitteluperiaatteet, muun muassa ajoaikojen suunnittelun ohjeistusta tarkennetaan
- suunnittelu tapahtuu järjestelmillä, jotka tukevat kapasiteetin suunnittelua ja mm. konfliktin tunnistusta raiteen tarkkuudella. Suunnittelu perustuu periaatteisiin ja menetelmiin, jotka mahdollistavat tarkan tilannekuvan muodostamisen suunnitellun kapasiteetin käyttöasteesta ja käyttö-

tavoista. Säännöllisen liikenteen suunnittelussa siirrytään tarkempaan raidetason suunnitteluun

- vuosikapasiteetin toimivuus varmistetaan simuloimalla ainakin keskeisillä reiteillä kapasiteetin yhteensovituksen aikana ennen vuosikapasiteetin hyväksymistä
- yhteistyössä ratakapasiteetin hakijoiden kanssa, syksyllä ennen seuraavan verkkoselostuksen julkaisua määritellään kapasiteetin käytön tulevaisuuskuvia ja laaditaan tarkempia ennakkosuunnitelmia seuraavalle aikatauluvuodelle, näillä tuetaan liikenteen tulevaa yhteensovitusta
- tarkoituksena on myös tarvittaessa tukea kapasiteetin hakijoiden aikataulujen keskinäistä yhteensovitusta ennen hakemusten jättämistä
- samassa yhteydessä määritetään tarvittaessa uudistettuun junien etusijajärjestykseen liittyviä kapasiteettiintiöitä.

Menetelmiä kehitetään edelleen yhteistyössä muiden rataverkon toimijoiden kanssa. Uusia menetelmiä otetaan käyttöön aikatauluvuoden 2022 aikana.

Ratapihakapasiteetti

Rataverkon haltija jatkaa kehitystyötä ratapihojen tarkemman tason kapasiteetin hallinnan määrittelemiseksi (kuten raiteiden varaamisen tarkkuustaso, käyttötarkoitukset, vuositasolta päivittäiseen toimintaan), jonka tavoitteena on tasapuolinen kapasiteetin jakaminen monitoimijaympäristössä ja riittävän tilannetiedon välittäminen eri toimijoille. Kehitystyö tehdään yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajien, muiden ratakapasiteetin haltijoiden ja liikenteenohjausyhtiön sekä radan kunnossapidon kanssa. Kehitystyön tuloksena muuttuvien toimintamallien käyttöönotto suunnitellaan yhteistyössä toimijoiden kanssa. Vuonna 2022 SAAGA-järjestelmä mahdollistaa toiminnan käyttöönoton tavararatapihoilla henkilöratapihojen lisäksi. Muutoksista informoidaan myös tarvittavasti osana rataverkon haltijan ohjeprosessia.

4.3 Ratakapasiteetin varaaminen ratatöille

4.3.1 Yleiset periaatteet

Väylävirasto rataverkon haltijana noudattaa raideliikennelain 124 § ja Euroopan komission delegoidussa päätöksessä (EU) 2017/2075 (10, 11 ja 14) määäämiä kynnysarvoja tiedossa olevista ratatöistä ja niiden kapasiteettirajoituksista ilmoittaessaan.

Rataverkon haltija neuvottelee ratakapasiteetin hakijoiden, rautatieyritysten, kunnossapitäjien ja kuljetusten antajien kanssa ratatöiden ajoituksista, työraoista, nopeusrajoituksista ja työn aiheuttamista muista kapasiteettirajoituksista. Keskeinen yhteistyöfoorumi on neljä kertaa vuodessa pidettävä valtakunnallinen ratatöiden ja liikenteen yhteensovituskokous, jota rataverkon haltija johtaa ja kutsuu koolle. Lisäksi sidosryhmät kutsutaan mukaan liikenteeseen vaikuttavien ratakankkeiden ja -projektien työvaiheiden suunnitteluun, sekä tarvittaessa myös ratatöiden aikaisiin viikkopalaveriin. Neuvottelukäytäntöjen tuloksena rataverkon haltija päättää ennakoiduista ajoituksista, työraoista ja muista liikennevaikutuksista.

Rataverkon haltijoiden välinen yhteistyö toteutetaan erillisessä Väyläviraston koollekutsumassa työryhmässä.

4.3.2 Kapasiteettirajoitteiden ilmoittamisen määräajat

Liite 2M Ratatyöt

Verkkoselostuksen liite 2M on julkaisuhetken paras arvio aikataulukausien 2022 ja 2023 liikennöintiin vaikuttavista ratatöistä ja niiden aiheuttamista ratakapasiteettitarpeista radanpidolle. Verkkoselostuksen liitettä 2M päivitetään kohdan 4.3.2 mukaisesti.

Ratatyötietojen tarkentaminen ennen aikataulukauden vaihdetta

Komission delegoidussa päätöksessä EU 2017/2075 (LIITE VII kohta (8)) määritellyn kapasiteettirajoitusten julkaisu- ja kuulemismenettelyn mukaisesti julkaistaan syksyllä 2022 vuoden 2025 (ensimmäinen kuulemiskerta) ja vuoden 2024 (toinen kuulemiskerta) ratatöiden aiheuttamat kapasiteettirajoitukset käytettävissä olevien tietojen mukaisesti. Ensimmäinen ja toinen kuulemiskerta toteutetaan erikseen tarkoitukseen varatuissa kokouksissa sekä valtakunnallisissa liikenteen ja ratatöiden yhteensovituskokouksissa. Kapasiteettirajoitukset julkaistaan verkkoselostuksen liitteessä 2M.

Niistä aikataulukaudelle vaikuttavista töistä, jotka ovat rataverkon haltijan tiedossa vähintään kuusi kuukautta ennen aikataulukauden vaihdetta ja joista aiheutuu kapasiteettirajoituksia liikenteelle, ilmoitetaan ratakapasiteetin jakoehdotuksen julkaisemisen yhteydessä (LIITE VII kohta (12)).

Ratatyötietojen tarkentaminen aikataulukauden aikana

Myönnetty ratakapasiteetti on rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä, mikäli se ei ole päällekkäinen radanpidon töiden vaatimien työrajojen kanssa. Työohjelma, töiden keskinäinen ajoitus ja töiden vaatimat työraot saattavat kuitenkin muuttua rahoituksen ja suunnittelun tarkentuessa. Joissakin tapauksissa työn liikennevaikutusta joudutaan tarkentamaan vielä kyseisen aikataulukauden aikana tai esille tulee radan kunnossapitotyö, mitä ei ole voitu ennakoida vuosisuunnitelmassa. Näitä tilanteita aiheutuu seuraavista syistä: kapasiteettirajoituksella joudutaan varmistamaan turvallinen junaliikenne tai rataverkon haltija ei voi vaikuttaa rajoitusten ajoitukseen tai jos määräaikojen soveltaminen on kustannustehotonta tai se aiheuttaisi tarpeetonta vahinkoa rataomaisuuden hallintaan tai muissa tilanteissa joissa kaikki asianomaiset hyväksyvät muutoksen (EU 2017/2075, LIITE VII kohta (14)).

Tällöin rautatieyrityksille myönnetty radanpidon tarpeiden kanssa päällekkäinen ratakapasiteetti ei ole rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä tai ratatyön kapasiteettirajoite tarkentuu, jolloin siitä ilmoitetaan aikataulukauden 2022 muutosajankohtiin sitoen (kohta 4.5.2) viimeistään

- 16.8.2021 mennessä koskien ajanjaksoa 12.12.2021–26.3.2022
- 12.12.2021 mennessä koskien ajanjaksoa 27.3.2022–19.6.2022
- 31.1.2022 mennessä koskien ajanjaksoa 20.6.2022–14.8.2022
- 27.3.2022 mennessä koskien ajanjaksoa 15.8.2022–12.12.2022

Jos työn liikennevaikutusta joudutaan tarkentamaan siten, että edellä mainittuja aikarajoja ei pystytä noudattamaan, rataverkon haltija keskustelee ennen päätöksentekoa rautatieliikenteen harjoittajien kanssa. Lyhyellä varoajalla tapahtuvissa tilanteissa rataverkon haltijan edustaja (Fintrafficin liikennesuunnittelu tai virka-ajan ulkopuolella Fintrafficin rataliikennekeskus) käy tarvittavat keskustelut ennen päätöksentekoa.

Vuosisuunnittelun yhteydessä tehtyjen ratakapasiteettivarausten lisäksi kunnossapidolle varataan aikataulukauden aikana ratakapasiteettia liikenteeltä vapaisiin ajankohtiin ja määritellään ne JETI-järjestelmään. Järjestelmämerkinnän myötä tarvittava ratakapasiteetti on varattu radanpidon työlle, eivätkä rautatieliikenteen harjoittajat voi hakea tai käyttää ratakapasiteettia kyseisenä ajankohdana.

Korvaavien reittien käyttäminen

Komission delegoidun päätöksen (LIITE VII kohta (11)) mukaisia korvaavia reittejä, joille junat ohjattaisiin ratatyön ajaksi, ei ole Suomessa saatavilla pääosin yksiraiteisen ja vähän vaihtoehtoisia yhteysvälejä sisältävän rataverkon vuoksi. Näin ollen liikennekatkoja aiheuttavat ratatyöt toteutetaan silloin, kun liikenne on vähäisintä. Niissä tapauksissa, kun korvaava rautatieraitti on käytettävissä, noudatetaan Suomessa käytössä olevaa prioriteettiluokitusta ratakapasiteetin etusijajärjestyksestä. Lisäksi joskus voidaan etukäteen suunnitellusti turvautua korvaamaan junia joltain osuudelta muilla liikennemuodoilla, mutta tällaisissa tapauksissa korvaavien kuljetusten järjestämisestä sekä kustannuksista vastaa rautatieliikenteen harjoittaja.

Liikenteeseen vaikuttavan työraon tilaaminen

Työraon tarvitsijan (urakoitsijan) tulee aina erikseen olla yhteydessä Fintrafficin liikennesuunnitteluun ja sopia työraosta rataverkon haltijan tekemän työrakopäätöksen mukaisesti yksityiskohtaisesti viimeistään:

- 2 kuukautta ennen työn aloittamista, jos työ aiheuttaa kertaluonteisen liikennevaikutuksen tai työ vaikuttaa rajaliikenteeseen.
- 3 kuukautta ennen työn aloittamista, jos työ aiheuttaa päivittäisiä viikkojen, kuukausien tai usean viikonlopun ajan kestäviä liikennevaikutuksia.
- 4 kuukautta ennen työn aloittamista, jos vaikutus kohdistuu nopeaan kansainväliseen henkilöliikenteeseen.

[Fintrafficin liikennesuunnittelun yhteystiedot löytyvät Väyläviraston internet-sivulta.](#) Ennen työn aloittamista sovitus työraossa tulee työnsuorittajalla olla myönnettyä ratakapasiteettia, lupa ratatyöhön ja tarvittaessa myös jännitekatko.

Ratatyötietojen ylläpito

Liitteen 2M liikennöintiin vaikuttavien ratatöiden tarkentuneita tietoja ylläpidetään ja julkaistaan [Junaliikenteen ennakkotietojärjestelmässä](#) (JETI), josta tietoja välitetään LIIKE-järjestelmään sekä julkaistaan [liikenteenohjausyhtiön avoimessa datassa](#).

Ratatöihin liittyvä viestintä

Osapuolet vastaavat omasta ratatöihin liittyvästä viestinnästään. Rataverkon haltija vastaa rataan ja sen käytettävyyteen liittyvästä viestinnästä sekä rata-
töiden tiedottamisesta. Rautatieyritykset vastaavat omien juniensa liikennöintiin ja aikatauluihin liittyvästä viestinnästä. Osapuolet koordinoivat ja käyvät tarvittaessa keskenään etukäteen läpi ratatöiden viestintään liittyvät käytännön toimet.

4.4 Puitesopimusten vaikutus

Rataverkon haltija ei toistaiseksi tee puitesopimuksia (ks. luku 3.3.1).

4.5 Ratakapasiteetin jakaminen

Ratakapasiteetin jakamisesta säädetään raideliikennelain 122 §:ssä ja rautatiemarkkinadirektiivin 43 artiklassa ja liitteessä IV 3 c) ja liitteessä VII.

Ratakapasiteetin jakoehdotuksen laatiminen

Väyläviraston Väylien käyttö osasto laatii hakemusten perusteella ratakapasiteetin jakoehdotuksen (laissa aikatauluehdotus) seuraavaa aikataulukautta varten viimeistään neljän kuukauden kuluessa ratakapasiteetin hakuajan päättymisestä. Eurooppalaiset rataverkon haltijat ovat kuitenkin sopineet, että ratakapasiteettihakemusten yhteensovittamiseen pyritään käyttämään enintään 2,5 kuukautta.

Rataverkon haltijan on ilmoitettava kaikille ratakapasiteetin hakijoille, miten se on jakanut ratakapasiteetin hakijoiden kesken. Jos rataverkon haltija on jättänyt osan ratakapasiteetista varakapasiteetiksi myöhemmin jaettavaksi, myös tästä on ilmoitettava kaikille hakijoille. Lisätietoja ratakapasiteetin hakemisesta, jakamisesta ja perumisesta saa kapasiteetin hakuohjeesta.

Oikaisun hakeminen ratakapasiteetin jakopäätökseen

Ratakapasiteetin hakija voi hakea Rautatiealan sääntelyelimeltä oikaisua rataverkon haltijan tekemään ratakapasiteetin jakoon liittyvään päätökseen (ks. luku 1.3.3).

Ratapihakapasiteetti

Rataverkon haltija jakaa tällä hetkellä ratapihakapasiteetin rataverkon käyttö-sopimuksilla ja tarvittaessa käyttö-sopimuksen liitteenä olevalla ratapihasopimuksella eri rautatieliikenteen harjoittajien kesken. Tavoitteena on, että nämä sopimukset korvataan kokonaan tai osittain kehitteillä olevalla tietojärjestelmällä (SAAGA) vuosien 2021 ja 2022 aikana. Rautatieliikenteen harjoittajien on ilmoitettava ja täsmennettävä ratapihojen käyttötarpeensa rataverkon käyttö-sopimusta tehtäessä.

Lisäksi ratapihojen raiteiston käyttöä suunnitellaan ja siitä sovitaan säännöllisen liikenteen muutosajankohdissa sekä päivätasolla liitteissä 4A, 7H ja *Ratakapasiteetin hakuohjeessa* (ks. Rautatieohjeet) kuvatun mukaisesti.

Palvelupaikkakapasiteetti

Rautatieyrityksen tulee toimittaa rataverkon haltijalle tieto seuraavan aikataulukauden ratapihojen käyttötarpeista ja palvelutarpeista vuosittain syyskuun loppuun mennessä ratapihasopimusneuvotteluja varten. Palvelutarve ilmoitetaan keskeisten palvelujen osalta, ennakoiden raiteiston käyttöä ratapihoilla. Tarve tarkentuu kapasiteettihakemuksissa ja aikataulukauden aikana tehtävissä ennakkosuunnitelmissa muutosajankohdissa. Palveluille pääsyn yhteensovittamista varten monitoimijaympäristössä täytyy ennakkosuunnitella raiteiston käyttöä myös ratapihoilla. Aikataulukauden alkaessa ja sen aikana tähän käytetään SAAGA- järjestelmää, JETI- järjestelmää tai ratapihasopimusta.

Palvelupaikan käyttöä koskevat hakemukset on toimitettava rataverkon haltijalle, Fintrafficin liikennesuunnitteluun ja palvelupaikan ylläpitäjälle viipymättä palvelutarpeen ilmettyä.

Yksityisraiteilla sijaitsevien palvelujen kapasiteetti haetaan kyseisen rataverkon haltijan verkkoselostuksessa kuvatulla tavalla.

Määräajat palvelupyyntöön vastaamiselle on määritelty ohjeessa [TRAFICOM/270984/03.06.04/2019](https://www.traficom.fi/270984/03.06.04/2019).

4.5.1 Määräajan jälkeen saapuneet hakemukset

Määräajan 12.4.2021 jälkeen saapuneet hakemukset käsitellään seuraavan prosessin mukaisesti. Hakija voi muuttaa omaa säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin liikennettään jäljellä olevaa aikataulukautta varten kyseisen aikataulukauden aikana erillisinä muutosajankohtina edellyttäen, että muutos ei vaikuta muille ratakapasiteetin hakijoille myönnettyyn ratakapasiteettiin eikä Euroopan talousalueen kansainväliseen liikenteeseen tai jos muutokselle on kaikkien osapuolten hyväksyntä. Jos samaa vapaana olevaa kapasiteettia hakee useampi ratakapasiteetin hakija, rataverkon haltija yhteensovittaa hakemukset tai jos tämä ei ole mahdollista voi päättää jaettavasta kapasiteetista etusijajärjestystä käyttäen. Etusijajärjestyksen mahdollinen käyttö muutosajankohtana ei johda rataverkon ylikuormittuneeksi julistamiseen.

Muutosajankohtia ovat vähintään aikataulukauden alku lauantain ja sunnuntain välisenä yönä klo 00.00 ja lukuvuoden koulutyön päättymistä seuraavan toisen viikonlopun sunnuntain ja maanantain välisenä yönä kello 00.00 eli viikkojen 24–25 vaihteessa. Mainittujen muutosajankohtien lisäksi rataverkon haltija voi erityisestä syystä päättää muistakin muutosajankohdista.

Aikataulukauden 2022 muutosajankohdat ovat seuraavat:

	Hakemukset jätettävä	Jakopäätös	Voimaantulo
1.	ke 27.10.2021	pe 5.11.2021	su 12.12.2021
2.	ke 8.12.2021	pe 17.12.2021	ma 31.1.2022
3.	ke 9.2.2022	pe 18.2.2022	su 27.3.2022
4.	ke 4.5.2022	pe 13.5.2022	ma 20.6.2022
5.	ke 29.6.2022	pe 8.7.2022	ma 15.8.2022
6.	ke 14.9.2022	pe 23.9.2022	su 30.10.2022

Rataverkon haltija tiedottaa ratakapasiteetin hakijoille, liikenne- ja viestintäministeriölle, sääntelyelimelle ja muille asianosaisille uusista säännöllisen liikenteen muutosajankohdista. [Päätökset muutosajankohdista julkaistaan rataverkon haltijan internet-sivuilla.](#)

4.5.2 Kiireellisen ratakapasiteetin hakeminen

Sellaista liikennettä varten, jolle ei ole haettu säännöllistä ratakapasiteettia, voidaan direktiivin rautatiemarkkinadirektiivin 48 artiklan ja raideliikennelain 123 §:n mukaisesti hakea kuluvalle muutosajankohdalle kiireellistä ratakapasiteettia siltä osin kuin vapaata kapasiteettia on jäljellä. Kiireelliset kapasiteettihakemukset käsitellään saapumisjärjestyksessä.

Lisäksi kiireellistä ratakapasiteettia on mahdollista hakea seuraavalle muutosajankohdalle sen jälkeen, kun sen jakopäätös on julkaistu. Poikkeuksen tähän muodostaa museojunaliikenne, jolle kiireellistä ratakapasiteettia on mahdollista hakea neljä kuukautta etukäteen.

Radanpidon ja museojunaliikenteen sekä koeajojen ratakapasiteetti haetaan aina kiireellisenä.

Kiireellisen kapasiteetin hakeminen kuvataan tarkemmin [Ratakapasiteetin ha-kuohjeessa.](#)

4.5.3 Yhteensovitusmenettely

Jos säännöllistä ratakapasiteettia koskevat hakemukset ovat ristiriidassa keskenään, rataverkon haltija pyrkii sovittamaan kaikki hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen raideliikennelain 128 §:n ja rautatiemarkkinadirektiivin 46 artiklan sekä liitteen IV. 3. d) mukaisesti. Yhteensovittamismenettelyssä rataverkon haltijalla on oikeus ehdottaa vaihtoehtoista ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetyistä kapasiteetista.

Yhteensovituksen aikana rataverkon haltija antaa kapasiteetin hakijoille seuraavat tiedot kohtuullisessa ajassa, maksutta ja kirjallisessa muodossa:

- 1) hakijoiden samoilla reittiosuuksilla hakemat reitit
- 2) hakijoille samoilla reittiosuuksilla alustavasti osoitetut reitit
- 3) asiaankuuluvilla reittiosuuksilla ehdotettu vaihtoehtoinen ratakapasiteetti
- 4) tiedot kapasiteetin myöntämisessä käytettävistä perusteista.

Rataverkon haltija toimittaa ratakapasiteetin jakoehdotuksen tiedoksi ratakapasiteetin hakijoille ja muille asianomaisille määräaikaan mennessä. Kuulemisaika (vähintään 1 kk) alkaa kulua siitä hetkestä, kun rataverkon haltijan internet-sivuilla julkaistaan ilmoitus [aikatauluehdotuksen valmistumisesta.](#) Jakoehdotuksen lisäksi sivuilla kerrotaan tarkemmat yksityiskohdat lausuntomenettelystä.

Rataverkon haltijan on päätettävä ratakapasiteetin jakoehdotuksen ja asianosaisten kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein.

4.5.4 Ristiriitaisuuksien ratkaiseminen

Rataverkon haltija ratkaisee raideliikennelain 128 §:n ja rautatiemarkkinadirektiivin 46 artiklan sekä liitteen IV 3 d mukaisesti mahdolliset haettuihin aikatauluihin liittyvät ristiriidat hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla yhteensovitusprosessin yhteydessä. Näissä neuvotteluissa on otettava erityisesti huomioon henkilö- ja tavaraliikenteen sekä radan kunnossapidon tarpeet, kuten kunnossapidon työraot, samoin kuin rataverkon tehokas käyttö.

4.6 Ylikuormitettu rautatiereitti

Jos aikataulukauden ratakapasiteettihakemuksia ei pystytä yhteensovittamaan asianmukaisesti hakijoita tyydyttävällä tavalla neuvotellen ja kompromisseja tehden (ks. *Ratakapasiteetin hakuohje*), rataverkon haltija ilmoittaa raideliikennelain 120 §:n ja rautatiemarkkinadirektiivin 47 artiklan ja liitteen IV 3 e mukaisesti kyseisen infrastruktuurin osan olevan ylikuormitettu. Tämä tehdään myös sellaisen infrastruktuurin osalta, jonka ylikuormittuminen on aikataulukauden aikana ilmeistä. Ylikuormittuneella infrastruktuurin osalla rataverkon haltija voi ottaa käyttöön korotetun ratamaksun perusmaksun, ja jos korotettua maksua ei ole otettu käyttöön tai se ei ole johtanut ylikuormituksen purkamiseen, rataverkon haltija voi ottaa käyttöön rautatiereitin etusijajärjestyksen, jonka mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen infrastruktuurin osan kapasiteetin jakamisessa. Etusijajärjestyksessä on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys suhteessa muihin liikennepalveluihin. Etusijajärjestystä asetettaessa on pyrittävä kohtelemaan eri palveluntarjoajia mahdollisimman tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Rataverkon haltijalla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada etusijajärjestystä koskevaa ratkaisua varten kapasiteetin hakijoilta luottamuksellisia tarvittavat tiedot perusteluineen. Rataverkon haltijan on ratkaistava etusijajärjestys kymmenen päivän kuluessa ylikuormittunutta infrastruktuurin osaa koskevan neuvottelun päättymisestä.

Jos infrastruktuuri on määritelty ylikuormitetuksi, rataverkon haltija käynnistää raideliikennelain 127 §:n mukaisen kapasiteettia koskevan arvioinnin. Arvioinnissa otetaan huomioon erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reittiosuuskille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset sekä rataverkon kunnan parantaminen.

Arvioinnin jälkeen rataverkon haltija laatii kapasiteetin vahvistamissuunnitelman kuuden kuukauden sisällä kapasiteettia koskevan arvioinnin valmistumisesta.

Suomessa ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys ja yhteensovittamisen periaatteet

Valtion rataverkolla otetaan aikataulukaudella 2022 käyttöön uusi etusijajärjestys. Tavoitteena on selkeyttää junien välisiä prioriteetteja mahdollisia ylikuormitustilanteita varten. Etusijajärjestys on perusrakenteeltaan seuraava:

- Junat jaetaan kategorioihin niiden keskeisten liikennepalveluun liittyvien ominaisuuksien mukaan. Junakategorioita on yhdeksän.
- Rataverkon osat jaetaan viiteen reittiprofiiliin.

- Junakategorioiden välinen etusijajärjestys vaihtelee reittiprofiilista toiseen.
- Junakategorioiden sisälle määritellään etusijajärjestys samaan kategoriaan kuuluville junille niiden ominaisuuksien mukaan. Jos näiden avulla ei joissain tilanteissa saada junien välille eroa, pyritään loppujen ratkaisujen osalta liikennöitsijöiden liiketoiminnan kannalta tasapuoliseen lopputulokseen.
- Joillakin rataosilla alhaisen prioriteetin kategoriaan kuuluville junille voidaan määritellä kapasiteettiintiö, joilla varmistetaan, että ainakin tietty määrä kyseisen kategorian junia voidaan ajaa.
- Rataverkon haltijalla on lain perusteella tietyissä poikkeustapauksissa mahdollisuus poiketa prioriteettisäännöistä, jos niiden soveltaminen johtaisi kohtuuttomaan lopputulokseen.

Uusi etusijajärjestys on kuvattu tarkemmin liitteessä 4B.

Verkkoselostuksessa määrätystä etusijajärjestyksestä poikkeaminen

Rataverkon haltija voi poiketa etusijajärjestyksestä sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä tai jonka harjoittama liikenne ylläpitää tai parantaa rautatiejärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuutta taikka jonka hakemuksen hylkääminen tai merkittävä muuttaminen aiheuttaa hakijalle tai sen asiakkaan liiketoiminnalle kohtuutonta haittaa. Linjakapasiteetin osalta etusijajärjestyksestä poikkeamista on kuvattu tarkemmin liitteessä 4B.

4.7 Erikoiskuljetukset ja vaaralliset aineet

Kuormaulottuman ylittävillä kuljetuksilla tulee aina olla erikoiskuljetuslupa. Erikoiskuljetuslupaa tulee hakea hyvissä ajoin Väyläviraston rautatieteellisestä yksiköstä osoitteella erikoiskuljetukset.rata@vayla.fi. Hakemuksessa tulee mainita kuljetuksen mitat ja massat, käytettävä kalusto, kuljetuksen käyttämät rataosat ja raiteet sekä aiottu kuljetusajankohta. Luvat ovat maksullisia ja niistä peritään kulloinkin voimassa olevan [rataverkon haltijan maksullisia suoritteita koskevan asetuksen](#) mukaiset maksut. Maksu perustuu työsuoritteeseen ja maksun suuruus on tapauskohtaisesti riippuvainen työn määrästä. Työn määrään vaikuttavat kunkin kuljetuksen vaatimat selvitykset. Jokainen erikoiskuljetus on käytännössä tarkasteltava erikseen.

Kun rataverkon haltija on myöntänyt kuljetukselle erikoiskuljetusluvan, luvan hakijan on toimitettava liikenteenohjauksen alueohjauksiin tiedoksi luvasta vähintään esteselvityksen raiteistokaaviot. Toimituksen yhteydessä on mainittava erikoiskuljetusluvan numero.

Erikoiskuljetuksen ratakapasiteettihakemuksen perustietoihin on merkittävä:

- hakemuksen koskevan erikoiskuljetusta
- erikoiskuljetuksen lupanumero ja
- aikataulun lisätietotekstikenttään kuljettajaa ja/tai liikenteenohjausta koskevat erityisehdot (esim. kuljetus ei saa kohdata viereisellä raiteella toista kuormaulottuman ylittävää kuljetusta).

Ratakapasiteettia myönnettäessä on varmistettava, että erikoiskuljetuksesta on annettu hakemuksessa riittävät tiedot.

Rautatieliikenteen harjoittaja voi kuitenkin halutessaan kuljettaa omalla vastuullaan ilman rataverkon haltijan erikoiskuljetuslupaa erikoiskuljetuksia, jotka ylittävät kuormaulottuman sivusuunnassa enintään 300 mm 1 300 – 4 300 mm:n korkeudella kiskonpinnasta. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee ilmoittaa tällaiset kuljetukset rataverkon haltijalle. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee varmistaa itse liikenteen yhteensopivuus ja hakea tarvittava ratakapasiteetti rataverkon haltijalta. Kuljetuksen erityispiirteet on huomioitava ratakapasiteettihakemuksessa. Tällaiset kuljetukset eivät saa kohdata viereisellä raiteella toista kuormaulottuman ylittävää kuljetusta.

Suurkuormavaunulla tehtäviä erikoiskuljetuksia varten on aina haettava lupa rataverkon haltijalta.

Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen kuljetukseen liittyvät ehdot esitetään liitteessä 2C. Yliraskaiden vaunujen kuljetusehdot esitetään liitteessä 2E.

4.8 Myönnetyn ratakapasiteetin muuttaminen

4.8.1 Rautatieliikenteen harjoittajan tekemät muutokset

Rautatieliikenteen harjoittajalla on mahdollisuus muuttaa säännöllistä ratakapasiteettia hakemalla siihen muutosta säännöllisen liikenteen muutosajankohdassa. Päiväkohtaisia muutoksia on mahdollista tehdä tätä ennen jo voimassa-olevalle muutosajankohdalle perumalla säännöllinen kapasiteetti ja hakemalla sitä korvaava ratakapasiteetti kiireellisenä ratakapasiteettina.

4.8.2 Rataverkon haltijan tekemät muutokset

Rataverkon haltija ei voi muuttaa mahdollisen yhteensovitusvaiheen jälkeen rautatieliikenteen harjoittajalle myönnettyä ratakapasiteettia, vaan säännöllinen ratakapasiteetti on voimassa kuluvan aikataulukauden loppuun myönnetyn ratakapasiteetin mukaisesti.

Poikkeustilanteissa rataverkon haltija voi edellyttää rautatieliikenteen harjoittajaa muuttamaan tai perumaan myönnettyä ratakapasiteettia odottamattomien kapasiteettirajoitteiden vuoksi.

4.8.3 Käyttämätön ratakapasiteetti

Käyttämättömästä kapasiteetista säädetään raideliikennelain 125 §:ssä ja rautatiemarkkinadirektiivin 36 ja 52 (2) artiklassa.

Kapasiteetin haltijan on ilmoitettava viipymättä käyttämättä jäävästä rata- ja palvelupaikkakapasiteetista rataverkon haltijalle sekä peruttava kapasiteetti LIIKE- tai SAAGA-järjestelmässä.

Rataverkon haltija voi peruuttaa hakijalle myönnetyn ratakapasiteetin tai osan siitä koko voimassa olevan aikataulukauden lopun osalta tai vastaavan ratakapasiteetin seuraavan aikataulukauden osalta, jos hakija on käyttänyt ratakapasiteetti-

siteettia vähintään 30 vuorokauden aikana vähemmän kuin tässä määritetty ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnyksarvo edellyttää. Ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnyksarvo on Suomessa verkkoselostuksen julkaisuhetkellä henkilöjunien osalta 95 % ja tavaraliikenteen osalta 50 %. Kynnyksarvot koskevat säännöllistä ratakapasiteettia, jonka toteutumista seurataan kuukausitasolla. Kynnyksarvojen alittuessa rataverkon haltija lähettää tarvittaessa kapasiteetin haltijalle selvityspyynnön, jossa pyytää selvennystä kapasiteetin käyttämättä jättämisen syiden osalta. Toimenpiteisiin ei kuitenkaan ryhdytä, ellei junaa ole peruttu yli kolmea kertaa 30 vuorokauden aikana.

Rataverkon haltija ei saa kuitenkaan peruuttaa ratakapasiteettia, jos käyttämättä jättäminen on johtunut hakijasta tai ratakapasiteettia käyttävästä rautatieliikenteen harjoittajasta riippumattomista muista kuin taloudellisista syistä.

Myönnetyn ratakapasiteetin käyttöä seurataan rataverkon käyttösopimuksen seurannan yhteydessä ja tarvittaessa myös muulloin aikataulukauden aikana.

4.8.4 Myönnetyn kapasiteetin peruuttaminen

Rataverkon haltija voi poikkeustilanteissa perua tai muuttaa myönnettyä ratakapasiteettia, mikäli myönnetty kapasiteetti ei ole käytettävissä odottamattomista ratainfrastruktuuriin liittyvistä ongelmista johtuen.

Rataverkon haltija peruuttaa rautatieliikenteen harjoittajan ratakapasiteetin aina siltä ajalta, jolloin luvussa 3.2.1 esitetyt yleiset rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset eivät täyty.

4.9 Eurooppalaisen yhteisen aikataulusuunnitteluprosessin kehittäminen (TTR)

Suomi ei osallistu eurooppalaisiin TTR-pilottikokeiluihin, mutta rataverkon haltija seuraa TTR:n ja siihen liittyvän lainsäädännön kehitystä ja informoi tarvittaessa asiaan liittyviä tahoja aiheesta.

Lisätietoja TTR-projektista: <https://ttr.rne.eu/>.

5 Palvelut ja maksut

5.1 Johdanto

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista säädetään raideliikennelain luvussa 18, rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklassa, täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2017/2177 [palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta](#), raideliikennelaisissa sekä [rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annetussa valtioneuvoston asetuksessa \(1489/2015\)](#). Lainsäädännön mukaan palvelut jaotellaan vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviin palveluihin, peruspalveluihin, lisäpalveluihin ja oheispalveluihin.

Luvuissa 5 ja 7, liitteessä 2B ja verkkoselostuksen karttapalvelussa kuvataan rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavia palveluita. Nämä palvelut voivat olla Väyläviraston tai muiden tahojen tarjoamia. Väylävirasto ja rautatieliikenteen harjoittaja sopivat Väyläviraston palveluiden käytöstä pääsääntöisesti rataverkon käyttösopimuksessa. **Muiden tahojen kanssa palveluiden käytöstä sovitaan erillisillä sopimuksilla.** Sopimuksen allekirjoituksen jälkeen mahdolliset muutokset sovitaan rautatieliikenteen harjoittajan tai harjoittajien kanssa erikseen ja päivitetään tarvittavilta osin rataverkon käyttösopimuksen liitteeksi.

Väyläviraston tarjoamien palvelujen palvelukuvaukset julkaistaan verkkoselostuksessa. Muiden valtion rataverkolla toimivien palvelupaikkojen ylläpitäjien palvelupaikkakuvaukset julkaistaan [Väyläviraston verkkosivustolla](#).

5.2 Maksujen perusteet

Ratamaksun perusteista säädetään raideliikennelaisissa luvussa 19 ja direktiivin 2012/34/EU artikloissa 29, 31–36 ja liitteessä IV. Ratamaksun perusmaksua peritään luvussa 5.3 kuvattujen rataverkon vähimmäiskäyttöpalvelujen käytöstä Väylävirastolle aiheutuvien suorien kustannusten perusteella. Perusmaksun perusosa määritetään kustannusmallinnuksella, jossa lasketaan radanpidon rajakustannukset, eli arvioidaan kuinka paljon yksi lisäliikennesuoriteyksikkö (bruttotonnikilometri) lisää radanpidon kustannuksia. Perusmaksuun kuuluva sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinta määritetään vähennyslaskumenettelyllä, jossa koko rataverkon laajuisista sähköradanpidon erilliskustannuksista on asiantuntija-arvioina erotettu suoraan liikenteestä aiheutuvat kustannukset ja jaettu ne sähkösyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen liikennesuoritteella. Perusmaksun laskentamenetelmä on kuvattu liitteessä 5A. Väylävirasto ei peri raideliikennelain 141 §:n mukaisia lisämaksuja.

Palvelupaikan ylläpitäjä on oikeutettu perimään raideliikennelain 133 §:n 3 momentin mukaisen korvauksen palvelupaikan ja radan käyttöoikeudesta palvelupaikoissa sekä niissä tarjottavista palveluista. Palvelupaikalle pääsyyn tarvittavan radan käyttöoikeus annetaan ratamaksun perusmaksun vastineena.

Väyläviraston tarjoamien lisä- ja oheispalveluiden hinnoitteluun sovelletaan valtion maksuperustelain (1992/150) ja sen nojalla liikenne- ja viestintäministeri-

riön antaman Väyläviraston maksuja koskevan asetuksen (1465/2019) hinnoitteluperusteita. Palveluiden käytöstä laskutetaan kuukauden välein, ellei rata-verkon käyttösojimuksessa tai vuokrasoimuksessa ole muuta sovitto.

Lisä- ja oheispalveluiden tarjoaja on oikeutettu perimään raideliikennelain 133 §:n 2–4 momentin mukaisen korvauksen palveluiden käytöstä.

Väylävirasto käyttää radanpidon kustannusmuutokset huomioon ottavaa indeksitarkistusmenettelyä perusmaksun hintojen tarkastamisessa (Tilastokeskuksen maarakennuskustannusindeksin osaindeksi "ratojen ylläpito"). Vuoden 2022 perusmaksut määräytyvät vuoden 2019 pisteluvun (114,74) mukaan.

5.3 Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut ja maksut

5.3.1 Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuudet

Väyläviraston on tarjottava raideliikennelain 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun perusmaksun vastikkeena rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin [rautatiemarkkinadirektiivin](#) liitteen II kohdassa 1 mainittuja rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja. Ratamaksun perusmaksun vastikkeena Väyläviraston on lisäksi tarjottava radan käyttöoikeus raideliikennelain 133 §:ssä tarkoitettuihin palvelupaikkoihin pääsemiseksi.

5.3.2 Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut

Väyläviraston tarjoamat raideliikennelain 132 §:ssä tarkoitetut vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut ovat:

- 1) ratakapasiteettihakemusten käsittely
- 2) oikeus käyttää myönnettyä ratakapasiteettia
- 3) rautatieinfrastruktuurin käyttö, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet;
- 4) junaliikenteen ohjaus, merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestintä sekä tietojen antaminen junien liikkumisesta
- 5) sähkönsiirtolaitteiden käyttö sähkövirran saamiseksi 2 ja 3 kohdan mukaisessa liikenteessä verkkoselostuksessa määritellyillä sähköistetyillä rataosuuksilla
- 6) tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.

Väylävirasto perii ratamaksun perusmaksua kaikesta myönnetyn ratakapasiteetin mukaisesta liikenteestä. Ratamaksun perusmaksua ei peritä radan kunnossapitoa harjoittavilta yrityksiltä.

Ratakapasiteettihakemusten käsittely

Ratakapasiteettihakemusten käsittely on kuvattu verkkoselostuksen luvussa 4.

Oikeus käyttää myönnettyä ratakapasiteettia

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oikeus käyttää sille myönnettyä ratakapasiteettia.

Rautatieinfrastruktuurin käyttö

Rautatieliikenteen harjoittajalla on oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet, myönnetyn ratakapasiteetin puitteissa.

Junaliikenteen ohjaus ja hallinta

Valtion rataverkolla junaliikenteen hallinnasta ja liikenteenohjauksesta vastaa Väylävirasto. Väylävirasto on hankkinut liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Raide Oy:ltä.

Liitteenä 5C olevassa palvelukuvauksessa on kuvattu Väyläviraston tarjoama vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu.

Liittymä rataverkon haltijan sähkösiirtoverkkoon ja sähkösiirtolaitteiden käyttö sähkövirran saamiseksi

Liikenteen harjoittajalla on oikeus liittyä verkkoselostuksessa määritellyillä sähköistetyillä rataosuksilla Väyläviraston ratajohtoverkkoon saadakseen sähköä liikkuvan kaluston vetovoimaa ja vaununlämmitystä varten ja käyttää sähkönsyöttölaitteistoa. Väylävirasto ei tarjoa sähköenergiaa, vaan sen saamisesta liikenteen harjoittajan on erikseen sovittava valitseman sähköntoimitajan kanssa.

Tiedot liikenteen harjoittamista varten

Väylävirasto tarjoaa ratamaksun perusmaksua vastaan liikenteen harjoittajille ne tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.

5.3.3 Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksien maksut

Väylävirasto perii vähimmäiskäyttömahdollisuuksien käytöstä ratamaksun perusmaksua. Perusmaksu koostuu (1) kaikelta liikenteeltä perittävästä perusmaksun perusosasta ja (2) lisähinnasta, joka peritään sähkönsyöttölaitteiston käytöstä kaikelta sähkövetoiselta liikenteeltä. Ratamaksun perusmaksun määrittäminen on kuvattu liitteessä 5A. Perusmaksua peritään 1.1.2022–31.12.2022 taulukon 1 mukaisin hinnoin.

Taulukko 1. Ratamaksun perusmaksu.

Perusmaksun perusosa	0,1341 senttiä/bruttotonnikilometri
Lisähinta sähkönsyöttölaitteiston käytöstä	0,0129 senttiä/bruttotonnikilometri

5.4 Peruspalvelut ja maksut

Peruspalvelut koostuvat Väyläviraston palvelupaikoilla tarjottavista palveluista, jotka on lueteltu rautatiemarkkinadirektiivin II liitteessä kohdassa 2. Direktiivin mukaan käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, on annettava seuraaville palvelupaikoille, kun ne ovat olemassa, ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin peruspalveluihin:

- a) matkustaja-asetat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietopalvelut ja lipunmyyntipalveluihin soveltuvat tilat
- b) tavaraliikenneterminaalit
- c) järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyölaitteet
- d) varikkosivuraiteet eli seisontaraiteet
- e) huoltotilat ja -laitteet, lukuun ottamatta perusteellisen huoltopalvelun tiloja, joita tarjotaan suurnopeusjunia tai muunlaisia erikoistiloja vaativaa liikkuvan kaluston huoltoa varten
- f) muut kuin kohdassa c ja e kohdassa tarkoitetut tekniset laitteet, mukaan lukien puhdistus- ja pesulaitteet
- g) rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet
- h) pelastus- ja avustustoimintoja ja niiden edellyttämiä varusteita
- i) sellaiset polttoaineen jakeluasemat, joista perittävät maksut on erotettava laskuissa polttoaineen tankkauksesta perittävistä maksuista.

Väyläviraston tarjoamat peruspalvelut ja niiden käytöstä perittävät maksut on esitetty verkkoselostuksen luvussa 7 ja palvelupaikkakuvauksissa, jotka ovat:

- matkustaja-asetat, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7A
- raakapuunkuormauspaikat, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7D
- järjestelyratapihat, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7F
- laskumäet, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7G
- seisontaraiteet, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7H
- VAK- ratapihat, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7J
- huoltotilat ja -laitteet, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7K.

Pelastus- ja avustustoiminnot ja niiden edellyttämät varusteet

Väylävirasto ylläpitää pelastus- ja raivausorganisaatiota, joka huolehtii valtion rataverkolla pelastus- ja raivaustoiminnoista sekä antaa pelastusviranomaisille tarvittaessa virka-apua. Organisaatio antaa tarvittaessa apua myös muiden rataverkon haltijoiden alueille näiden esittämien pyyntöjen perusteella. Pelastuspalvelut ovat rautatieliikenteen harjoittajille ratamaksun perusmaksuun kuuluvia palveluita. Raivaustoiminnan osalta voidaan toteutuneita raivauskustannuksia periä vahingon aiheuttajalta tai muulta infrastruktuurin haltijalta. Toiminnasta ja vastuista rautatieonnettomuuksissa on ohjeistettu Väyläviraston julkaisussa *Ohje varautumisesta rautatieonnettomuuksiin (OVRO)*. Julkaisu on saatavissa suomen kielellä Väyläviraston internet-sivustolla. Rikkoutuneen kaluston avustustoimintoja tarjotaan tällä hetkellä rajatusti mahdollisuuksien mukaan.

Väylävirasto ylläpitää tietyillä ratapihoilla ja tunneleissa erilaisia sammutusvesi- ja palontorjuntajärjestelmiä. Ratapihoilla, joihin on keskitetty vaarallisten aineiden käsittelyä, ylläpidetään alkutorjunta- ja alkusammutuskalustoa. Näistä

on yksityiskohtaisempia tietoja ratapihojen ja tunneleiden pelastussuunnitelmissa.

Väylävirasto ei tarjoa muita peruspalveluita.

5.5 Lisäpalvelut ja maksut

5.5.1 Sähköenergian siirtopalvelu

Sähköenergian siirtopalvelu on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä 5B.

5.5.2 Vaihtotyön liikenteenohjaus

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä 5C.

5.5.3 Raiteistonkäytön suunnittelupalvelut

Helsingin ja Ilmalan ratapihojen raiteistonkäytön suunnittelupalvelut on kuvattu liitteissä 4A sekä [Ratakapasiteetin hakuohjeessa](#).

5.5.4 Rakennusten ja maa-alueiden käyttö

Rakennusten ja maa-alueiden käyttö on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä 5D.

5.5.5 Ratatekninen oppimiskeskus

Ratatekninen oppimiskeskuksen käyttö on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä 5E.

5.6 Oheispalvelut ja maksut

5.6.1 Viestintäpalvelut

RAILI-palvelusta ja siihen sekä VIRVE-verkkoon liittymisestä tarkemmin kohdassa 2.3.12 ja liitteessä 2J.

Rautateiden puheviestinnän hinnoittelussa noudatetaan RAILI-palvelun käyttöluupahtoja sekä [RAILI-palvelun hinnastoa](#).

5.6.2 Tekninen valvomo ja liikkuvan kaluston valvonta

Teknisen valvomon ja liikkuvan kaluston valvontapalvelun palvelukuvaus on liitteessä 5F.

5.6.3 Turvavalvomo

Turvavalvomon palvelukuvaus löytyy liitteestä 5H.

5.7 Taloudelliset sanktiot ja kannustimet

Luvussa 5.8 kuvatun suorituskannustinjärjestelmän lisäksi Väylävirasto ei ole asettanut erillisiä rataverkon käyttöön liittyviä kannustin- tai sanktiomaksuja.

5.7.1 Rautatieliikenteen harjoittajan muuttama myönnetty ratakapasiteetti

Väylävirasto ei peri sanktioita, mikäli rautatieliikenteen harjoittaja muuttaa myönnettyä ratakapasiteettia.

5.7.2 Väyläviraston muuttama myönnetty ratakapasiteetti

Väylävirasto ei maksa sanktioita, mikäli se muuttaa myönnettyä ratakapasiteettia.

5.7.3 Käyttämätön ratakapasiteetti

Väylävirasto ei peri kapasiteetin varausmaksua eikä sanktioita käyttämättömästä ratakapasiteetista.

5.7.4 Myönnetyn ratakapasiteetin peruuttaminen

Väylävirasto ei peri sanktioita, mikäli rautatieliikenteen harjoittaja peruu sille myönnettyä ratakapasiteettia.

5.7.5 Kannustimet ja alennukset

Väylävirasto ei tarjoa muita kannusteita eikä anna muita alennuksia.

5.8 Suorituskannustinjärjestelmä

Raideliikennelain 130 §:n mukaan rataverkon tehokkaan käytön ja rautatieliikenteen täsmällisyyden edistämiseksi sekä rautatieliikenteestä ja radanpidosta aiheutuvien rataverkon käytettävyyshäiriöiden vähentämiseksi rautatieliikenteen harjoittajia ja rataverkon haltijaa kannustetaan rajoittamaan niiden toiminnasta aiheutuvia häiriöitä ja parantamaan rataverkon käytön tehokkuutta suorituskannustinjärjestelmällä. Suorituskannustinjärjestelmästä määrätään myös rautatiemarkkinadirektiivin 35 artiklassa sekä liitteissä IV ja VI. Järjestelmän on oltava tasapuolinen, syrjimätön ja suhteellisuusperiaatteen mukainen.

Edelleen raideliikennelain 130 §:n mukaan rautatieliikenteen harjoittajan on maksettava rataverkon haltijalle korvaus, jos rautatieliikenteen harjoittajan harjoittama liikenne poikkeaa rautatieliikenteen harjoittajasta johtuvasta syystä oleellisesti sille myönnetystä ratakapasiteetista. Rataverkon haltijan on maksettava rautatieliikenteen harjoittajalle korvaus, jos rataverkon käytettävyyden poikkeaa rataverkon haltijasta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieliikenteen harjoittajalle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Suorituskannustinjärjestelmää sovelletaan rautatieyritysten harjoittamaan matkustaja- ja tavaraliikenteeseen. Suorituskannustinjärjestelmän mukaiset korvaukset ja niiden perusteet on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 5J.

Suorituskannustinjärjestelmä perustuu rautatieliikenteen myöhästymisille tehtäviin häiriökirjauksiin. Häiriökirjaukset tehdään kulloinkin voimassa olevan rautatieliikenteen häiriökirjausten syykoodiston mukaisesti (ks. Rautatieohjeet). Syykoodistoa voidaan päivittää aikataulukauden aikana, mikä vaikuttaa myös suorituskannustinjärjestelmään. Syykoodiston mahdolliset muutokset valmistellaan yhteistyössä rautatieyritysten kanssa.

Mahdolliset täsmällisyysseurantaan käytettävät seuranta-aseمامuutokset (liite 5K) valmistellaan yhteistyössä rautatieyritysten kanssa.

Suorituskannustinjärjestelmän toteuma käsitellään rataverkon käyttösopimuksen seurantakokouksien yhteydessä tai muulla rataverkon käyttösopimuksessa sovitulla tavalla. Väylävirasto seuraa suorituskannustinjärjestelmän toimivuutta aikataulukauden aikana.

Suorituskannustinjärjestelmä ei ota kantaa vahingonkorvauslainsäädännön soveltamiseen osapuolten välillä.

Rautatieliikenteen harjoittajat sopivat keskenään toisilleen aiheuttamiensa häiriöiden korvauksista.

Jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat eri mieltä suorituskannustinjärjestelmään liittyvässä asiassa, niiden on raideliikennelain 130 § mukaisesti pyydettävä sääntelyelimen ratkaisua asiaan. Sääntelyelimen on tehtävä päätös kymmenen työpäivän kuluessa siitä, kun rautatieyritys tai rataverkon haltija on toimittanut kaikki asiaa koskevat asiakirjat sääntelyelimelle.

5.9 Maksujen muutokset

[Ratamaksun tulevista muutoksista ilmoitetaan rataverkon haltijan verkkoselostuksessa ja internet-sivuilla.](#) Ratamaksun muutokset voivat koskea perusmaksun hintoja, perus-, lisä- ja oheispalveluille määritettäviä hintoja ja lisämaksujen käyttöönottoa. Muutoksissa noudatetaan rautatiemarkkinadirektiivin 32 artiklan kohdan 6 ja liitteen IV kohdan 2 määräyksiä.

5.10 Maksujen periminen

Ratamaksu suoritetaan rataverkon haltijalle jälkikäteen laskutuksen mukaisesti kalenterikuukausittain toteutuneiden suoritteiden. Liikennesuoritteet määräytyvät rataverkon haltijan raportointijärjestelmän kerättyjen tietojen mukaan. Kokoonpanosanomien tarkkuutta seurataan tarvittaessa käyttösopimusten seurantakokouksissa.

6 Rataverkon käyttö

6.1 Johdanto

Rautatieliikenteen harjoittajat pääsevät vaikuttamaan liikennöintiin säännöllisen ratakapasiteetin yhteensovittamismenettelyssä (kappale 4.5.3), erillisissä yhteistyöfoorumeissa (esim. kappale 4.3) sekä operatiivisissa tilanteissa. Operatiivisen tason foorumeissa rataverkon haltija tarjoaa rautatieliikenteen harjoittajille ja liikenteen tilaajille mahdollisuuden osallistua toimintamallien kehittämiseen rataverkon haltijan, liikenteenohjausyhtiön sekä muiden rautatieliikenteen harjoittajien kanssa.

Operatiivisen toiminnan vastuut on kuvattu liitteessä 6A.

Määräykset ja ohjeet

Väyläviraston liikennöintiin liittyvät ohjeet ovat Rautatieohjeet-luettelossa ja niitä valmistellaan yhteistyössä eri osapuolten kanssa, esimerkkinä *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)*.

Lisäksi rataverkon haltija määrittää ohjeessaan [Ohje varautumisesta rautatieonnettomuuksiin \(OVRO\)](#) toimenpiteet, joihin tulee ryhtyä onnettomuuden satuessa ja kuinka onnettomuuksiin tulee varautua ennakolta.

Turvallisuusasioita on käsitelty rataverkon käyttösopimuksessa sekä verkkoselostuksen liitteessä 6B. Väyläviraston hallinnoimalla valtion rataverkolla on noudatettava ohjeita, jotka rataverkon haltija toimivaltansa puitteissa antaa.

Valtion rataverkolla liikennöitäessä kaikessa viestinnässä käytetään suomen kieltä.

6.2 Operatiivisen toiminnan käytännöt

6.2.1 Periaatteet

Hyvällä aikataulujen, ratatöiden ja liikennöinnin ennalta suunnittelulla ja yhteensovittamisella pyritään vähentämään häiriötilanteiden määrää, kestoa ja vaikutuksia. Kaikki rautatiejärjestelmän toimijat ovat edellytetyjä noudattamaan näitä periaatteita.

Lisäksi häiriötilanteiden hallinnassa pyritään mahdollisimman nopeaan liikenteen palautumiseen, haitan minimointiin, läpinäkyviin toimintamalleihin ja tiedottamiseen, tasapuolisuuteen ja tasalaatuisuuteen. Onnistumisen mittareina toimivat rautatieliikenteen täsmällisyys, ratakapasiteetin tehokas hyödyntäminen infran vikatilanteissa, sidosryhmiltä saatu palaute sekä medianäkyvyys/näkymättömyys.

Rataverkon haltijalla on oikeus tilapäisesti poistaa ratakapasiteetti käytöstä kokonaan tai osittain sellaisella rautatiereitillä, joka on rataverkon teknisen vian, onnettomuuden tai vauriotapahtuman vuoksi poissa käytöstä.

Rataverkon haltija tarjoaa mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisia rautatie-
reittejä ratakapasiteetin haltijalle. Rataverkon haltija ei ole kuitenkaan velvolli-
nen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa,
ellei rataverkon käyttösovimuksessa ole toisin sovittu.

Häiriötilanteisiin liittyviä korvausasioita, jotka liittyvät suorituskannustinjärjes-
telmään käsitellään kappaleessa 5.8.

6.2.2 Operatiivisen tilanteen toimintaohjeet

Etusijajärjestys ratapihoilla

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön etusijajärjestys ratapihoilla on
pääosin seuraava, jollei liikennepaikkakohtaisesti ole muuta sovittu:

1. Ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä myönnetyn ratakapasiteetin mukai-
nen kapasiteetin käyttö
2. Junaliikenne
3. Veturien siirtyminen lähtevän junan vaunuston eteen lähtöpaikalla
4. Rautatieliikennepaikkojen välinen vaihtotyö
5. Liikennepaikan osien välinen vaihtotyöliikenne / asiakasvaihtotyöliikenne
6. Vaunujen ryhmittelyvaihtotyö tai junan muodostus/-hajotus
7. Kuormaus- ja purkuraiteiden käyttö
8. Kaluston siirto seisontaraiteelle
9. Kaluston säilytys raiteella

Luvananto saman tyyppiselle liikenteelle annetaan luvanpyyntöjärjestyksessä.
Liikenneohjaaja harkitsee tapauskohtaisesti ratatyöyksiköiden liikkumisluvut lii-
kennepaikalla (viat, huollot ja muu liikkuminen). Häiriö- tai vikatilanteissa liiken-
neohjaaja ottaa lupia antaessaan huomioon häiriön tai vian vaikutukset liiken-
nointiin sekä huomioi luvanannon etusijajärjestyksen.

Tilanteissa, joissa seisontaraidekäyttöön luvattua ja kaluston seisontakäytössä
jo olevaa raidetta, tarvittaisiin perustellusti etusijajärjestyksessä korkeammalle
asetettuun toimintaan, pyrkii rataliikennekeskus ensisijaisesti osoittamaan kor-
vaavan raiteen juna/vaihtotyöliikennettä varten. Mikäli korvaavaa raidetta ei ole
mahdollista järjestää, rautatieliikenteen harjoittaja siirtää seisovan kalustonsa
ilman tarpeetonta viivästystä rataliikennekeskuksen osoittamaan paikkaan. Mi-
käli rautatieliikenteen harjoittaja ei pysty järjestämään kaluston siirtoa kohtuul-
lisessa ajassa, sujuvan liikenteen niin edellyttäessä myös toinen osapuoli voi
siirtää vaunuja kohdan myöhemmin tässä luvussa esitetyn mukaisesti. Kohtuul-
lisen ajan määrittelee tarvittaessa rataliikennekeskus.

Ratapihan raiteiston käytön tavoitteena on toiminnan sujuvuus ja ennustettava
toiminta, jolloin raiteiden varaustilanne ja yleinen käyttötarve on selvitetty en-
nen lupaa säilyttää kalustoa raiteella. Tällöin edellä kuvattu konfliktitilanne on
erikseen ratkaistava poikkeustilanne.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee olla yhteydessä rataverkon haltijaan ja
Fintrafficin liikennesuunnitteluun aikataulukauden aikana esille nousevista ka-
luston seisottamistarpeista kohdan 4.2.1 mukaisesti.

Ratapihalla liikennöivät tahot eivät saa tahallisesti estää toisten toimijoiden liikennöintiä. Kalustoa ei saa seisottaa vaihde- tai vaihdekuja-alueella tarpeettomasti (esimerkiksi taukojen aikana). Ns. läpiajoliikenne on oltava mahdollista ratapihojen osien välillä.

Rautatieliikenteen harjoittajan on myös osaltaan mahdollistettava, että raiteiston kunnossapito on suoritettavissa ml. tarvittavat kaluston siirrot. Lumitöitä voidaan priorisoida kaluston seisottamisen tai muun tarpeen edelle.

Supistamissuunnitelmat

Häiriötilanteita varten toimijat (rautatieliikenteen harjoittajat ja rataliikennekeskus, liikennesuunnittelu, liikenneohjaus) laativat liikenteen supistamissuunnitelman häiriökortteihin tai erikseen tallennettavana tiedostona operaatioryhmän käyttöön. Supistamissuunnitelmalla varaudutaan muun muassa karsimaan liikennettä runsaslumisina päivinä, jolloin lumen auraus ja vaihteiden puhdistaminen lumesta vähentävät liikennöintiin käytettävissä olevaa ratakapasiteettia. Jokaisen rautatieliikenteen harjoittajan on varauduttava antamaan näkemyksensä junista, joita on mahdollista perua merkittävässä häiriötilanteissa. Rataliikennekeskus päättää supistamissuunnitelman käyttöönotosta tilanteen vaatiessa välittömästi tai sen käyttöönotosta voidaan sopia ennakoivasti edeltävänä päivänä. Supistamissuunnitelman päivittäminen kuuluu Fintrafficille.

Lumityöt

Kunnossapitäjä vastaa ratapihojen aurauksesta sekä vaihteiden ja raiteiden puhdistuksesta. Käyttöpuhdistuksen tekee käyttäjäyksikön henkilökunta. Lumityöt priorisoidaan lumetilanteen mukaan ensisijaisesti keskeisille ratapihoille keskeiselle rataverkolle. Yksityiskohtaisemmat talvivarautumissuunnitelmat laaditaan syyskuun loppuun mennessä. Talvivarautumissuunnitelmien jakelu ja tallennus varmistetaan kaikille toimijoille ja jakelusta sovitaan yhteisissä talvivarautumispalaverissa.

Toisen osapuolen kaluston siirtäminen

Tilanteessa, jossa joudutaan siirtämään toisen osapuolen kalustoa, noudatetaan *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)* -ohjetta (ks. Rautatieohjeet). Osapuolet sopivat keskenään mahdollisista siirrosta aiheutuvista kustannuksista ja mahdollisista vahinkojen korvaamisesta.

6.2.3 Häiriötilanteet

Häiriötilanteita varten rataverkon haltija on laatinut yhteistyössä eri toimijoiden kanssa häiriökortit, joissa on kuvattu toimintatapoja erityyppisiin häiriötilanteisiin. Niiden tarkoituksena on selkeyttää tilannekuvaa ja siihen pohjautuvaa päätöksentekoa. Ennalta yhdessä laaditut kortit nopeuttavat häiriöstä toipumista ja parantavat häiriöön liittyvää informaatiota. Kaikkien osapuolten on noudatettava häiriökortteja sekä rataliikennekeskuksen ohjeistusta niiden soveltamisesta. Häiriökorttiversioiden päivittäminen kuuluu Fintrafficille. Häiriötilanteiden hallinnan toimintamallia kehitetään yhteistyössä rataverkon haltijan, Fintrafficin, rautatieliikenteen harjoittajien sekä liikenteen tilaajien kanssa.

Rataverkon haltijan määrittää säännöt rautatieliikenteen harjoittajien välisten häiriötilanteiden hallinnasta. Yksittäisten tilanteiden ratkaisemisesta on ohjeistettu *Häiriötilanteiden hallinta ja yhteysjunien odotus* -ohjeessa (ks. Rautatie-ohjeet). Rautatieliikenteen harjoittaja voi antaa ehdotuksensa omiin juniinsa liittyvistä häiriötilanteiden toimintaohjeista.

Poikkeuksellisen laajoissa häiriötilanteissa, joissa merkittävä osa ratakapasiteetista on jollain rataosalla useita päiviä tai pitempään pois liikenteen käytöstä, eikä kapasiteettia pystytä korvaamaan vaihtoehtoisella rautatiereitillä, on jäljelle jäävän kapasiteetin käytöstä päätettäessä tarvittaessa huomioitava mahdollisuudet siirtää kuljetuksia toisiin liikennemuotoihin.

Rataliikennekeskus määrittelee operatiivisessa tilanteessa liikenteenhallinnalliset toimenpiteet rautatieliikenteen häiriötilanteiden ja niiden vaikutusten minimoimiseksi sekä ohjeistaa kuinka niissä toimitaan.

Rautatieyritysten ja liikenteen tilaajien on nimettävä yhteistyötahot, joilla on päätösvalta häiriötilanteiden operatiivisessa ratkaisemisessa (24/7). Tämä operaatioryhmä vastaa rataliikennekeskuksen johdolla merkittävässä häiriötilanteissa toimenpiteiden yhteensovittamisesta ja tarvittavien ennakoivien junatarjontapäätösten tekemisestä. Listaa yhteistyötahoista ylläpitää rataliikennekeskus.

Ohje eräiden VIRVE-puheryhmien käytöstä häiriötilanteissa

Kutsumiseen käytetään joko **RATA INFO** tai **KEHÄRATA YT** -puheryhmiä.

RATA INFO -puheryhmässä kutsuja ilmoittaa muille käyttäjille mille **RATA YT 1-3** -toimintapuheryhmistä siirrytään, jos asian selvittäminen vaatii pidempää keskustelua, useampia puheenvuoroja. Yleensä rataliikennekeskus aloittaa keskustelun ja kutsuu muut toimijat sinne.

KEHÄRATA YT on toimintapuheryhmä, jota käytetään häiriötilanteissa, jotka koskevat pääkaupunkiseudun lähiliikennealuetta ja erityisesti kehärataa.

Esimerkki:

Rataliikennekeskus RATA INFO-puheryhmässä:

"VR OPK, VR OPK - Rataliikennekeskus kutsuu"

VR OPK: "VR OPK kuulee rataliikennekeskusta"

Rataliikennekeskus: " K-juna hajosi Oulunkylään raiteelle 3.

Siirrytään KEHÄRATA YT – puheryhmään."

VR OPK: " Siirrytään KEHÄRATA YT – puheryhmään."

Tämän jälkeen tilanteen selvittäminen jatkuu KEHÄRATA YT -puheryhmässä siihen asti, kunnes tilanne normalisoituu tai muuten päätetään.

Esimerkki:

RLKE: K-juna hajosi Oulunkylään raiteelle 3. Tarvitsee avustajan.

VR OPK: Tilataan avustaja, arvio noin 1 tunti.

Jatkokeskustelu käydään tässä puheryhmässä.

Lopuksi rataliikennekeskus informoi häiriötilanteen päättymisestä RATA INFO - puheryhmässä.

Rataliikennekeskus ylläpitää em. puheryhmien käyttäjiä ja kutsutunnuksia YKÄ-järjestelmässä. Käyttäjät ilmoittavat muutoksista ja saavat päivitettyt tiedot puheryhmien käyttäjistä rataliikennekeskukselta.

Toimijat voivat pyytää rataliikennekeskukselta pääsyä, käyttöoikeuksia puheryhmiin.

Väylävirasto hallinnoi puheryhmiä. Puheryhmissä käytyjä keskusteluja ei tallenneta.

Onnettomuudet ja varautuminen

Raideliikennelain 173 §:n mukaan rataverkon haltija on velvollinen pitämään verkon liikennöitävässä kunnossa ja poistamaan häiriöt ja tässä tarkoituksessa oikeutettu pyytämään rautatieyritykseltä resursseja häiriöiden poistamiseksi. Rautatieliikenteen harjoittajilla on oikeus periä kohtuullinen korvaus resurssiensa käytöstä.

Rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittajat ovat velvollisia varautumaan toimialansa ja toimialueensa laajuisesti rautatiellä sattuviin onnettomuuksiin Väyläviraston ohjeen *Ohje varautumisesta rautatieonnettomuuksiin (OVRO)* mukaisesti (ks. Rautatieohjeet).

Rataverkon haltija vastaa rataa ja kalustoon liittyvästä jälkiraivauksesta valtion rataverkolla sekä pelastusviranomaisen avustamisesta pelastustoiminnassa raideliikennelain, pelastuslain sekä komission asetuksen 2015/995 mukaisesti. Rataverkon haltija on julkaissut ohjeistuksen varautumisesta rautatieonnettomuuksiin (OVRO) ja se koskee rautatieliikenteen harjoittajien lisäksi myös muita toimijoita valtion rataverkolla.

Rataverkon haltija voi huolehtia raivaustoiminnasta itse tai palveluntuottaja- ja yhteistyöverkostoa hyödyntäen. Palveluntuottajat ja yhteistyökumppanit toimivat rataverkon haltijan operatiivisen johdon alaisuudessa, ellei lainsäädännössä toisin määrätä Väylävirasto vastaa toimintaan liittyvistä viranomais- ja priorisointipäätöksistä. Rataverkon haltija ohjeistaa tehtävässä vaadittavasta koulutuksesta tai pätevydestä.

Rautatieliikenteen harjoittaja on velvollinen tuottamaan rataverkon haltijalle kaluston osalta tietoja raivaustoimintaan tai pelastusviranomaiselle välitettäväksi siten kuin komission asetuksen 2015/995 (OPE-YTE) määräyksissä todetaan. Tarkemmin toimitettavista tiedoista määrätään WAG YTE:ssä (Komission asetus 321/2013) sekä LOC PAS YTE:ssä (Komission asetus 1302/2014). Lisäksi rautatieliikenteen harjoittaja on tarvittaessa velvollinen opastamaan raivaushenkilöstöä kaluston turvalliseen nostamiseen ja virrattomaksi sekä vaarattomaksi tekemiseen. Tällä varmistetaan kaluston sekä pelastus- ja raivaustoiminnassa olevan henkilöstön turvallisuutta. Rautatieliikenteen harjoittajan on annettava onnettomuus- ja poikkeustilanteissa kalustoteknistä asiantuntijapua pyydettyä omalla kustannuksellaan.

Onnettomuuksista aiheutuneiden, sekä raivauksesta aiheutuneiden kustannuksien jakautumisesta eri osapuolien kesken noudatetaan raideliikennevastuulain tai vahingonkorvauslainsäädännön määräyksiä.

Rataverkon haltija varautuu kunnostamaan radan mahdollisimman nopeasti liikennöitävään kuntoon ja kohtuullisessa ajassa onnettomuutta edeltäneeseen kuntoon. Rataverkon haltija sopii asiasta rataverkon kunnossapitosopimusten teon yhteydessä. Useamman yhtäikäisen tehtävän hoitaminen tai tehtävien mahdollinen priorisointi vaikuttaa raivaus- ja pelastuspalvelun saatavuuteen.

Rataverkon haltija voi joutua rajoittamaan esimerkiksi käytettäviä akselipainoja tai nopeuksia, mikäli rataverkolla havaitaan liikenteeseen vaikuttavia turvallisuuspuutteita.

Liikenne- ja viestintäministeriö valvoo rautatiesektorin eri toimijoiden onnettomuuksiin ja poikkeusoloihin varautumista sekä antaa sitä koskevat ohjeet.

6.3 Tietotekniset työkalut

Katso luku 2.3.11 ja [lisätietoja tietoteknisistä työkaluista](#).

7 Palvelupaikat

7.1 Johdanto

Palvelupaikoista ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta säädetään komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2017/2177.

7.2 Palvelupaikkojen kuvaukset

Komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177 artiklan 4 mukaisesti palvelupaikkojen ylläpitäjien on laadittava vastuullaan olevista palvelupaikoista ja palveluista palvelupaikan kuvaus.

Rataverkon haltijan tarjoamat palvelut

Palvelupaikoilla tarjottavia palveluita kutsutaan peruspalveluiksi. Väyläviraston tarjoamien peruspalveluiden kuvaukset ovat osana palvelupaikkakuvauksia liitteissä 7A–7K. Näiden lisäksi liitteeseen 2B on koottu tiedot valtion rataverkolla sijaitsevista palveluista. Palvelupaikat ja niiden palvelut esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa sekä raiteistokaavioissa, jotka löytyvät ratatiedon extranetistä.

Muiden kuin rataverkon haltijan tarjoamat palvelut

Palvelun tarjoajan on toimitettava tieto tarjottavasta palvelusta, sille pääsystä ja siitä veloitettavista maksuista sekä tarvittavista sopimuksista Väylävirastolle. Muiden kuin Väyläviraston tarjoamien palvelujen palvelupaikkakuvaukset on koottu Väyläviraston verkkosivulle osoitteeseen <https://vayla.fi/ammattiliikenne-raiteilla/rautateiden-verkkoselostus/rataverkon-palvelun-tarjonta>.

Väylävirasto julkaisee internet-sivuillaan tietojen toimittamista varten laaditun lomakkeen [RNE Common Template for Service Facilities](#).

Palvelun tarjoajien tulee toimittaa verkkoselostuksessa julkaistavat tiedot tai linkki rataverkon haltijalle vuosittain syyskuun loppuun mennessä (asetus (EU) 2017/2177 artikla 5 (2)).

Palvelupaikkojen tietojen ilmoittaminen ja ylläpito

Väylävirasto edellyttää kaikkia rataverkon toimijoita Väyläviraston alueella toimiessaan ilmoittamaan kaikista muutoksista, poistoista ja/tai lisäyksistä varusteisiin ja laitteisiin (palveluihin). Ilmoitusta ei ole tarpeen tehdä lyhytaikaisista muutoksista esim. tilanteissa, joissa yksittäisen varusteen tai laitteen (palvelun) käyttöpiste on poissa käytöstä kunnossapitotöiden vuoksi, mikäli vastaava varusteen tai laitteen (palvelun) käyttöpiste on osoitettavissa käytettäväksi saman rautatieliikennepaikan ja/tai sen osan alueella.

Vähimmäisvaatimuksena on ilmoittaa mihin muutos, poisto tai lisäys kohdistuu, sen syy ja mikä on muutoksen kohteen sijainti (Ratatiedon Extranetin raiteistokaaviosta löytyvä raidenumero tai raideväli sekä erikseen GPS-koordinaatit (WGS84 tai ETRS-TM35FIN) tai muu luotettava sijainnin määrittely, joka ei jätä

tulkinnanvaraa sijainnista) sekä käyttöönottopäivä tai käytöstä poiston ajankohta. Kuhunkin ilmoitukseen tulee liittää valokuva muutoksen, poiston tai lisäyksen kohteesta. Lisäysten osalta valokuvan sijasta tulee toimittaa suunnitelmapiirustus tai vastaava. Ilmoitus tulee lähettää Väyläviraston kirjaamoon sähköpostitse kirjaamo@vayla.fi viimeistään 30 päivää ennen muutosta, poistoa tai lisäystä. Ilmoitus tulee tehdä myös jo käytöstä poistetusta kohteesta, joka on tarpeettomana purettavissa.

Ilmoituksen tekemisen velvollisuus on muutoksesta vastaavalla taholla (esim. hankkeen projektipäällikkö tai aluepäällikkö). Ilmoituksessa tulee olla ilmoittajan yhteystiedot.

Palvelupaikkojen tietojen ylläpidosta vastaa Radan kunnossapitoyksikkö. Yhteydenpidosta rautatieliikenteen harjoittajiin vastaa Rataverkon käyttöyksikkö.

7.3 Rataverkon haltijan palvelupaikat

7.3.1 Matkustajaliikenteen asemat

Matkustajaliikenteen asemien palvelupaikkakuvaus on liitteessä 7A.

7.3.2 Tavaraliikenteen terminaalit

Valtion rataverkon tavaraliikenteen terminaalit ovat pääsääntöisesti raakapuun kuormauspaikkoja.

Raakapuun kuormauspaikkojen palvelupaikkakuvaus on liitteessä 7D.

7.3.3 Ratapihat ja junamuodostus

Järjestelyratapihojen palvelupaikkakuvaus on liitteessä 7F.

Vaihtotyön liikenteenohjauksen palvelukuvaus on liitteessä 5C.

Kouvolan ja Tampereen liikennepaikoilla on laskumäet rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä vaunujärjestysten uudelleenryhmittelyä varten. Laskumäkiä koskeva palvelupaikkakuvaus on liitteessä 7G.

7.3.4 Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet)

Seisontaraiteiden palvelupaikkakuvaus on liitteessä 7H. Vaarallisten aineiden seisottamisesta on laadittu erillinen palvelupaikkakuvaus liitteeseen 7J.

7.3.5 Huolto- ja kunnossapidon palvelut

Väylävirastolla on Ilmalan varikolla käyttövalmiushuoltotasot laitteistoiheen. Ilmalan varikolla olevat Väyläviraston palvelut on kuvattu liitteessä 7K Palvelupaikkakuvaus: Huoltotilat ja -laitteet.

Väylävirasto ei tarjoa muita huolto- ja kunnossapitopalveluja.

Huolto- ja kunnossapitopalveluiden käyttö edellyttää käytöstä sopimista huolto- ja kunnossapitopalveluiden tarjoajien kanssa. Rataverkon haltija ei tarjoa huolto- ja kunnossapitopalveluja. Huolto- ja kunnossapitopalveluita tarjoavat Teräspyörä ja VR (31.10.2020). Lisätietoja saa [Väyläviraston](#) ja [VR:n internet-sivuilta](#).

7.3.6 Muut tekniset laitteet

Rataverkolla olevien muiden teknisten laitteiden (mm. punnituslaitteet, nosturit) käytöstä tulee sopia laitteiden haltijan kanssa. Liitteessä 2B esitetään rautatieliikennepaikoilla olevat nosturit.

7.3.7 Satamien palvelut

Satamien alueella olevat raiteet ovat pääosin yksityisraiteita, ja palvelut kuvataan [satamien verkkoselostuksissa](#).

7.3.8 Pelastus- ja avustustoiminnot

Kuvaus pelastus- ja avustustoiminnoista ja niiden edellyttämistä varusteista lisätään verkkoselostukseen kesäkuun 2022 päivityksen yhteydessä.

7.3.9 Polttoaineen tankkauspaikat

Väylävirasto ei tarjoa polttoaineen tankkauspalvelua.

Liitteessä 2B ja karttapalvelussa esitetään muiden tarjoamat polttoaineen tankkauspaikat. 31.10.2020 tankkauspalveluita tarjoaa VR. Lisätietoja tankkauspalveluista saa [VR:n internet-sivulta](#).

Rataosien perustiedot

Merkintöjen selitykset:

On	"kyllä"
—	"ei"
AC2	sähköistysjärjestelmä 25 kV / 50 Hz
ATP	junan kulunvalvonta

Taulukon sarakkeet:

Verkon solmupiste -liikennepaikoiksi on valittu kaikki liikennepaikat, joissa raideliikenne voi vaihtaa kulkureittiä.

Radan pituus on verkon solmupiste -liikennepaikkojen välinen etäisyys (km).

Määrävä kaltevuus on rataosalla oleva suurin kaltevuus (mm/m) mitattuna 1 200 m matkalla.

Sähköistysjärjestelmä kuvaa rataosuuden olevan sähköistetty.

Suojastettu tai radio-ohjattu osuus kertoo, että rataosuudella on käytössä automaattinen junien kulkua turvaava turvalaitejärjestelmä.

Junan kulunvalvontajärjestelmä kertoo, että rataosuus on varustettu JKV:lla.

ERTMS kuvaa rataosuuden olevan varustettu yhteiseurooppalaisella turvalaitejärjestelmällä.

Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus kuvaa osuuksia, joilla JKV on varustettu siten, että kallistuvakorisella junalla voidaan kaarteissa sallia muita junia suurempi nopeus.

Liikennepaikka (verkon solmuniste)	Liikennepaikka (verkon solmuniste)	Radan pituus	Määräävä kaltevuus	Sähköistysjärjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains
Helsinki asema	Havukoski	18	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Havukoski	Kerava asema	11	7,0	AC2	On	ATP	—	On
Kerava asema	Hyvinkää	29	7,5	AC2	On	ATP	—	On
Hyvinkää	Riihimäki asema	12	7,5	AC2	On	ATP	—	On
Kerava asema	Vuosaari	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Kerava asema	Sköldvik	27	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Kerava asema	Hakosilta	65	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Hyvinkää	Karjaa	99	10,5	—	On	ATP	—	—
Helsinki asema	Huopalahti	6	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Huopalahti	Havukoski	27	40,0	AC2	On	ATP	—	—
Huopalahti	Kirkkonummi	31	10,5	AC2	On	ATP	—	—
Kirkkonummi	Karjaa	49	12,0	AC2	On	ATP	—	On
Karjaa	Hanko asema	50	10,5	—	On	ATP	—	—
Karjaa	Turku asema	107	12,7	AC2	On	ATP	—	On
Turku asema	Turku satama	3	7,0	AC2	On	ATP	—	—
Riihimäki asema	Toijala	76	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Toijala	Turku asema	128	10,5	AC2	On	ATP	—	On
Toijala	Tampere asema	40	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Toijala	Valkeakoski	18	8,0	—	—	—	—	—
Turku asema	Raisio	8	7,0	AC2	On	ATP	—	—
Raisio	Naantali	6	9,0	—	—	—	—	—
Raisio	Uusikaupunki	57	9,0	AC2	On	ATP	—	—
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11,5	AC2	—	—	—	—
Tampere asema	Lielähti	6	9,0	AC2	On	ATP	—	On
Lielähti	Kokemäki	91	12,5	AC2	On	ATP	—	On
Kokemäki	Rauma	47	9,0	AC2	On	ATP	—	—
Kokemäki	Pori	38	9,5	AC2	On	ATP	—	—
Pori	Mäntyluoto	21	5,5	AC2	On	ATP	—	—
Pori	Aittaluoto	6	10,0	—	—	—	—	—
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	5,5	AC2	On	ATP	—	—
Lielähti	Parkano	69	10,5	AC2	On	ATP	—	On
Niinisalo	Parkano	42	10,0	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjäki asema	84	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Riihimäki asema	Hakosilta	48	8,0	AC2	On	ATP	—	ATP
Hakosilta	Lahti	11	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Lahti	Loviisan satama	77	12,0	—	—	—	—	—
Lahti	Heinola	38	12,0	—	—	—	—	—
Lahti	Mukkula	7	15,0	—	—	—	—	—
Lahti	Kouvola asema	61	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Kouvola asema	Luumäki	59	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Kouvola asema	Juurikorpi	33	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Juurikorpi	Kotka asema	18	8,5	AC2	On	ATP	—	—
Kotka asema	Kotkan satama	1	0,0	AC2	On	ATP	—	—
Kotka Hovinsaari	Kotka Mussalo	5	6,0	AC2	—	ATP	—	—
Juurikorpi	Hamina	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Kouvola asema	Kuusankoski	10	9,0	AC2	—	—	—	—

Liikennepaikka (verkon solmuniste)	Liikennepaikka (verkon solmuniste)	Radan pituus	Määräävä kaltevuus	Sähköistysjärjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains
Kouvola asema	Mynttilä	86	12,0	AC2	On	ATP	—	On
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	—	—	—	—	—
Mynttilä	Pieksämäki asema	105	11,0	AC2	On	ATP	—	On
Luumäki	Vainikkala asema	33	8,0	AC2	On	ATP	—	—
Luumäki	Lappeenranta	27	9,5	AC2	On	ATP	—	—
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10,0	—	—	—	—	—
Lappeenranta	Imatra tavara	39	9,0	AC2	On	ATP	—	On
Imatra tavara	Imatrankoski-raja	10	11,0	—	—	—	—	—
Imatra tavara	Parikkala	60	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Pieksämäki asema	Huutokoski	31	11,0	—	On	ATP	—	—
Huutokoski	Rantasalmi	38	12,0	—	On	ATP	—	—
Savonlinna	Parikkala	59	12,0	—	On	ATP	—	—
Parikkala	Säkäniemi	93	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Niirala-raja	Säkäniemi	33	10,5	—	On	ATP	—	—
Säkäniemi	Joensuu asema	37	10,5	AC2	On	ATP	—	—
Joensuu asema	Ilomantsi	71	12,0	—	—	—	—	—
Joensuu asema	Viinijärvi	32	9,0	—	On	ATP	—	—
Huutokoski	Varkaus	18	10,0	—	On	ATP	—	—
Varkaus	Kommila	6	10,0	—	—	—	—	—
Varkaus	Viinijärvi	101	11,0	—	On	ATP	—	—
Joensuu asema	Uimaharju	50	17,6	—	On	ATP	—	—
Uimaharju	Liekka	54	11,5	—	On	ATP	—	—
Liekka	Pankakoski	6	10,0	—	—	—	—	—
Liekka	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP	—	—
Nurmes	Vuokatti	85	11,5	—	—	—	—	—
Vuokatti	Lahnaslampi	12	10,0	—	—	—	—	—
Vuokatti	Kontiomäki	24	10,5	—	—	—	—	—
Pieksämäki asema	Suonenjoki	38	9,0	AC2	On	ATP	—	—
Suonenjoki	Yläkoski	3	10,0	—	—	—	—	—
Suonenjoki	Siilinjärvi	76	12,0	AC2	On	ATP	—	—
Siilinjärvi	Sysmäjärvi	99	10,5	—	On	ATP	—	—
Siilinjärvi	Iisalmi	60	12,0	AC2	On	ATP	—	—
Iisalmi	Murtomäki	62	12,7	AC2	On	ATP	—	On
Murtomäki	Otanmäki	25	11,0	—	—	—	—	—
Murtomäki	Kajaani	20	12,0	AC2	On	ATP	—	On
Kontiomäki	Vartius	95	11,0	AC2	On	ATP	—	—
Vartius	Vartius-raja	2	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Kontiomäki	Ämmänsaari	92	12,0	—	—	—	—	—
Tampere asema	Orivesi	40	12,0	AC2	On	ATP	—	On
Orivesi	Vilppula	47	12,5	—	On	ATP	—	—
Vilppula	Mänttä	8	5,0	—	—	—	—	—
Vilppula	Haapamäki	26	12,5	—	On	ATP	—	—
Haapamäki	Seinäjäki asema	118	12,0	—	On	ATP	—	—
Haapamäki	Jyväskylä	77	12,0	—	On	ATP	—	—
Orivesi	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP	—	On
Jämsä	Kaipola	7	12,0	—	—	—	—	—

Liikennepaikka (verkon solmuniste)	Liikennepaikka (verkon solmuniste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistysjärjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains
Jämsä	Jämsänkoski	4	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Jämsänkoski	Jyväskylä	52	10,5	AC2	On	ATP	—	—
Jyväskylä	Äänekoski	47	10,5	AC2	On	ATP	—	—
Äänekoski	Haapajärvi	164	10,5	—	—	—	—	—
Jyväskylä	Pieksämäki asema	80	12,5	AC2	On	ATP	—	On
Seinäjoen asema	Kaskinen	112	10,0	—	On	ATP	—	—
Seinäjoen asema	Vaasa	75	12,0	AC2	On	ATP	—	—
Vaasa	Vaskiluoto	5	1,0	—	—	—	—	—
Iisalmi	Pyhäkumpu erkanemisvaihte	63	10,0	—	On	ATP	—	—
Pyhäkumpu erkanemisvaihte	Pyhäkumpu	3	3,0	—	—	—	—	—
Pyhäkumpu erkanemisvaihte	Haapajärvi	36	9,5	—	On	ATP	—	—
Haapajärvi	Ylivieska	55	8,0	—	On	ATP	—	—
Seinäjoen asema	Pännäinen	101	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Pännäinen	Pietarsaari	10	6,0	AC2	On	ATP	—	—
Pietarsaari	Alholma	4	3,0	AC2	—	—	—	—
Pännäinen	Kokkola	33	7,0	AC2	On	ATP	—	On
Kokkola	Ykspihlaja	5	10,0	AC2	—	ATP	—	—
Kokkola	Ylivieska	79	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Ylivieska	Tuomioja	68	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Tuomioja	Raahe	28	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Raahe	Rautaruukki	9	10,0	AC2	—	—	—	—
Tuomioja	Oulu asema	54	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Oulu asema	Kontiomäki	166	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Oulu asema	Kemi	105	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Kemi	Ajos	9	10,0	—	—	—	—	—
Kemi	Laurila	7	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Laurila	Tornio asema	19	7,5	—	On	ATP	—	—
Laurila	Rovaniemi	106	10,0	AC2	On	ATP	—	—
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,0	AC2	On	ATP	—	—
Kemijärvi	Patokangas	9	12,0	AC2	On	ATP	—	—
Tornio asema	Tornio-raja	3	4,0	—	On	ATP	—	—
Tornio asema	Röyttä	8	8,0	—	—	—	—	—
Tornio asema	Kolari	183	10,5	—	On	ATP	—	—
Sysmäjärvi	Vuonos	7	10,0	—	—	—	—	—
Viinijärvi	Sysmäjärvi	13	7,5	—	On	ATP	—	—
Murtomäki	Talvivaara	24	12,5	AC2	On	ATP	—	—
Kajaani	Lamminniemi	3	10,0	—	—	—	—	—
Kajaani	Kontiomäki	26	12,0	AC2	On	ATP	—	—

Rautatieliikennepaikat

Merkintöjen selitykset:

() laiturisarakkeissa	laituri ei Väyläviraston kunnossapidossa, laiturin käytön turvallisuudesta ja kulusta yleisiltä alueilta laiturialueelle vastaa laituria käyttävä liikennöitsijä
K	kyllä
Y	kyllä, yksityinen
K liikenteenohjaussarakkeissa	kauko-ohjaus
M liikenteenohjaussarakkeissa	manuaalinen

Sarakkeet:

Rautatieliikennepaikan nimi on virallinen, liikenneturvallisuustehtävissä käytettävä nimi.

Toinen nimi on rautatieliikennepaikan Suomen toisella virallisella kielellä oleva nimi. Toinen nimi on yleensä ruotsinkielinen nimi, ainoastaan Sköldvikissä suomenkielinen nimi Kilpilahti on paikkakunnan nykyisistä kielisuhteista poikkeavasti toisena nimenä.

Lyhenne-sarakkeeseen on merkitty rautatieliikennepaikan nimestä käytettävä lyhenne.

Kaupallinen nimi -sarakkeeseen on merkitty rautatieliikennepaikan kaupallinen nimi niissä tapauksissa, kun se eroaa rautatieliikennepaikan virallisesta, liikenneturvallisuustehtävissä käytettävästä nimestä.

Km Hki kertoo liikennepaikan etäisyyden Helsingin vanhasta, jo puretusta, asemarakennuksesta ratakilometrijärjestelmän mukaisesti mitattuna. Järjestelmän mukaisesti kaikki radalla olevat elementit on sidottu maastoon.

Kunta on rautatieliikennepaikan sijaintikunta.

Liikenteenohjaus-sarake kuvaa onko rautatieliikennepaikalla teknisesti mahdollisuutta ohjata junaliikennettä manuaalisesti tai kauko-ohjatusti. Sarake ei tarkoita, että liikenteenohjauspalveluja on säännöllisesti tarjottuna.

Yksityisraiteita-sarakkeessa ilmoitetaan, että rautatieliikennepaikalla on vähintään yksi liityntä yksityisen (kaikki muut kuin valtion) omistamaan tai hallitsemaan raiteeseen.

Vaihtotyömahdollisuus-sarake kuvaa, että rautatieliikennepaikan raiteisto on sen muotoinen, että vähintään veturin vaihtaminen vaunujonon toiseen päähän on mahdollista ilman, että liike täytyy tehdä liikennepaikan läpi menevän pääraiteen kautta.

Lyhin ja pisin laituripituus -sarakkeet kuvaavat liikennepaikalla olevien henkilöliikenteelle tarkoitettujen laitureiden lyhintä ja pisintä pituutta. Matkustajia palvelevan junan ei tulisi olla pidempi kuin laiturin, jonka viereen se pysähtyy. Jos laituripituus on sulkumerkkien () välissä, se kuvaa, että laiturin ei ole Väylä-

viraston kunnossapitämä ja liikennöinti tapahtuu liikennöitsijän omalla vastuulla.

Laiturikorkeus-sarakeessa on esitetty henkilöliikenteelle tarkoitettujen laiturien nimellinen korkeus kiskon pinnasta.

Mitoittava raidepituus -sarake kuvaa pisintä rautatieliikennepaikalla olevaa muuta raidetta kuin läpi menevää pääraidetta. Raidepituus on mitattu siten, että se on käytössä molempiin kulkusuuntiin.

Sähkövirran saanti -sarakeessa on kuvattu millä liikennepaikalla on mahdollisuus saada 400 V tai 1 500 V sähkövirtaa lähinnä vaunujen tai työkoneiden sähkönsyöttöä varten.

Sivulaituri-sarakeessa kuvataan millä rautatieliikennepaikoilla on mahdollista kuormata tavaravaunuun vaunun sivusta sekä suurin laituripituus liikennepaikalla.

Päätylaituri-sarakeessa kuvataan millä rautatieliikennepaikoilla on mahdollista kuormata tavaravaunuun vaunun päädyistä (yhdistetyt kuljetukset).

Kuormauskenttä-sarakeessa kuvataan, millä rautatieliikennepaikoilla on kuormauskenttä, jolta kiskon tasosta voidaan kuormata tavaravaunuja. Tyypillinen esimerkki on raakapuun kuormaus autosta tai ratapihan välivarastosta avotavaravaunuun.

Nosturi-sarakeessa kuvataan millä liikennepaikoilla on mahdollista käyttää nosturia vaunujen kuormaamiseen sekä nosturin suurin kantavuus. Väylävirasto ei tarjoa ko. palvelua.

Polttoaine-sarakeessa kuvataan millä liikennepaikoilla on polttoaineenjake-lupiste. Väylävirasto ei tarjoa ko. palvelua.

Henkilöliikennettä-sarakeessa kuvataan millä liikennepaikoilla on mahdollista harjoittaa henkilöliikennettä.

Tavaraliikennettä-sarakeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista harjoittaa tavaraliikennettä.

Kääntöpöytiä-sarakeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista käyttää kääntöpöytää. Jos kääntöpöytä on yksityisomistuksessa, se on merkitty kirjaimella Y. Jos rataverkon haltija omistaa kääntöpöydän, sarakeeseen on merkitty kääntöpöydän pituus.

VAK-ratapihat sarakeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista käsitellä vaarallisia aineita sisältäviä vaunuja.

Rautatieliikennepaikat / Liikennepaikat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahonpää		Aho		Liikennepaikka	690+468	01343	Seinäjoki–Oulu	Siikajoki	K		K
Ahvenus		Ahv		Liikennepaikka	270+960	01000	Lielähti–Kokemäki	Kokemäki	K		
Ainola		Ain		Seisake	34+784	00628	Helsinki–Riihimäki	Järvenpää			
Airaksela		Arl		Liikennepaikka	436+985	00869	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio	K	K	K
Aittaluoto		Atl		Liikennepaikka	328+220	00676	Pori–Aittaluoto	Pori		K	K
Ajos		Ajo		Liikennepaikka	867+098	00767	Kemi–Ajos	Kemi		K	K
Alapitkä		Apt		Liikennepaikka	505+840	00415	Pieksämäki–Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Alavus		Alv		Liikennepaikka	373+445	00284	Orivesi–Seinäjoki	Alavus	K		K
Alholma	Alholmen	Alh		Liikennepaikka	532+570	00308	Pietarsaari–Alholma	Pietarsaari		K	K
Arola		Aro		Liikennepaikka	707+668	00939	Kontiomäki–Vartius-rajaa	Hyrnsalmi	K		K
Asola		Aso		Liikennepaikka	31+596	01340	Huopalahti–Havukoski	Vantaa	K		
Aviapolis		Avp		Seisake	25+135	01331	Huopalahti–Havukoski	Vantaa			
Dragsvik		Dra		Liikennepaikka	171+180	00167	Karjaa–Hanko	Raasepori	K		
Dynamiittivaihde		Dmv		Linjavaihde	199+185	00581	Karjaa–Hanko	Hanko		K	K
Eläinpuisto-Zoo		Epz		Seisake	338+683	00623	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno		Liikennepaikka	660+170	00464	Joensuu–Nurmes	Joensuu	K		K
Ervelä		Erv		Liikennepaikka	119+816	01004	Helsinki–Turku satama	Salo	K		
Eskola		Ela		Liikennepaikka	603+762	00318	Seinäjoki–Oulu	Kannus	K		K
Espoo	Esbo	Epo		Liikennepaikka	20+600	00066	Helsinki–Turku satama	Espoo	K		
Haapajärvi		Hpj		Liikennepaikka	649+205	00330	Iisalmi–Ylivieska, Äänekoski–Haapajärvi	Haapajärvi	K		K
Haapakoski		Hps		Liikennepaikka	393+454	00402	Pieksämäki–Kontiomäki	Pieksämäki	K		K
Haapamäen kylästäjä		Hmk		Linjavaihde	304+940	01008	Orivesi–Seinäjoki	Keuruu		K	
Haapamäki		Hpk		Liikennepaikka	300+235	00200	Haapamäki–Jyväskylä, Orivesi–Seinäjoki	Keuruu	K	K	K
Haarajoki		Haa		Liikennepaikka	39+567	00013	Kerava–Hakosilta	Järvenpää	K		
Hakosilta		Hlt		Liikennepaikka	119+540	01014	Kerava–Hakosilta, Riihimäki–Kouvola	Hollola	K		
Haksi	Hax	Hsi		Seisake	56+737	01015	Olli–Porvoo	Porvoo			
Hamina	Fredrikshamn	Hma		Liikennepaikka	243+646	00527	Juurikorpi–Hamina	Hamina	M		K
Hammaslahti		Hsl		Liikennepaikka	602+199	00451	Kouvola–Joensuu	Joensuu	K		K
Hanala	Hanaböle	Hna		Liikennepaikka	21+394	01018	Helsinki–Riihimäki	Vantaa	K		
Hangonsaari		Hgs		Liikennepaikka	268+680	01020	Uusikaupunki–Hangonsaari	Uusikaupunki		K	K
Hanhikoski		Hnh		Linjavaihde	1047+083	00812	Laurila–Kemijärvi	Kemijärvi			K
Hankasalmi		Hks		Liikennepaikka	418+089	00427	Jyväskylä–Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
HANKO		Han		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Karjaa–Hanko		K		
<i>Hanko asema</i>	<i>Hangö</i>	<i>Hnk</i>	<i>Hanko</i>	<i>Liikennepaikan osa (Hanko)</i>	<i>207+119</i>	<i>00073</i>		<i>Hanko</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Hanko tavara</i>		<i>Hnkt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Hanko)</i>	<i>206+350</i>	<i>01317</i>		<i>Hanko</i>			<i>K</i>
<i>Hanko-Pohjoinen</i>	<i>Hangö Norra</i>	<i>Hkp</i>		<i>Liikennepaikan osa (Hanko)</i>	<i>205+935</i>	<i>00879</i>		<i>Hanko</i>			
Harjavalta		Hva		Liikennepaikka	295+542	00218	Kokemäki–Pori	Harjavalta	K	K	K
Harju		Hj		Liikennepaikka	201+643	00985	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		K
Harviala		Hrv		Liikennepaikka	99+456	00622	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K		
Haukipudas		Hd		Liikennepaikka	775+159	00342	Oulu–Laurila	Oulu	K		K
Haukivuori		Hau		Liikennepaikka	344+442	00549	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		K
HAUSJÄRVI		Hjr		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Riihimäki–Kouvola		K		
<i>Hausjärvi tavara</i>		<i>Has</i>		<i>Liikennepaikan osa (Hausjärvi)</i>	<i>86+210</i>	<i>00340</i>		<i>Hausjärvi</i>			<i>K</i>
<i>Oitti</i>		<i>Oi</i>		<i>Liikennepaikan osa (Hausjärvi)</i>	<i>86+809</i>	<i>00092</i>		<i>Hausjärvi</i>			
Haviseva		Hvs		Liikennepaikka	208+135	01021	Tampere–Jyväskylä	Kangasala	K		
Heikkilä		Hek		Liikennepaikka	34+856	01023	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi	K		
Heinola		Ha		Liikennepaikka	167+607	00113	Lahti–Heinola	Heinola	M	K	K
Heinoo		Hno		Liikennepaikka	237+965	01025	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		
Heinävaara		Häv		Liikennepaikka	648+408	00924	Joensuu–Ilomantsi	Joensuu			K
Heinävesi		Hnv		Liikennepaikka	468+135	00437	Pieksämäki–Joensuu	Heinävesi	K		K
HELSINKI		Hel		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki–Turku satama, Helsinki–Riihimäki		M		
<i>Helsinki asema</i>	<i>Helsingfors</i>	<i>Hki</i>	<i>Helsinki päärautatieasema</i>	<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>0+159</i>	<i>00001</i>		<i>Helsinki</i>			<i>K</i>
<i>Pasila asema</i>	<i>Böle</i>	<i>Psl</i>	<i>Pasila</i>	<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>3+230</i>	<i>00010</i>		<i>Helsinki</i>			
<i>Pasila autojuna-asema</i>	<i>Böle biltågstation</i>	<i>Pau</i>		<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>4+319</i>	<i>01328</i>		<i>Helsinki</i>			
<i>Ilmala asema</i>		<i>Ila</i>	<i>Ilmala</i>	<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>4+434</i>	<i>00009</i>		<i>Helsinki</i>			
<i>Helsinki Kivihaka</i>	<i>Stenhagen</i>	<i>Khk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>4+701</i>	<i>01028</i>		<i>Helsinki</i>			
<i>Pasila tavara</i>		<i>Pslt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>4+748</i>	<i>01034</i>		<i>Helsinki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Ilmala ratapiha</i>		<i>Ilr</i>		<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>4+950</i>	<i>01030</i>		<i>Helsinki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Käpylä</i>	<i>Kottby</i>	<i>Käp</i>		<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>5+840</i>	<i>00977</i>		<i>Helsinki</i>			
<i>Oulunkylä</i>	<i>Åggelby</i>	<i>Olk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Helsinki)</i>	<i>7+399</i>	<i>00015</i>		<i>Helsinki</i>		<i>K</i>	
Henna		Hnn		Liikennepaikka	79+373	01164	Kerava–Hakosilta	Orimattila	K		
Herrala		Hr		Seisake	115+790	00096	Riihimäki–Kouvola	Hollola			
Hiirola		Hir		Liikennepaikka	318+957	00997	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		
Hikiä		Hk		Seisake	79+743	00091	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi		K	
Hillosensalmi		Hls		Liikennepaikka	233+344	00988	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		

Rautatieliikennepaikat / Liikennepaikat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Hinthaara	Hindhår	Hh		Seisake	52+150	00561	Olli–Porvoo	Porvoo			
Hirvineva		Hvn		Liikennepaikka	715+500	01041	Seinäjäki–Oulu	Liminka	K		K
Humppila		Hp		Liikennepaikka	188+778	00144	Toijala–Turku	Humppila	K	K	K
Huopalahti	Hoplax	Hpl		Liikennepaikka	6+375	00072	Helsinki–Turku satama, Huopalahti–Havukoski	Helsinki	K		
Huutokoski		Hko		Liikennepaikka	406+988	00430	Pieksämäki–Joensuu, Huutokoski–Savonlinna	Joroinen	K	K	
Hyrkäs		Hyr		Liikennepaikka	800+442	01348	Oulu–Kontiomäki	Muhos	K		
Hyrnsalmi		Hys		Liikennepaikka	704+601	00392	Kontiomäki–Ämmänsaari	Hyrnsalmi	M		K
Hyvinkää	Hyvinge	Hy		Liikennepaikka	58+792	00030	Helsinki–Riihimäki, Hyvinkää–Karjaa	Hyvinkää	K	K	K
Hämeenlinna	Tavastehus	Hl		Liikennepaikka	107+559	00047	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K	K	K
Härmä		Hm		Liikennepaikka	472+940	00300	Seinäjäki–Oulu	Kauhava	K		K
Höjjäkkä		Höl		Seisake	765+261	00938	Joensuu–Nurmes	Nurmes		K	K
Ii		Ii		Liikennepaikka	789+165	00343	Oulu–Laurila	Ii	K		K
Iisalmen teollisuusraiteet	Keveli	Itr		Linjavaihde	548+611	01049	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Iisalmi	Idensalmi	Iilm		Liikennepaikka	550+360	00420	Iisalmi–Ylivieska, Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Iittala		Ita		Seisake	129+286	00154	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna			
Iloa		Ioa		Seisake	155+102	01345	Toijala–Valkeakoski	Valkeakoski			
Ilomantsi	Ilomants	Ilo		Liikennepaikka	695+203	00459	Joensuu–Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
IMATRA		Ima		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Kouvola–Joensuu, Imatra tavara–Imatrankoski-rajaa	Imatra	K		
<i>Imatra asema</i>		<i>Imr</i>	<i>Imatra</i>	<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>323+977</i>	<i>00603</i>		<i>Imatra</i>			
<i>Imatra tavara</i>		<i>Imt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>326+542</i>	<i>00502</i>		<i>Imatra</i>		K	K
<i>Imatrankoski</i>		<i>Imk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>331+267</i>	<i>00504</i>		<i>Imatra</i>		K	K
<i>Immola</i>		<i>Im</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>332+699</i>	<i>01352</i>		<i>Imatra</i>			
<i>Pelkola</i>		<i>Pa</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>335+672</i>	<i>01055</i>		<i>Imatra</i>		K	K
Imatrankoski-rajaa		Imkr		Liikennepaikka	337+095	00503	Imatra tavara–Imatrankoski-rajaa	Imatra			
Inha		In		Linjavaihde	341+367	00264	Orivesi–Seinäjäki	Ähtäri			K
Inkeroinen		Ikr		Liikennepaikka	212+781	00530	Kouvola–Kotka	Kouvola	K	K	K
Inkoo	Ingå	Iko		Liikennepaikka	70+620	00062	Helsinki–Turku satama	Inkoo	K		K
Isokyrö	Storkyro	Iky		Liikennepaikka	447+488	00295	Seinäjäki–Vaasa	Isokyrö	K		K
Jalasjärvi		Jal		Liikennepaikka	309+871	00276	Tampere–Seinäjäki	Kurikka	K		K
Jepua	Jeppo	Jpa		Liikennepaikka	495+784	00303	Seinäjäki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		K
JOENSUU		Joe		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Pieksämäki–Joensuu, Kouvola–Joensuu, Joensuu–Ilomantsi, Joensuu–Nurmes		M		
<i>Joensuu Sulkulahti</i>		<i>Sul</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>622+650</i>	<i>01071</i>		<i>Joensuu</i>			K
<i>Joensuu Peltola</i>		<i>Plt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>623+540</i>	<i>01070</i>		<i>Joensuu</i>		K	K
<i>Joensuu asema</i>		<i>Jns</i>	<i>Joensuu</i>	<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>624+313</i>	<i>00460</i>		<i>Joensuu</i>			K
Jokela		Jk		Liikennepaikka	47+937	00028	Helsinki–Riihimäki	Tuusula	K		K
Joroinen	Jorois	Jor		Linjavaihde	414+617	00431	Huutokoski–Savonlinna	Joroinen			K
Jorvas		Jrs		Seisake	32+322	00578	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Joutseno		Jts		Liikennepaikka	305+826	00499	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Juankoski		Jki		Liikennepaikka	532+005	00414	Siilinjärvi–Viinijärvi	Kuopio	K		K
Jutila		Jut		Liikennepaikka	94+620	01085	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K		
Juupajoki		Jj		Seisake	246+580	00627	Orivesi–Seinäjäki	Juupajoki			
Juurikorpi		Jri		Liikennepaikka	224+898	00535	Kouvola–Kotka, Juurikorpi–Hamina	Kotka	K		
Jyväskylä		Jy		Liikennepaikka	340+970	00240	Jyväskylä–Pieksämäki, Haapamäki–Jyväskylä, Jyväskylä–Äänekoski, Tampere–Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K
Jämsä		Jäs		Liikennepaikka	284+084	00204	Jämsä–Kaipola, Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		K
Jämsänkoski		Jsk		Liikennepaikka	287+917	00205	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K	K	K
Järvelä		Jr		Liikennepaikka	103+596	00095	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K	K	K
JÄRVENPÄÄ		Jvp		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki–Riihimäki		K		
<i>Järvenpää asema</i>	<i>Träskända</i>	<i>Jp</i>	<i>Järvenpää</i>	<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	<i>36+786</i>	<i>00025</i>		<i>Järvenpää</i>			
<i>Saunakallio</i>		<i>Sau</i>		<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	<i>38+846</i>	<i>00806</i>		<i>Järvenpää</i>		K	K
<i>Purola</i>		<i>Pur</i>		<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	<i>40+533</i>	<i>00564</i>		<i>Järvenpää</i>	K		
Kaipiainen		Kpa		Liikennepaikka	214+451	00485	Kouvola–Joensuu	Kouvola	K	K	K
Kaipola		Kla		Liikennepaikka	290+303	00656	Jämsä–Kaipola	Jämsä	K	K	K
Kaitjärvi		Kjr		Liikennepaikka	226+912	00944	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K		
Kajaani	Kajana	Kaj		Liikennepaikka	633+491	00387	Pieksämäki–Kontiomäki, Kajaani–Lamminniemi	Kajaani	K		K
Kaleton		Ktn		Linjavaihde	320+875	00697	Haapamäki–Jyväskylä	Keuruu			
Kalkku		Kau		Liikennepaikka	199+471	00639	Lielähti–Kokemäki	Tampere	K	K	
Kalliovarasto		Kao		Linjavaihde	644+770	01090	Pieksämäki–Kontiomäki	Kajaani	K	K	
Kalvitsa		Ksa		Liikennepaikka	330+634	00548	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Kangas		Kgs		Liikennepaikka	642+466	01092	Seinäjäki–Oulu	Ylivieska	K		K
Kannelmäki	Gamlas	Kan		Liikennepaikka	9+300	00658	Huopalahti–Havukoski	Helsinki	K		
Kannonkoski		Ksi		Liikennepaikka	488+694	00256	Äänekoski–Haapajärvi	Kannonkoski	M		K
Kannus		Kns		Liikennepaikka	591+582	00317	Seinäjäki–Oulu	Kannus	K		K
Karhejärvi		Krr		Liikennepaikka	224+902	01095	Tampere–Seinäjäki	Ylöjärvi	K		K
Karhukangas		Khg		Liikennepaikka	622+897	01097	Seinäjäki–Oulu	Ylivieska	K		
Karjaa	Karis	Kr		Liikennepaikka	157+817	00060	Helsinki–Turku satama, Hyvinkää–Karjaa, Karjaa–Hanko	Raasepori	K	K	K
Karkku		Kru		Liikennepaikka	230+733	00178	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		K
Karviainen		Kar		Liikennepaikka	247+320	01100	Toijala–Turku	Aura	K		

Rautatieliikennepaikat / Liikennepaikat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kaskinen	Kaskö	Ksk		Liikennepaikka	530+522	00267	Seinäjoki-Kaskinen	Kaskinen	K	K	K
Kattilaharju		Kth		Liikennepaikka	205+556	01319	Kouvola-Joensuu	Kouvola	K		
Kauhajoki		Kji		Liikennepaikka	472+720	00272	Seinäjoki-Kaskinen	Kauhajoki	K		
Kauhava		Kha		Liikennepaikka	455+728	00299	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K	K	K
Kauklahti	Köklax	Klh	Kauklahti	Liikennepaikka	24+277	00065	Helsinki-Turku satama	Espoo			K
Kaulinranta		Klr		Liikennepaikka	963+350	00790	Tornio-Kolari	Ylitornio	K		
Kauniainen	Grankulla	Kni		Liikennepaikka	16+054	00067	Helsinki-Turku satama	Kauniainen	K		K
Kauppilanmäki		Kpl		Liikennepaikka	568+751	00423	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi	K		K
Kausala		Ka		Seisake	169+425	00477	Riihimäki-Kouvola	Iitti			
Keitelelohja		Ktp		Liikennepaikka	519+256	00257	Äänekoski-Haapajärvi	Viitasaari	M		K
Kekomäki		Kek		Liikennepaikka	79+288	01101	Riihimäki-Kouvola	Hausjärvi	K		
KEMI		Kmi		Osiin jaettu liikennepaikka			Oulu-Laurila, Kemi-Ajos		K		
<i>Kemi asema</i>		<i>Kem</i>	<i>Kemi</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kemi)</i>	<i>858+300</i>	<i>00347</i>	<i>Oulu-Laurila, Kemi-Ajos</i>	<i>Kemi</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kemi Sahansaari</i>		<i>Shs</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kemi)</i>	<i>861+275</i>	<i>01363</i>	<i>Oulu-Laurila</i>	<i>Kemi</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Kemijärvi		Kjä		Liikennepaikka	1056+399	00367	Kemijärvi-Kellosekä, Laurila-Kemijärvi	Kemijärvi	K	K	K
Kempele		Kml		Liikennepaikka	741+075	00769	Seinäjoki-Oulu	Kempele	K		K
Kera		Kea		Seisake	14+536	00621	Helsinki-Turku satama	Espoo			
KERAVA		Kev		Osiin jaettu liikennepaikka			Helsinki-Riihimäki, Kerava-Hakosilta, Kerava-Sköldvik, Kerava-Vuosaari		K		
<i>Kerava asema</i>	<i>Kervo</i>	<i>Ke</i>	<i>Kerava</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kerava)</i>	<i>28+869</i>	<i>00020</i>		<i>Kerava</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kytömaa</i>		<i>Kyt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kerava)</i>	<i>31+274</i>	<i>01111</i>		<i>Kerava</i>			
Kerimäki		Kiä		Liikennepaikka	495+531	00522	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna	K		K
Kesälahti		Kti		Liikennepaikka	428+003	00966	Kouvola-Joensuu	Kitee	K		
Keuruu		Keu		Liikennepaikka	316+041	00235	Haapamäki-Jyväskylä	Keuruu	K		K
Kiiala	Kiala	Kia		Seisake	60+013	01113	Olli-Porvoo	Porvoo			
Kilo		Kil		Seisake	13+035	00580	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Kilpua		Kua		Liikennepaikka	668+910	01115	Seinäjoki-Oulu	Oulainen	K		K
Kinahmi		Knh		Linjavaihde	508+922	00873	Siilinjärvi-Viinijärvi	Kuopio		K	
Kinni		Kii		Liikennepaikka	247+982	01120	Kouvola-Pieksämäki	Mäntyharju	K		
Kirjola		Kij		Linjavaihde	384+475	01123	Kouvola-Joensuu	Parikkala		K	
Kirkkonummi	Kyrkslätt	Kkn		Liikennepaikka	37+503	00063	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi	K		K
Kirkniemi	Gerknäs	Krn		Liikennepaikka	136+261	00079	Hyvinkää-Karjaa	Lohja	K	K	K
Kitee		Kit		Liikennepaikka	460+016	00453	Kouvola-Joensuu	Kitee	K		K
Kiukainen		Kn		Liikennepaikka	297+395	00169	Kokemäki-Rauma	Eura	K		K
Kiuruvesi		Krv		Liikennepaikka	583+985	00417	Iisalmi-Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj		Liikennepaikka	878+146	00378	Oulu-Kontiomäki	Paltamo	K		
Kivistö		Ktö		Seisake	18+279	01330	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Kohtavaara		Koh		Seisake	775+774	00848	Joensuu-Nurmes	Nurmes			
Koivu		Kvu		Liikennepaikka	923+373	00362	Laurila-Kemijärvi	Tervola	K		K
Koivuhovi	Björkgård	Kvh		Seisake	17+861	00675	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Koivukylä	Björkby	Kvy		Seisake	19+440	00559	Helsinki-Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	Kumo	Kki		Liikennepaikka	284+442	00170	Lielähti-Kokemäki, Kokemäki-Rauma, Kokemäki-Pori	Kokemäki	K		K
Kokkola	Karleby	Kok		Liikennepaikka	551+441	00312	Kokkola-Ykspihlaja, Seinäjoki-Oulu	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli		Liikennepaikka	1067+206	00358	Tornio-Kolari	Kolari	K		K
Kolho		Klo		Seisake	286+265	00199	Orivesi-Seinäjoki	Mänttä-Vilppula			K
Kolppi	Källby	Kpi		Liikennepaikka	525+100	00309	Seinäjoki-Oulu	Pedersöre	K		K
Kommila		Kmm		Liikennepaikka	429+700	00500	Varkaus-Kommila	Varkaus		K	K
Komu		Kom		Linjavaihde	607+174	00758	Iisalmi-Ylivieska	Pyhäjärvi		K	
Kontiolahti		Khi		Liikennepaikka	640+295	00463	Joensuu-Nurmes	Kontiolahti	K		K
Kontiomäki		Kon		Liikennepaikka	658+786	00390	Nurmes-Kontiomäki, Oulu-Kontiomäki, Kontiomäki-Ämmänsaari, Pieksämäki-Kontiomäki, Kontiomäki-Vartius-raia	Paltamo	K	K	K
Koria		Kra		Seisake	185+374	00478	Riihimäki-Kouvola	Kouvola			
Korkeakoski		Kas		Liikennepaikka	247+910	00193	Orivesi-Seinäjoki	Juupajoki	K	K	K
Korso		Krs		Seisake	22+740	00019	Helsinki-Riihimäki	Vantaa			
Korvensuo		Ksu		Liikennepaikka	50+500	01128	Kerava-Hakosilta	Mäntsälä	K		
Koskenkorva		Kos		Liikennepaikka	442+447	00274	Seinäjoki-Kaskinen	Ilmajoki	M		K
KOTKA		Kot		Osiin jaettu liikennepaikka			Kouvola-Kotka, Kotka Hovinsaari-Kotka Mussalo		M		
<i>Kotka Hovinsaari</i>		<i>Hos</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>240+400</i>	<i>00980</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotka tavara</i>		<i>Ktt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>240+870</i>	<i>01130</i>		<i>Kotka</i>			<i>K</i>
<i>Paimenportti</i>		<i>Pti</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>241+190</i>	<i>00768</i>		<i>Kotka</i>			
<i>Kotka asema</i>		<i>Kta</i>	<i>Kotka</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>242+775</i>	<i>00532</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotkan satama</i>		<i>Kts</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>243+579</i>	<i>00644</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotolahti</i>		<i>Koo</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>245+203</i>	<i>01329</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotka Mussalo</i>		<i>Mss</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>247+057</i>	<i>00557</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
KOUVOLA		Kvl		Osiin jaettu liikennepaikka			Riihimäki-Kouvola, Kouvola-Pieksämäki, Kouvola-Kotka, Kouvola-Joensuu, Kouvola-Kuusankoski		M		
<i>Kouvola asema</i>		<i>Kv</i>	<i>Kouvola</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>191+540</i>	<i>00480</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola lajittelu</i>		<i>Kvla</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>192+570</i>	<i>01132</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola tavara</i>		<i>Kvt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>194+050</i>	<i>01134</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola Oikoraide</i>		<i>Oik</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>194+460</i>	<i>01133</i>		<i>Kouvola</i>			
<i>Kullasvaara</i>		<i>Kuv</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>197+300</i>	<i>01320</i>		<i>Kouvola</i>			
Kovjoki		Koi		Liikennepaikka	508+925	00745	Seinäjoki-Oulu	Uusikaarlepyy	K		

Rautatieliikennepaikat / Liikennepaikat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kruunupyy	Kronoby	Kpy		Liikennepaikka	537+585	00311	Seinäjoki–Oulu	Kruunupyy	K	K	K
Kuivasjärvi		Kis		Liikennepaikka	276+327	01137	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		K
KUOPIO		Kpo		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Pieksämäki–Kontiomäki		M		
<i>Kuopio asema</i>		<i>Kuo</i>	<i>Kuopio</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kuopio)</i>	<i>464+590</i>	<i>00408</i>		<i>Kuopio</i>			<i>K</i>
<i>Kuopio tavara</i>		<i>Kuot</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kuopio)</i>	<i>465+500</i>	<i>01139</i>		<i>Kuopio</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kuopio Ilohärju</i>		<i>Ilh</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kuopio)</i>	<i>462+550</i>	<i>01366</i>		<i>Kuopio</i>			
Kurkimäki		Krm		Liikennepaikka	444+074	00406	Pieksämäki–Kontiomäki	Kuopio	K		K
Kuurila		Ku		Liikennepaikka	138+769	00626	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K		
Kuusankoski		Kuk		Liikennepaikka	199+290	00537	Kouvola–Kuusankoski	Kouvola	M	K	K
Kuusikkoniemi		Ksn		Liikennepaikka	906+763	01356	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K		
Kylänlahti		Kyn		Seisake	742+912	00937	Joensuu–Nurmes	Liekka			
Kymi	Kymmene	Ky		Liikennepaikka	233+450	00534	Kouvola–Kotka	Kotka	M	K	K
Kyminlinna		Kln		Seisake	237+255	00981	Kouvola–Kotka	Kotka			
Kyrö		Kö		Liikennepaikka	232+875	00139	Toijala–Turku	Karinainen	K		K
Kälviä	Kelviä	Klv		Liikennepaikka	570+273	00316	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Köykkäri		Kök		Liikennepaikka	486+491	01144	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		
Laajavuori		Lav		Liikennepaikka	14+527	01341	Huopalahti–Havukoski	Vantaa	K		
Lahdenperä		Lpr		Liikennepaikka	267+080	01149	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn		Liikennepaikka	880+297	00871	Vuokatti–Lahnaslampi	Sotkamo		K	K
Lahti	Lahtis	Lh		Liikennepaikka	130+170	00100	Riihimäki–Kouvola, Lahti–Heinola, Lahti–Mukkula, Lahti–Loviisan satama	Lahti	K	K	K
Laihia	Laihela	Lai		Liikennepaikka	468+916	00293	Seinäjoki–Vaasa	Laihia	K		K
Lakiala		Lak		Liikennepaikka	209+214	00212	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Lamminkoski		Lmk		Liikennepaikka	268+785	01151	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		
Lamminniemi		Lam		Liikennepaikka	636+664	00845	Kajaani–Lamminniemi	Kajaani		K	K
Lapinjärvi	Lappträsk	Lpj		Liikennepaikka	185+432	00108	Lahti–Loviisan satama	Lapinjärvi	M		K
Lapinlahti		Lna		Liikennepaikka	525+604	00416	Pieksämäki–Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Lappeenranta	Villmanstrand	Lr		Liikennepaikka	287+726	00495	Kouvola–Joensuu, Lappeenranta–Mustolan satama	Lappeenranta	K	K	K
Lappila		Laa		Seisake	97+693	00094	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä			
Lappohja	Lappvik	Lpo		Liikennepaikka	189+639	00075	Karjaa–Hanko	Hanko	K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa		Liikennepaikka	441+094	00298	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K	K	K
Larvakytö		Lyö		Liikennepaikka	333+057	01153	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Laukaa		Lau		Liikennepaikka	401+193	00249	Jyväskylä–Äänekoski	Laukaa	K		
Laurila		Lla		Liikennepaikka	865+776	00360	Laurila–Kemijärvi, Oulu–Laurila, Laurila–Tornio-rajana	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs		Liikennepaikka	291+936	00498	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Lautiosaari		Li		Liikennepaikka	863+064	00829	Lautiosaari–Elijärvi, Oulu–Laurila	Kemi	K		
Leinälä	Lejle	Lnä		Seisake	31+123	01333	Huopalahti–Havukoski	Vantaa			
Lentoasema	Flygplatsen	Len		Seisake	26+575	01332	Huopalahti–Havukoski	Vantaa			
Leikola		Lkl		Liikennepaikka	276+011	00993	Kouvola–Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpā		Liikennepaikka	165+928	00156	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Leppäkoski		Lk		Liikennepaikka	87+830	00043	Riihimäki–Tampere	Janakkala	K		
Leppävaara	Alberga	Lpv		Liikennepaikka	11+249	00068	Helsinki–Turku satama	Espoo	K		K
Leteensuo		Lts		Liikennepaikka	123+554	01154	Riihimäki–Tampere	Hattula	K		
Liekka		Lis		Liikennepaikka	728+121	00468	Joensuu–Nurmes, Lieksa–Pankakoski	Liekka	K	K	K
Lieksan teollisuuskylä		Ltk		Linjavaihde	728+847	01157	Lieksa–Pankakoski	Liekka		K	K
Lielähti		Llh		Liikennepaikka	193+393	00183	Tampere–Seinäjoki, Lielähti–Kokemäki	Tampere	K	K	K
Lievestuo		Lvt		Liikennepaikka	402+191	00246	Jyväskylä–Pieksämäki	Laukaa	K	K	K
Liminka	Limingo	Lka		Liikennepaikka	728+483	00338	Seinäjoki–Oulu	Liminka	K		K
Liminpuro		Lmp		Liikennepaikka	864+792	01354	Oulu–Kontiomäki	Vaala	K		
Lohiluoma		Luo		Linjavaihde	463+619	01159	Seinäjoki–Kaskinen	Kurikka			
Lohja	Lojo	Lo		Liikennepaikka	122+965	00081	Hyvinkää–Karjaa	Lohja	K		K
Loimaa		Lm		Liikennepaikka	208+870	00142	Toijala–Turku	Loimaa	K		K
Louhela	Klippsta	Loh		Seisake	13+190	00661	Huopalahti–Havukoski	Vantaa			
Loukolampi		Lol		Liikennepaikka	360+013	00861	Kouvola–Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs		Liikennepaikka	207+209	00106	Lahti–Loviisan satama	Loviisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui		Liikennepaikka	557+061	00411	Siilinjärvi–Viinjärvi	Kaavi	K		K
Lusto		Lus		Seisake	509+170	00690	Savonlinna–Parikkala	Savonlinna			
Luumäki		Lä		Liikennepaikka	250+540	00487	Kouvola–Joensuu, Luumäki–Vainikkala-rajana	Luumäki	K	K	K
Lähessuo		Lhs		Liikennepaikka	798+473	01364	Oulu–Laurila	Simo	K		
Länkipohja		Lāp		Liikennepaikka	256+024	00203	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		
Maanselkä		Mlk		Liikennepaikka	836+049	00382	Nurmes–Kontiomäki	Sotkamo	M		K
Maaria	St. Marie	Mri		Liikennepaikka	262+070	01166	Toijala–Turku	Turku	K		
Madesjärvi		Md		Liikennepaikka	291+821	00217	Tampere–Seinäjoki	Kurikka	K		K
Majajärvi		Mjj		Liikennepaikka	216+317	01168	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Maksniemi		Mkn		Liikennepaikka	845+521	01365	Oulu–Laurila	Ii	K		
Malmi	Malm	Ml		Liikennepaikka	10+900	00017	Helsinki–Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo		Seisake	10+730	00659	Huopalahti–Havukoski	Helsinki			
Mankala		Mka		Liikennepaikka	160+050	01336	Riihimäki–Kouvola	Iitti	K		
Markkala		Mrk		Liikennepaikka	403+737	00896	Pieksämäki–Kontiomäki	Suonenjoki	K		
Martinlaakso	Mårtensdal	Mrl		Seisake	14+010	00662	Huopalahti–Havukoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas		Seisake	29+561	00064	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Matkaneva		Mtv		Liikennepaikka	562+607	01171	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Mattila		Mat		Liikennepaikka	159+906	01172	Riihimäki–Tampere	Lempäälä	K		
Melalahti		Mll		Liikennepaikka	893+280	01355	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K		
Metsäkansa		Msā		Linjavaihde	155+811	00558	Toijala–Valkeakoski	Valkeakoski			K
Mikkeli	St. Michel	Mi		Liikennepaikka	305+165	00546	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Misi		Mis		Liikennepaikka	1021+255	00366	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	M		K
Mommila		Mla		Seisake	91+430	00093	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi			

Rautatieliikennepaikat / Liikennepaikat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Muhos		Mh		Liikennepaikka	788+424	00375	Oulu-Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk		Liikennepaikka	140+012	00594	Lahti-Mukkula	Lahti		K	K
Murto		Mur		Liikennepaikka	613+165	00386	Pieksämäki-Kontiomäki, Murto	Kajaani	K		K
							Murto				
Mustio	Svartå	Mso		Linjavaihde	143+000	00078	Hyvinkää-Karjaa	Raasepori			K
Mustolan satama		Mst		Liikennepaikka	295+515	00077	Lappeenranta-Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Muukko		Mko		Liikennepaikka	297+112	01180	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Muurame		Muu		Liikennepaikka	324+768	00433	Tampere-Jyväskylä	Muurame	K		K
Muurola		Mul		Liikennepaikka	948+494	00363	Laurila-Kemijärvi	Rovaniemi	K		K
Myllykangas		Mys		Liikennepaikka	815+693	01183	Oulu-Laurila	Ii	K		
Myllykoski		Mki		Seisake	203+630	00536	Kouvola-Kotka	Kouvola	K		
Myllymäki		My		Seisake	333+721	00263	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri			K
Myllyoja		Myl		Liikennepaikka	161+727	00606	Lahti-Heinola	Heinola	K	K	K
Mynttilä		Myt		Liikennepaikka	270+889	00543	Kouvola-Pieksämäki, Mynttilä-Ristiina	Mäntyharju	K		
Mynämäki		Myn		Liikennepaikka	229+607	00123	Turku-Uusikaupunki	Mynämäki	K		
Myrmyrmi	Myrbacka	Myr		Liikennepaikka	12+130	00660	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Mäkkylä		Mäk		Seisake	9+511	00693	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Mäntsälä		MLä		Liikennepaikka	59+210	00027	Kerava-Hakosilta	Mäntsälä	K		
Mänttä		Män		Liikennepaikka	282+740	00198	Vilppula-Mänttä	Mänttä-Vilppula		K	K
Mäntyharju		Mr		Liikennepaikka	262+680	00544	Kouvola-Pieksämäki	Mäntyharju	K		K
Mäntyluoto		Mn		Liikennepaikka	342+020	00223	Pori-Mäntyluoto	Pori	K		K
Naantali	Nändendal	Nnl		Liikennepaikka	213+193	00124	Raisio-Naantali	Naantali		K	K
Naarajärvi		Nri		Liikennepaikka	449+862	00895	Jyväskylä-Pieksämäki	Pieksämäki	K		K
Nakkila		Nal		Liikennepaikka	308+091	00672	Kokemäki-Pori	Nakkila	K		
Nastola		Nsl		Seisake	146+169	00595	Riihimäki-Kouvola	Lahti			
Niemenpää		Nmp		Liikennepaikka	923+605	01185	Tornio-Kolari	Tornio	K		
Niinimaa		Nii		Linjavaihde	383+155	00285	Orivesi-Seinäjoki	Alavus			
Niinimäki		Nmä		Liikennepaikka	172+534	01324	Riihimäki-Kouvola	Iitti			
Niinisalo		Nns		Liikennepaikka	386+215	00227	Niinisalo-Parkano	Kankaanpää	M	K	K
Niirala		Nri		Liikennepaikka	555+846	00446	Niirala-rajaa-Säkäniemi	Tohmajärvi	M	K	K
Niirala-rajaa		Nrir		Liikennepaikka	554+080	00445	Niirala-rajaa-Säkäniemi	Tohmajärvi			
Niittylahti		Nth		Liikennepaikka	613+475	00917	Kouvola-Joensuu	Joensuu	K		
Nikkilä	Nickby	Nlä		Seisake	39+176	00022	Kerava-Sköldvik	Sipoo			
Niska		Nsk		Liikennepaikka	825+300	01353	Oulu-Kontiomäki	Utajärvi	K		
Nivala		Nvl		Liikennepaikka	676+878	00328	Iisalmi-Ylivieska	Nivala	K		K
Nokia		Noa		Liikennepaikka	204+004	00181	Lielähti-Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm		Liikennepaikka	109+368	00084	Hyvinkää-Karjaa	Vihti	K		K
Nurmes	Närpes	Nrm		Liikennepaikka	784+420	00472	Nurmes-Kontiomäki, Joensuu-Nurmes	Nurmes	K	K	K
Närpiö		När		Linjavaihde	518+255	00268	Seinäjoki-Kaskinen	Närpiö			
Ohenmäki		Ohm		Linjavaihde	542+264	01190	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi			K
Olli		Oll		Linjavaihde	45+734	00570	Kerava-Sköldvik, Olli-Porvoo	Porvoo	K		
Onttola		Ont		Linjavaihde	631+177	00443	Pieksämäki-Joensuu	Joensuu		K	K
Orimattila		Om		Linjavaihde	150+407	00109	Lahti-Loviisan satama	Orimattila			K
Orivesi		Ov		Liikennepaikka	228+276	00190	Tampere-Jyväskylä, Orivesi-Seinäjoki	Orivesi	K		K
Orivesi keskusta		Ovk		Seisake	231+512	01316	Orivesi-Seinäjoki	Orivesi			
Otanmäki		Otm		Liikennepaikka	638+822	00385	Murto-Otanmäki	Kajaani		K	K
Otava		Ot		Liikennepaikka	290+521	00545	Kouvola-Pieksämäki, Otava-Otavan satama	Mikkeli	K		K
Oulainen		Ou		Liikennepaikka	657+850	00322	Seinäjoki-Oulu	Oulainen	K		K
OULU		Oul		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Seinäjoki-Oulu, Oulu-Kontiomäki, Oulu-Laurila		M		
<i>Oulunlahti</i>		<i>Oll</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>746+876</i>	<i>01351</i>		<i>Oulu</i>	<i>K</i>		
<i>Oulu Nokela</i>		<i>Nok</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>750+030</i>	<i>01195</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Oulu Oritkari</i>		<i>Ori</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>751+180</i>	<i>01196</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Oulu tavara</i>		<i>Olt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>751+360</i>	<i>01197</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Oulu asema</i>	Uleåborg	<i>Ol</i>	<i>Oulu</i>	<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>752+778</i>	<i>00370</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Oulu Tuira</i>		<i>Tua</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>755+510</i>	<i>00339</i>		<i>Oulu</i>	<i>K</i>		<i>K</i>
Paimio	Pemar	Po		Liikennepaikka	171+885	00128	Helsinki-Turku satama	Paimio	K		
Palopuro		Plp		Liikennepaikka	54+535	00562	Helsinki-Riihimäki	Hyvinkää	K		
Paltamo		Pto		Liikennepaikka	901+579	00379	Oulu-Kontiomäki	Paltamo	K		K
Pankakoski		Pas		Liikennepaikka	731+865	00935	Liekka-Pankakoski	Liekka		K	K
Parikkala		Par		Liikennepaikka	387+302	00510	Kouvola-Joensuu, Savonlinna-Parikkala	Parikkala	K		K
Parkano		Pko		Liikennepaikka	262+483	00215	Parkano-Niinisalo, Tampere-Seinäjoki	Parkano	K	K	K
Parola		Prl		Liikennepaikka	115+764	00049	Riihimäki-Tampere	Hattula	K		K
Patokangas		Ptg		Liikennepaikka	1064+591	01346	Kemijärvi-Patokangas	Kemijärvi			K
Pello		Pel		Liikennepaikka	1002+632	00356	Tornio-Kolari	Pello	K	K	
Peltosalmi		Pmi		Linjavaihde	545+355	00882	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi			
Peräseinäjoki		Psj		Liikennepaikka	318+481	00687	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	K
Pesiökylä		Psk		Liikennepaikka	732+752	00393	Kontiomäki-Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjavesi		Pvi		Liikennepaikka	343+357	00237	Haapamäki-Jyväskylä	Petäjavesi	K		K
PIEKSÄMÄKI		Pie		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Kouvola-Pieksämäki, Pieksämäki-Kontiomäki, Jyväskylä-Pieksämäki, Pieksämäki-Joensuu	Pieksämäki	M		
<i>Pieksämäki asema</i>		<i>Pm</i>	<i>Pieksämäki</i>	<i>Liikennepaikan osa (Pieksämäki)</i>	<i>376+000</i>	<i>00400</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki Temu</i>		<i>Tmu</i>		<i>Liikennepaikan osa (Pieksämäki)</i>	<i>377+340</i>	<i>01212</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki lajittelu</i>		<i>Pmla</i>		<i>Liikennepaikan osa (Pieksämäki)</i>	<i>378+640</i>	<i>01210</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki tavara</i>		<i>Pmt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Pieksämäki)</i>	<i>379+960</i>	<i>01211</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Pietarsaari	Jakobstad	Pts		Liikennepaikka	528+780	00306	Pännänen-Pietarsaari, Pietarsaari-Alholma	Pietarsaari	M		K
Pihlajavesi		Ph		Liikennepaikka	312+500	00261	Orivesi-Seinäjoki	Keuruu	K		K
Pihtipudas		Pp		Liikennepaikka	540+605	00258	Äänekoski-Haapajärvi	Pihtipudas	M		K

Rautatieliikennepaikat / Liikennepaikat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Piikkiö	Pikis	Pik		Liikennepaikka	182+785	00127	Helsinki-Turku satama	Kaarina	K		K
Pikkarala		Pkl		Liikennepaikka	771+765	00819	Oulu-Kontiomäki	Oulu	K	K	
Pitkämäki		Ptk		Liikennepaikka	789+619	01350	Nurmes-Kontiomäki	Nurmes	K	K	
Pitkälampi		Pio		Liikennepaikka	204+324	01358	Kouvola-Kotka	Kouvola	K		
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm		Seisake	8+474	00069	Helsinki-Turku satama	Helsinki			
Pohjankuru	Skuru	Pku		Liikennepaikka	94+907	00059	Helsinki-Turku satama	Raasepori	K	K	K
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh		Seisake	8+050	00657	Huopalahti-Havukoski	Helsinki			
Pohjois-Louko		Plu		Liikennepaikka	329+329	01214	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Poikkeus		Pkk		Liikennepaikka	254+744	01216	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
Poiksilta		Poi		Linjavaihde	416+728	00965	Kouvola-Joensuu	Kitee			K
Pori	Björneborg	Pri		Liikennepaikka	322+278	00220	Pori-Aittaluoto, Pori-Mäntyluoto, Kokemäki-Pori	Pori	K	K	K
Porvoo	Borgå	Prv		Liikennepaikka	62+287	00023	Olli-Porvoo	Porvoo			K
Puhos		Pus		Liikennepaikka	452+808	00919	Kouvola-Joensuu	Kitee	K	K	K
Puistola	Parkstad	Pla		Seisake	14+050	00553	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk		Seisake	9+442	00551	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl		Liikennepaikka	262+491	01217	Luumäki-Vainikkala-rajaa	Lappeenranta	K		K
Punkaharju		Pun		Liikennepaikka	515+111	00517	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Pyhäkumpu		Pyk		Liikennepaikka	615+415	00757	Pyhäkumpu erkanemisvaihte- Pyhäkumpu	Pyhäjärvi		K	
Pyhäkumpu erkanemisvaihte		Pye		Liikennepaikka	613+511	01218	Iisalmi-Ylivieska, Pyhäkumpu erkanemisvaihte- Pyhäkumpu	Pyhäjärvi	K		
Pyhäsalmi		Phä		Liikennepaikka	615+934	00331	Iisalmi-Ylivieska	Pyhäjärvi	K		K
Pännäinen	Bennäs	Pnä	Pietarsaari-Pedersöre	Liikennepaikka	518+604	00305	Pännäinen-Pietarsaari, Seinäjoki-Oulu	Pedersöre	K		K
Raaha	Brahestad	Rhe		Liikennepaikka	726+726	00335	Raaha-Rautaruukki, Tuomioja-Raaha	Raaha	K	K	K
Rajppo		Rpo		Liikennepaikka	270+052	00490	Luumäki-Vainikkala-rajaa	Lappeenranta	K	K	K
Raisio	Reso	Rai		Liikennepaikka	207+829	00125	Turku-Uusikaupunki, Raisio-Naantali	Raisio	K	K	K
Rajamäki		Rm		Liikennepaikka	72+267	00088	Hyvinkää-Karjaa	Nurmijärvi			K
Rajaperkiö		Rjp		Liikennepaikka	448+396	01220	Seinäjoki-Oulu	Lapua	K		
Rantasalmi		Rmi		Liikennepaikka	445+165	00524	Huutokoski-Savonlinna	Rantasalmi	K		K
Rasinsuo		Ras		Liikennepaikka	258+510	01222	Kouvola-Joensuu	Luumäki	K		
Ratikylä		Rlä		Liikennepaikka	284+344	00596	Tampere-Seinäjoki	Kihniö	K		K
Rauha		Rah		Liikennepaikka	318+490	00501	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		K
Rauhalahdi		Rhl		Linjavaihde	380+510	01225	Jyväskylä-Pieksämäki	Jyväskylä		K	K
Rauma	Raumo	Rma		Liikennepaikka	331+659	00165	Kokemäki-Rauma	Rauma	K	K	K
Raunio		Rio		Liikennepaikka	464+845	01227	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat		Liikennepaikka	730+050	00750	Raaha-Rautaruukki	Raaha		K	K
Rautjärvi		Rjä		Liikennepaikka	345+788	00506	Kouvola-Joensuu	Rautjärvi	K		
Rautpohja		Rph		Linjavaihde	372+829	01232	Haapamäki-Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Rekola	Räckhals	Rkl		Seisake	20+615	00554	Helsinki-Riihimäki	Vantaa			
Retretti		Ree		Seisake	507+500	00793	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna			
RIIHIMÄKI		Rii		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Helsinki-Riihimäki, Riihimäki-Kouvola, Riihimäki-Tampere		K		
<i>Riihimäki Arolampi</i>		<i>Arp</i>		<i>Liikennepaikan osa (Riihimäki)</i>	<i>66+600</i>	<i>01235</i>		<i>Hausjärvi</i>			
<i>Riihimäki tavara</i>		<i>Rit</i>		<i>Liikennepaikan osa (Riihimäki)</i>	<i>68+773</i>	<i>01240</i>		<i>Riihimäki</i>			<i>K</i>
<i>Riihimäki lajittelu</i>		<i>Rila</i>		<i>Liikennepaikan osa (Riihimäki)</i>	<i>70+068</i>	<i>01238</i>		<i>Riihimäki</i>			<i>K</i>
<i>Riihimäki asema</i>		<i>Ri</i>	<i>Riihimäki</i>	<i>Liikennepaikan osa (Riihimäki)</i>	<i>71+410</i>	<i>00040</i>		<i>Riihimäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Riijärvi		Rjr		Liikennepaikka	502+567	01327	Seinäjoki-Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Riippa		Rpa		Liikennepaikka	577+477	00747	Seinäjoki-Oulu	Kokkola	K		
Ristiina		Rst		Liikennepaikka	291+162	00770	Mynttilä-Ristiina	Mikkeli	M	K	K
Ristijärvi		Rjv		Liikennepaikka	676+804	00391	Kontiomäki-Ämmänsaari	Ristijärvi	K		
Rovaniemi		Roi		Liikennepaikka	971+775	00364	Laurila-Kemijärvi	Rovaniemi	K	K	K
Ruha		Rha		Liikennepaikka	431+132	00742	Seinäjoki-Oulu	Lapua	K		
Runni		Rnn		Seisake	568+518	00886	Iisalmi-Ylivieska	Iisalmi			
Ruukki		Rki		Liikennepaikka	705+228	00337	Seinäjoki-Oulu	Siikajoki	K		K
Ruusumäki		Rsm		Liikennepaikka	20+282	01338	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Ryttylä		Ry		Liikennepaikka	80+770	00042	Riihimäki-Tampere	Hausjärvi	K	K	K
Röyttä		Röy		Liikennepaikka	893+917	00833	Tornio-Röyttä	Tornio		K	K
Saakoski		Saa		Liikennepaikka	305+373	00668	Tampere-Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Saari		Sr		Liikennepaikka	405+246	00964	Kouvola-Joensuu	Parikkala	K		
Saarijärvi		Srj		Liikennepaikka	452+723	00254	Äänekoski-Haapajärvi	Saarijärvi	M		K
Salminen		Sln		Liikennepaikka	426+718	00405	Pieksämäki-Kontiomäki, Pieksämäki-Kontiomäki	Suonenjoki	K		K
Salo		Slo		Liikennepaikka	143+981	00055	Helsinki-Turku satama	Salo	K		K
Sammalisto		Sam		Liikennepaikka	74+487	01246	Riihimäki-Tampere	Riihimäki	K		
Santala	Sandö	Sta		Seisake	196+908	00827	Karjaa-Hanko	Hanko			
Saunamäki		Smä		Liikennepaikka	180+534	01325	Riihimäki-Kouvola	Iitti			
Savio		Sav		Seisake	26+265	00555	Helsinki-Riihimäki	Kerava			
SAVONLINNA		Svl		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Savonlinna-Parikkala, Huutokoski-Savonlinna				
<i>Savonlinna asema</i>	<i>Nyslott</i>	<i>Sl</i>	<i>Savonlinna</i>	<i>Liikennepaikan osa (Savonlinna)</i>	<i>482+797</i>	<i>00521</i>		<i>Savonlinna</i>	<i>K</i>		
<i>Pääskylahdi</i>		<i>Pky</i>		<i>Liikennepaikan osa (Savonlinna)</i>	<i>484+913</i>	<i>00519</i>		<i>Savonlinna</i>	<i>K</i>		<i>K</i>
SEINÄJOKI		Sei		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Tampere-Seinäjoki, Seinäjoki-Oulu, Orivesi-Seinäjoki, Seinäjoki-Vaasa, Seinäjoki-Kaskinen		M		
<i>Seinäjoki tavara</i>		<i>Skt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Seinäjoki)</i>	<i>416+580</i>	<i>01252</i>		<i>Seinäjoki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Seinäjoki asema</i>		<i>Sk</i>	<i>Seinäjoki</i>	<i>Liikennepaikan osa (Seinäjoki)</i>	<i>418+001</i>	<i>00280</i>		<i>Seinäjoki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Selänpää		Spä		Liikennepaikka	209+869	00539	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		

Rautatieliikennepaikat / Liikennepaikat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Sieppijärvi		Spj		Liikennepaikka	1045+904	00796	Tornio-Kolari	Kolari	K		K
Sievi		Svi		Liikennepaikka	613+371	00319	Seinäjäki-Oulu	Sievi	K		K
Siikämäki		Skä		Liikennepaikka	389+747	00429	Pieksämäki-Joensuu	Pieksämäki	K		K
SIILINJÄRVI		Sii		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Siilinjärvi-Viinijärvi, Pieksämäki-Kontiomäki		K	K	K
<i>Siilinjärvi asema</i>		<i>Sij</i>		<i>Liikennepaikan osa (Siilinjärvi)</i>	<i>489+718</i>	<i>00413</i>		<i>Siilinjärvi</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Ruokosuo</i>		<i>Rsu</i>		<i>Liikennepaikan osa (Siilinjärvi)</i>	<i>494+735</i>	<i>01342</i>		<i>Siilinjärvi</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
Simo		Sim		Liikennepaikka	833+715	00346	Oulu-Laurila	Simo	K		K
Simpele		Spl		Liikennepaikka	368+317	00507	Kouvola-Joensuu	Rautjärvi	K	K	K
Sipilä		Sip		Liikennepaikka	68+697	01254	Kerava-Hakosilta, Kerava-Hakosilta	Mäntsälä	K		
Sisättö		Stö		Liikennepaikka	235+602	01257	Tampere-Seinäjäki	Ikaalinen	K		
Siuntio	Sjundeå	Sti		Liikennepaikka	51+285	00576	Helsinki-Turku satama	Siuntio	K		
Siuro		Siu		Liikennepaikka	213+355	00179	Lielähti-Kokemäki	Nokia	K		K
Skogby		Sgy		Seisake	184+680	00817	Karjaa-Hanko	Raasepori			
Sköldvik	Kilpilahti	Sld		Liikennepaikka	56+360	00560	Kerava-Sköldvik	Porvoo	M	K	K
Soinlahti		Soa		Linjavaihde	559+651	00422	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Sorsasalo		Sor		Linjavaihde	473+754	00870	Pieksämäki-Kontiomäki	Kuopio		K	
Sukeva		Skv		Liikennepaikka	589+222	00424	Pieksämäki-Kontiomäki	Sonkajärvi	K		K
Suolahti		Suo		Liikennepaikka	417+796	00251	Jyväskylä-Äänekoski	Äänekoski	K	K	K
Suonenjoki		Snj		Liikennepaikka	413+842	00404	Pieksämäki-Kontiomäki, Suonenjoki-Yläkoski	Suonenjoki	K		K
Suoniemi		Snm		Liikennepaikka	220+655	00638	Lielähti-Kokemäki	Nokia	K		
Syrjä		Syr		Linjavaihde	452+865	00435	Pieksämäki-Joensuu	Heinävesi			K
Syrjämäki		Ski		Liikennepaikka	341+621	01265	Tampere-Seinäjäki	Seinäjäki	K		
Sysmäjärvi		Smj		Liikennepaikka	669+601	00912	Sysmäjärvi-Vuonos, Siilinjärvi-Viinijärvi	Outokumpu	K	K	K
Säkäniemi		Sä		Liikennepaikka	480+242	00918	Niirala-rajaa-Säkäniemi, Kouvola-Joensuu	Tohmajärvi	K		
Sänkimäki		Skm		Linjavaihde	504+931	00872	Siilinjärvi-Viinijärvi	Kuopio			K
Sääksjärvi		Sj		Liikennepaikka	177+734	00157	Riihimäki-Tampere	Tampere	K		
Taavetti		Ta		Liikennepaikka	238+589	00486	Kouvola-Joensuu	Luumäki	K	K	K
Tahkoluoto		Tko		Liikennepaikka	350+235	00702	Pori-Mäntyluoto	Pori		K	K
Taipale		Te		Liikennepaikka	537+605	01268	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi	K		
Talviainen		Tv		Liikennepaikka	247+245	01270	Tampere-Jyväskylä	Orivesi	K		K
Talvivaara		Tlv		Liikennepaikka	636+831	01323	Murtomäki-Talvivaara				
Tammisaari	Ekenäs	Tms		Seisake	174+056	00076	Karjaa-Hanko	Raasepori			
TAMPERE		Tre		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Riihimäki-Tampere, Tampere-Seinäjäki, Tampere-Jyväskylä		M		
<i>Tampere tavara</i>		<i>Tpet</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	<i>184+100</i>	<i>01273</i>		<i>Tampere</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tampere Viinikka</i>		<i>Vka</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	<i>185+400</i>	<i>01274</i>		<i>Tampere</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tampere asema</i>	Tammerfors	<i>Tpe</i>	<i>Tampere asema</i>	<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	<i>187+389</i>	<i>00160</i>		<i>Tampere</i>			<i>K</i>
<i>Tampere Järvensivu</i>		<i>Jvs</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	<i>187+814</i>	<i>01272</i>		<i>Tampere</i>			
Tapanila	Mosabacka	Tna		Seisake	12+610	00552	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Tapavainola		Tap		Liikennepaikka	270+405	01276	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Tavastila		Tsl		Seisake	228+854	00837	Kouvola-Kotka	Kotka			
Tervajoki		Tk		Seisake	460+156	00294	Seinäjäki-Vaasa	Isokyrö			
Tervola		Trv		Liikennepaikka	900+521	00361	Laurila-Kemijärvi	Tervola	K		K
Tesoma		Tso		Seisake	196+230	01359	Lielähti-Kokemäki	Tampere			
Teuva	Östermark	Tuv		Liikennepaikka	497+474	00271	Seinäjäki-Kaskinen	Teuva	M		K
Tikkala		Tkk		Liikennepaikka	592+461	00916	Kouvola-Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkaperä		Tkp		Liikennepaikka	720+741	01335	Seinäjäki-Oulu	Liminka	K		
TIKKURILA		Tik		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Helsinki-Riihimäki, Huopalahti-Havukoski		K		
<i>Havukoski</i>		<i>Hvk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	<i>17+725</i>	<i>01334</i>		<i>Vantaa</i>	<i>K</i>		
<i>Hiekkaharju</i>	Sandkulla	<i>Hkh</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	<i>17+109</i>	<i>00556</i>		<i>Vantaa</i>			
<i>Tikkurila asema</i>	Dickursby	<i>Tkl</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	<i>15+861</i>	<i>00018</i>		<i>Vantaa</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
Tohmajärvi		Toh		Liikennepaikka	571+752	00448	Niirala-rajaa-Säkäniemi	Tohmajärvi	K		K
Toijala		Tl		Liikennepaikka	147+339	00150	Toijala-Turku, Riihimäki-Tampere, Toijala-Valkeakoski	Akaa	K	K	K
Toivala		Toi		Liikennepaikka	479+162	00412	Pieksämäki-Kontiomäki	Siilinjärvi	K		K
Tolsa	Tolls	Tol		Seisake	35+454	00830	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi			
Tommola		Tom		Liikennepaikka	117+197	01280	Riihimäki-Kouvola	Hollola	K		
Torkkeli		Trk		Liikennepaikka	240+154	01283	Tampere-Jyväskylä	Orivesi	K		
TORNIO		Trn		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Tornio-Röyttä, Tornio-Kolari, Laurila-Tornio-rajaa		K		
<i>Tornio asema</i>	Torneå	<i>Tor</i>	<i>Tornio</i>	<i>Liikennepaikan osa (Tornio)</i>	<i>884+656</i>	<i>00351</i>		<i>Tornio</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tornio-rajaa</i>	<i>Torneå gränsen</i>	<i>Trr</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tornio)</i>	<i>887+190</i>	<i>00678</i>		<i>Tornio</i>			
Tornio-Itäinen	Torneå Östra	Tri		Seisake	883+307	01318	Laurila-Tornio-rajaa	Tornio			
Tuomarila	Domsby	Trl		Seisake	19+022	00579	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Tuomioja		Tja		Liikennepaikka	698+504	00336	Seinäjäki-Oulu, Tuomioja-Raahe	Siikajoki	K		K
Turenki		Tu		Liikennepaikka	93+771	00044	Riihimäki-Tampere	Janakkala	K	K	K
TURKU		Tur		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Helsinki-Turku satama, Toijala-Turku, Turku-Uusika	Turku	K		
<i>Kupittaa</i>	<i>Kuppis</i>	<i>Kut</i>		<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	<i>196+372</i>	<i>00126</i>		<i>Turku</i>			
<i>Turku asema</i>	<i>Åbo</i>	<i>Tku</i>	<i>Turku päärautatieasema</i>	<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	<i>199+674</i>	<i>00130</i>		<i>Turku</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Turku tavara</i>		<i>Tkut</i>		<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	<i>200+460</i>	<i>01285</i>		<i>Turku</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Turku satama</i>	<i>Åbo hamn</i>	<i>Tus</i>		<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	<i>202+510</i>	<i>00135</i>		<i>Turku</i>		<i>K</i>	<i>K</i>

Rautatieliikennepaikat / Liikennepaikat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Tuupovaara		Tpv		Liikennepaikka	668+672	00458	Joensuu-Ilomantsi	Joensuu			K
Tuuri		Tuu		Seisake	366+962	00283	Orivesi-Seinäjoki	Alavus			K
Törmä		Tör		Liikennepaikka	878+075	01287	Laurila-Kemijärvi	Keminmaa	K		
Törölä		Trä		Liikennepaikka	264+972	01290	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Uimaharju		Uim		Liikennepaikka	674+451	00465	Joensuu-Nurmes	Joensuu	K	K	K
Urkala		Ur		Liikennepaikka	165+588	00148	Toijala-Turku	Urkala	K		K
Utajärvi		Utj		Liikennepaikka	810+502	00376	Oulu-Kontiomäki	Utajärvi	K		K
Utti		Uti		Linjavaihde	204+085	00484	Kouvola-Joensuu	Kouvola			K
Uusikaupunki	Nystad	Ukp		Liikennepaikka	264+795	00121	Uusikaupunki-Hangonsaari, Turku-Uusikaupunki	Uusikaupunki	K	K	K
Uusikylä		Ukä		Liikennepaikka	149+485	00105	Riihimäki-Kouvola	Lahti	K		K
Vaajakoski		Vko		Liikennepaikka	384+866	00245	Jyväskylä-Pieksämäki	Jyväskylä	K		K
Vaala		Vaa		Liikennepaikka	844+671	00377	Oulu-Kontiomäki	Vaala	K		K
Vaarala		Vra		Linjavaihde	981+481	00807	Laurila-Kemijärvi	Rovaniemi			K
Vaasa	Vasa	Vs		Liikennepaikka	492+588	00288	Seinäjoki-Vaasa	Vaasa	K	K	K
Vahojärvi		Vjr		Liikennepaikka	244+926	00214	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
VAINIKKALA		Vai		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Luumäki-Vainikkala-raja		M		
Vainikkala tavara		Vnat		Liikennepaikan osa (Vainikkala)	281+700	01292		Lappeenranta		K	K
Vainikkala asema		Vna	Vainikkala	Liikennepaikan osa (Vainikkala)	282+784	00492		Lappeenranta		K	K
Vainikkala-raja		Vnar		Liikennepaikka	284+862	00493		Lappeenranta			
Valimo	Gjuteriet	Vmo		Seisake	7+480	00847	Helsinki-Turku satama	Helsinki			
Valkeakoski		Vi		Liikennepaikka	164+952	00153	Toijala-Valkeakoski	Valkeakoski	M	K	K
Valkeasuo		Vso		Linjavaihde	583+976	00450	Niirala-raja-Säkäniemi	Tohmajärvi			K
Valtimo		Vlm		Liikennepaikka	808+636	00475	Nurmes-Kontiomäki	Valtimo	M		K
Vammala		Vma		Liikennepaikka	245+885	00176	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		K
Vanattara		Vtr		Liikennepaikka	172+340	01295	Riihimäki-Tampere	Lempäälä	K		
Vantaankoski	Vandaforsen	Vks		Seisake	14+907	00839	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Varkaus		Var		Liikennepaikka	424+685	00432	Pieksämäki-Joensuu, Varkaus-Kommila	Varkaus	K	K	K
Vartius		Vus		Liikennepaikka	753+755	00941	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo	M		K
Vartius-raja		Vur		Liikennepaikka	755+856	00949	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo			
Vasikkahaka		Vkh		Liikennepaikka	31+175	01300	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi	K		
Vaskiluoto	Vasklot	Vsk		Liikennepaikka	496+463	00291	Vaasa-Vaskiluoto	Vaasa		K	K
Vehkala	Veckal	Veh		Seisake	15+997	01337	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Venetmäki		Vki		Liikennepaikka	433+164	00428	Jyväskylä-Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Vesanka		Vn		Liikennepaikka	364+469	00239	Haapamäki-Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Vieki		Vk		Linjavaihde	753+979	00471	Joensuu-Nurmes	Liekka			K
Vierumäki		Vrm		Linjavaihde	153+801	00112	Lahti-Heinola	Heinola			K
Vihanti		Vti		Liikennepaikka	684+573	00334	Seinäjoki-Oulu	Raahe	K	K	K
Vihtari		Vih		Liikennepaikka	489+889	00438	Pieksämäki-Joensuu	Heinävesi	K		K
Vihtavuori		Vri		Liikennepaikka	395+230	00248	Jyväskylä-Äänekoski	Laukaa	K		
Viiala		Via		Liikennepaikka	154+288	00155	Riihimäki-Tampere	Akaa	K		K
Viinjärvi		Vnj		Liikennepaikka	656+569	00440	Siilinjärvi-Viinjärvi, Pieksämäki-Joensuu	Liperi	K		K
Villähde		Vlh		Liikennepaikka	140+442	00104	Riihimäki-Kouvola	Lahti	K		
Vilppula		Vlp		Liikennepaikka	274+760	00196	Orivesi-Seinäjoki, Vilppula-Mänttä	Mänttä-Vilppula	K	K	K
Vinnilä		Vin		Liikennepaikka	131+243	01305	Riihimäki-Tampere	Hämeenlinna	K		
Virkamies		Vms		Liikennepaikka	25+931	01339	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Voltti		Vt		Liikennepaikka	479+402	00302	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		K
Vuohijärvi		Vhj		Liikennepaikka	221+308	00541	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		K
Vuojoki		Vjo		Liikennepaikka	318+501	01310	Kokemäki-Rauma	Eurajoki	K		
Vuokatti		Vkt		Liikennepaikka	868+838	00383	Nurmes-Kontiomäki, Vuokatti-Lahnaslampi	Sotkamo	M		K
Vuonilahti		Vsl		Liikennepaikka	705+240	00467	Joensuu-Nurmes	Liekka	K		
Vuonos		Vns		Liikennepaikka	588+116	00863	Sysmäjärvi-Vuonos	Outokumpu			K
Vuosaari	Nordsjö	Vsa		Liikennepaikka	50+184	01321	Kerava-Vuosaari	Helsinki	K	K	K
YKSPIHLAJA		Yks		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Kokkola-Ykspihlaja				
Ykspihlaja tavara		Ykst		Liikennepaikan osa (Ykspihlaja)	553+900	00315		Kokkola		K	K
Ykspihlaja väliratapiha		Yksv		Liikennepaikan osa (Ykspihlaja)	555+511	01326		Kokkola		K	K
Ylistaro		Yst		Seisake	439+558	00296	Seinäjoki-Vaasa	Seinäjoki			
Ylitornio	Övertorneå	Ytr		Seisake	946+041	00789	Tornio-Kolari	Ylitornio			
Ylivalli		Ylv		Liikennepaikka	302+016	00654	Tampere-Seinäjoki	Kurikka	K	K	K
Ylivieska		Yv		Liikennepaikka	630+343	00320	Iisalmi-Ylivieska, Seinäjoki-Oulu	Ylivieska	M	K	K
Yläkoski		Ylk		Liikennepaikka	416+849	00867	Suonenjoki-Yläkoski	Suonenjoki		K	K
Ylämylly		Yly		Liikennepaikka	639+019	00913	Pieksämäki-Joensuu	Liperi	K		K
Ylöjärvi		Ylö		Liikennepaikka	200+753	00211	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Ypykkävaara		Ypy		Liikennepaikka	729+780	00940	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo	K		K
Äetsä		Äs		Liikennepaikka	258+280	00174	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		K
Ähtäri	Etseri	Äht		Liikennepaikka	346+067	00265	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri	K		K
Ämmänsaari		Äm		Liikennepaikka	750+448	00394	Kontiomäki-Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Äänekoski		Äki		Liikennepaikka	424+515	00252	Jyväskylä-Äänekoski, Äänekoski-Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormaus-kenttä	Seisontaraid e (m/liikenne paikka)	Seisontaraiteet	Nosturi	Polttoain e	Henkilö-liikennettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmioraide (KR)	VAK-ratapihat
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site			Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]					[t]					
Ahonpää				0	927	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Ahvenus				0	747	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Ainola	270	270	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Airaksela				0	819	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Aittaluoto				0	—	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Ajos				0	—	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Alapitkä				0	664	25 A	18	—	—			—	—	—	T	—	—
Alavus	79	203	265	2	711	—	—	—	—	664	833	—	—	H	—	—	—
Alholma				0	—	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Arola				0	1087	25 A	24	—	—			—	—	—	T	—	—
Asola				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Aviapolis	230	230	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Dragsvik	70	70	550	1	925	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Dynamiittivaihde				0	—	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Eläinpuisto-Zoo	89	89	265	1	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Eno	80	80	550	1	664	25 A	—	—	—	K	—	—	—	H	—	—	—
Ervelä				0	748	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Eskola				0	955	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Espoo	240	322	550	4	326	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Haapajärvi	84	84	265	1	731	25 A	—	—	—	K Y	748	006	—	H	—	—	—
Haapakoski				0	725	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—	—
Haapamäen kyllästämö				0	—	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Haapamäki	188	325	265	4	644	63 A	95	—	—	K	2105	407, 408, 409	—	H	—	—	—
Haarajoki	220	220	550	2	240	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Hakosilta				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Haksi	20	20	265	1	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Hamina				0	834	25 A	—	K	—	Y	—	—	Y	—	—	—	K
Hammaslahti				0	686	—	—	—	—	K Y	—	—	—	—	—	—	—
Hanala				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Hanhikoski				0	—	—	20	—	—	K	—	—	—	—	—	—	—
Hankasalmi	233	289	265	2	754	25 A	27	K	K Y	423	306, 371	—	—	H	—	—	—
HANKO																	
Hanko asema	150	150	550	1	274	63 A	—	K	—	5302	003, 004, 011, 012, 113, 115, 116, 117, 118, 119	—	Y	H	—	—	—
Hanko tavara				0	737	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Hanko-Pohjoinen	68	68	550	1	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Harjavalta	250	250	550	2	766	25 A	—	—	—	K	2841	303, 304, 305, 306, 307, 308	—	H	—	—	—
Harju				0	786	—	—	—	—		1158	134, 135	—	—	—	—	—
Harviala				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Haukipudas				0	833	—	12	—	—	K	—	—	—	—	—	—	—
Haukivuori				0	891	—	—	—	—	K	—	—	—	—	T	—	—
HAUSJÄRVI																	
Hausjärvi tavara				0	656	—	—	—	—	K	—	—	Y	—	—	—	—
Oitti	102	102	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Haviseva				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Heikkilä				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Heinola				0	613	—	15	—	—	K	1027	004, 005	—	—	—	—	—
Heinoo				0	734	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Heinävaara				0	—	—	—	—	—	K	—	—	—	—	T	—	—
Heinävesi	100	206	265	2	570	—	9	—	—	K	366	203	—	H	—	—	—
HELSINKI																	
Helsinki asema	244	456	550	19	455	—	—	—	—	1366	115, 116, 120, 225, 841	—	—	H	—	—	—
Pasila asema	248	430	550	11	—	—	—	—	—	762	255, 256, 257, 258, 259	—	—	H	—	—	—
Pasila autojuna-asema	450	450	550	2	—	63 A	—	K	—	539	105, 106	—	—	H	—	—	—
Ilmala asema	270	270	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Helsinki Kivihaka				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Pasila tavara				0	727	63 A	230	K	K Y	3783	107, 108, 109, 110, 111, 112	—	—	—	—	—	—
Ilmala ratapiha				0	—	1500 V, 63 A	29	—	—	23696	Katso taulukko alla	—	Y	—	—	—	—
Käpylä	279	336	550	3 (2)	—	—	—	—	—	325	525	—	—	H	—	—	—
Oulunkylä	266	266	550	2	—	—	—	—	—	38	564	—	—	H	—	—	—
Henna	220	220	550	2	998	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Herralta	110	110	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Hirola				0	760	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Hikiä	120	120	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Hillosensalmi	165	165	550	1	797	—	—	—	—			—	—	H (20.6.–14.8.2022)	—	—	—
Hinthaara	55	65	265	3	—	—	—	—	—	90	003	—	—	—	—	—	—
Hirvineva				0	753	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Humppila	245	427	550	3	753	25 A	29	—	—	K Y	—	—	—	H	—	—	—
Huopalahti	270	270	550	4	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Huutokoski				0	659	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Hyrnsalmi				0	734	25 A	12	—	—	K	794	002	—	—	—	—	—
Hyrkäs				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Hyvinkää	104	315	550 (265)	3 (1)	814	25 A	20	—	—	1440	009, 031, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 252, 353	—	—	H	—	—	—
Hämeenlinna	257	450	550	3	1038	25 A	34	K	K	3075	308, 309, 310, 371	—	—	H	—	—	—
Härnä	352	352	550	1	808	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Höjjäkkä	60	60	265	1	—	—	—	—	—	K Y	730	752, 753	—	H	—	—	—
Ii				0	687	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—	—
Iisalmen teollisuusraiteet				0	—	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	—	—
Iisalmi	70	353	265	3	734	1500 V, 63 A	58	K	Y	690	013, 021, 022, 023	—	Y	H	—	—	—
Iittala	170	170	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Ilola	27	27	265	1	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Ilomantsi				0	771	25 A	—	—	—	K	—	—	—	—	T	—	—
IMATRA																	
Imatra asema	450	450	265	1	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Imatra tavara				0	889	1500 V, 63 A	—	—	—	K Y	2502	047, 602, 621, 622, 623, 673, 690	—	Y	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormaus- kenttä	Seisontaraid e (m/liikenne paikka)	Seisontaraiteet	Nosturi	Polttoain e	Henkilö- liikennettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmioraide (KR)	VAK-ratapihat
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site			Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]					[t]					
Imatrankoski				0	1197	—	18	K	K	1113	301, 307, 308, 310	—	—	—	T	—	—
Immola				0	518	—	—	—	—	—	—	—	Y	—	T	—	—
Pelkola				0	1373	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Imatrankoski-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Inha				0	—	—	43	—	K	249	432	—	—	—	T	—	—
Inkeroinen	120	172	265	3	792	—	23	—	K	1838	006, 007, 008, 010, 011	—	—	H	T	—	—
Inkoo				0	243	25 A	14	—	—	399	483	—	—	H	—	—	—
Isokyrö	110	150	550, 265	2	509	—	—	—	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Jalasjärvi				0	762	—	—	—	K	363	004	—	—	—	T	—	—
Jepua				0	825	—	16	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
JOENSUU																	
Joensuu asema	239	377	265	3	561	1500 V, 63 A	46	—	K	4464	Katso taulukko alla	—	—	H	T	20, Y	K
Joensuu Peltola				0	621	—	—	—	K Y	461	067	—	—	—	T	—	K
Joensuu Sulkulahti				0	692	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	K
Jokela	313	321	550	3	821	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Joroinen				0	—	—	—	—	K	881	272	—	—	—	T	—	—
Jorvas	99	124	265	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Joutseno	460	460	550	2	811	—	—	—	K	626	440, 441	—	—	H	T	—	—
Juankoski				0	583	25 A	—	—	K	631	403	—	—	—	T	—	—
Jutila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juupajoki	80	80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Juurikorpi				0	789	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	160	449	550	4	796	1500 V, 63 A	89	K	Y	5485	Katso taulukko alla	Y	Y	H	T	—	—
Jämsä	387	387	550	2	769	25 A	—	—	K	1601	006, 007, 008	—	—	H	T	—	—
Jämsänkoski				0	873	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	20	—
Järvelä	122	122	550	3	630	—	—	—	K	—	—	—	—	H	T	—	—
JÄRVENPÄÄ																	
Järvenpää asema	200	383	550	3	—	—	29	K	—	467	714	—	—	H	T	—	—
Saunakallio	180	272	265, 550	4	614	—	—	—	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Purola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kaipainen				0	770	—	19	—	Y	—	—	—	—	—	T	—	—
Kaipola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Kaitjärvi				0	1110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Kajaani	350	350	265	2	837	1500 V, 63 A	122	—	K	1624	681, 696, 697, 698	—	—	H	T	—	—
Kaleton				0	—	—	27	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalkku				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	T	—	—
Kalliovarasto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaivitsa				0	864	—	—	—	K	946	784	—	—	—	T	—	—
Kangas				0	933	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kannelmäki	226	226	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kannonkoski				0	—	—	13	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Kannus	452	452	550	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Karhejärvi				0	778	25 A	4	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
Karhukangas				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karjaa	249	352	550	4	765	63 A	—	—	K	1882	005, 006, 007, 034, 061, 062, 063	—	—	H	T	20	—
Karkku	250	250	550	1	856	—	—	—	—	377	033	—	—	H	—	—	—
Karviainen				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	843	—	—	—	Y	2186	742, 743, 744, 748	—	—	—	T	Y	—
Kattilaharju				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhajoki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhava	450	450	550	1	803	—	—	—	K	—	—	—	—	H	T	—	—
Kauklahti	270	270	550	3	447	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kaulinranta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauniainen	194	204	265	3	269	—	—	—	—	792	004, 005, 043	—	—	H	T	—	—
Kaupplanmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Kausala	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Keitelelohja				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Kekomäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
KEMI																	
Kemi asema	450	450	265, 550	2	949	63 A	148	—	K	4610	901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 931, 932	—	Y	H	T	Y	—
Kemi Sahansaari				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kemijärvi	350	350	265	1	501	1500 V, 63 A	6	K	K Y	1617	973, 975, 976	—	—	H	T	KR	—
Kempele	450	450	550	1	762	25 A	9	—	K	—	—	—	—	H	—	—	—
Kera	216	224	265	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
KERAVA																	
Kerava asema	270	392	550	4	—	25 A	—	—	—	—	—	—	—	H	—	KR	—
Kytömaa				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kerimäki	108	108	265	1	398	—	—	—	K	—	—	—	—	H	T	—	—
Kesälahti	322	322	265	1	671	—	—	—	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Keuruu	111	111	550	1	676	—	—	—	K	676	502	—	—	H	T	—	—
Kiiala	49	49	265	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kilo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kilpua				0	750	25 A	—	—	—	422	353	—	—	—	—	—	—
Kinahmi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kinni				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirjola				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirkkonummi	273	310	550	3	612	—	—	—	K	1239	005, 006, 024, 026	—	—	H	—	—	—
Kirkniemi				0	585	—	—	—	—	1145	564, 565	—	—	—	T	—	—
Kitee	355	355	265	1	660	25 A	18	—	K Y	—	—	—	—	H	T	—	—
Kiukainen				0	768	—	14	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
Kiuruvesi	126	126	265	1	638	25 A	80	—	K Y	686	286, 287	—	—	H	T	—	—
Kivesjärvi				0	1118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kivistö	292	336	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kohtavaara	56	56	265	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Koivu				0	617	—	32	—	K	499	473	—	—	—	T	—	—
Koivuhovi	278	278	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormaus- kenttä	Seisontaraid e (m/liikenne paikka)	Seisontaraiteet	Nosturi	Polttoain e	Henkilö- liikennettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmioraide (KR)	VAK-ratapihat
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site			Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]					[t]					
Lovisan satama				0	683	25 A	28		K Y	282	001				T		
Luikonlahti				0	892				K Y						T		
Lusto	124	124	265	1										H	T		
Luumäki				0	1234		14		Y	1106	006, 007				T		
Lähessuo				0	925												
Länkipohja				0	799												
Maanselkä				0					K	597	002						
Maaria				0	743												
Madesjärvi				0	774	25 A	8		K						T		
Majajärvi				0	717												
Maksniemi				0	925												
Malmi	318	348	550	2										H			
Malminkartano	284	284	550	2										H			
Mankala				0	0												
Markkala				0	753												
Martinlaakso	233	233	550	2										H			
Masala	267	267	550	2										H			
Matkaneva				0													
Mattila				0													
Melalahti				0													
Metsäkansa				0													
Mikkeli	424	452	550	3	760	25 A	5		K Y	898	656, 657		Y	H	T		Y
Misi	350	350	265	1	718	63 A	52	K	K	2063	873, 874, 893			H	T		
Mommila	120	120	550	2										H			
Muhos	212	212	265	1	670	25 A	24		K					H			
Mukkula				0					K	546	302				T		
Murtomäki				0					K	483	594				T		
Mustio				0			55		K						T		
Mustolan satama				0					Y						T		
Muukko				0	784												
Muurame				0	841	25 A											
Muurola	316	318	265	2	724									H			
Myllykangas				0	848												
Myllykoski	120	120	550	2										H			
Myllymäki	216	216	265	1					K	792	332			H	T		
Myllyoja				0													
Mynttiä				0													
Mynämäki				0	495												
Myyrämäki	231	231	550	2										H			
Mäkkylä	270	288	550	2										H			
Mäntsälä	220	220	550	2	998									H			
Mänttä				0	553				K	1006	001, 005				T		
Mäntyharju	457	457	550	2	989		159		K	87	386			H	T		
Mäntyluoto				0	779				Y	4092	901, 902, 903, 904, 905, 906				T		
Naantali				0	393		20			904	001, 003				T		
Naarajärvi				0	770				K						T		
Nakkila				0	733												
Nastola	120	120	550	2										H			
Niemenpää				0													
Niinimaa				0					K	704	932						
Niinimäki				0	1077												
Niinisalo				0			21		K	1893	001, 003, 021						
Niirala				0	987	25 A			K	5610	Katso taulukko alla				T		K
Niirala-rajana				0											T		
Niittylahti				0	695												
Nikkilä	45	45	400	1													
Niska				0	925												
Nivala	97	97	265	1	825	25 A			K					H	T		
Nokia	250	250	550	1	865		120		K	1003	004, 005, 014			H	T		
Nummela				0	328				K						T		
Nurmes	71	205	265	2	850	25 A	50	K		3303	001, 011, 013, 014, 851, 853, 855, 856			H	T	18	
Närpiö				0						122	602						
Ohenmäki				0					K	575	002, 003						
Olli				0													
Onttola				0						645	852				T		
Orimattila				0			12		K	406	001				T		
Orivesi	273	360	550	3	765	25 A			K					H	T		
Orivesi keskusta	80	80	550	1										H		13,7	
Otanmäki				0					K						T		
Otava				0	735				K	302	535				T		
Oulainen	450	492	550	3	864	25 A	80		K	1380	304, 305			H	T		
OULU																	
<i>Oulunlahti</i>				0	945												
<i>Oulu Nokela</i>				0	990	63 A				3052	209, 210, 211, 230, 232, 233, 235, 240, 320		Y		T		
<i>Oulu Oritkari</i>				0		63 A	200		Y	2649	601, 602, 603				T		
<i>Oulu tavara</i>				0	769	25 A	6			3713	099, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108				T	Y	
<i>Oulu asema</i>	368	498	550, 265	3	488	1500 V, 63 A		K		1150	005, 006, 007, 191			H			
<i>Oulu Tuira</i>				0	759		66		K	213	072, 073				T		
Paimio				0	763												
Palopuro				0													
Paltamo	231	231	265	1	664	25 A			K	442	464			H	T		
Pankakoski				0					K Y	1431	032, 033, 034, 035				T		
Parikkala	294	379	265	3	705	25 A	30	K						H			
Parkano	600	600	550	3	941	25 A	10		K Y					H	T		

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormaus- kenttä	Seisontaraid e (m/liikenne paikka)	Seisontaraiteet	Nosturi	Polttoain e	Henkilö- liikennettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmioraide (KR)	VAK-ratapihat
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site			Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]					[t]					
Parola	180	192	550	2	923	—	31	Y	K	439	404	—	—	H	T	—	—
Patokangas				0	713	—	—	—	K Y			—	—	—	T	—	—
Pello	454	454	265	1	585	25 A	35	—	K Y			—	—	H	T	—	—
Peltosalmi				0	—	25 A	—	—	K	525	002	Y	—	—	T	—	—
Peräseinäjoki				0	762	—	16	—	K			—	—	—	T	—	—
Pesiökylä				0	—	—	—	—	—	963	001, 011	—	—	—	—	—	—
Petäjävesi	142	142	265	1	762	—	—	—	K			—	—	H	T	—	—
PIEKSÄMÄKI																	
<i>Pieksämäki asema</i>	332	611	265	4	499	1500 V, 63 A	5	—	Y	190	002	—	—	H	—	—	—
<i>Pieksämäki Temu</i>				0	947	63 A	—	—	K Y	3512	Katso taulukko alla	—	Y	—	—	KR	—
<i>Pieksämäki lajittelu</i>				0	875	—	—	—	—	24597	Katso taulukko alla	—	—	—	T	—	—
<i>Pieksämäki tavara</i>				0	775	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Pietarsaari				0	706	25 A	—	—	—	96	104	—	—	—	T	—	—
Pihlajavesi	99	120	265, 550	2	546	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Pihlajpudas				0	—	—	—	—	—	784	002	—	—	—	T	—	—
Piikkiö				0	303	—	—	—	K			—	—	—	T	—	—
Pikkarala				0	759	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Pitäjänmäki	270	306	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Pitkällio				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Pitkämäki				0	1153	—	—	—	K			—	—	—	T	—	—
Pohjankuru				0	301	—	—	—	K	557	003, 004	—	—	—	T	—	—
Pohjois-Haaga	240	240	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Pohjois-Louko				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Poikkeus				0	715	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Poiksilta				0	—	—	—	—	K	737	011	—	—	—	T	—	—
Pori	251	251	550	2	733	—	—	—	K Y	7277	Katso taulukko alla	—	Y	H	T	—	—
Porvoo	118	118	265	1	—	—	—	—	—	1232	003, 004, 005, 006, 007, 008, 042, 051	—	—	H	—	Y	—
Puhos				0	648	25 A	13	—	K	1050	004, 005	—	—	—	T	—	—
Puistola	274	274	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Pukinmäki	273	279	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Pulsa				0	1834	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Punkaharju	201	201	265	1	435	25 A	—	—	K	482	773	—	—	H	T	—	—
Pyhäkumpu				0	366	—	9	—	—			—	—	—	T	—	—
Pyhäkumpu				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
erkanemisvaihe												—	—	—	—	—	—
Pyhäsalmi	65	65	265	1	666	25 A	—	—	K			—	—	H	T	—	—
Pännäinen	450	450	550	2	750	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Raahe				0	1147	63 A	53	—	K	2429	004, 007, 008, 009	—	—	—	T	—	—
Raippo				0	1847	—	144	—	—	698	070	—	—	—	T	—	—
Raisio				0	—	—	—	—	—	943	253, 254, 257	—	—	—	T	—	—
Rajamäki				0	—	—	—	—	K	891	162, 163, 164	—	—	—	T	—	—
Rajaperkiö				0	746	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Rantasalmi				0	784	—	—	—	K			—	—	—	T	—	—
Rasinsuo				0	740	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Ratikylä				0	748	—	—	—	K			—	—	—	T	—	—
Rauha				0	791	—	—	—	K	540	483, 484	—	—	—	T	—	—
Rauhalahdi				0	—	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Rauma				0	916	25 A	15	K	Y	5468	301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 313, 314, 315	—	—	—	T	—	—
Raunio				0	759	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Rautaruukki				0	—	—	—	—	—			—	—	—	T	—	—
Rautjärvi				0	784	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Rautpohja				0	—	—	—	—	Y			—	—	—	T	—	—
Rekola	270	270	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Retretti	121	121	265	1	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
RIIHIMÄKI																	
<i>Riihimäki Arolampi</i>				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	K
<i>Riihimäki lajittelu</i>				0	719	—	—	—	Y	5207	030, 031, 032, 033, 034, 035, 036, 056	—	—	—	T	—	K
<i>Riihimäki tavara</i>				0	997	—	—	—	K Y	5305	082, 083, 084, 085, 086, 087, 088, 089	—	—	—	T	—	K
<i>Riihimäki asema</i>	80	472	550, 265	6	643	1500 V, 63 A	26	—	—	1937	011, 317, 345, 346, 349, 366, 367, 368, 369, 370	—	Y	H	—	Y	K
Riijärvi				0	757	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Riippa				0	968	—	—	—	—	766	505	—	—	—	—	—	—
Ristiina				0	765	—	—	—	K			—	—	—	T	—	—
Ristijärvi				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Rovaniemi	484	546	550, 265	3	731	1500 V, 63 A	188	K Y	K Y	3506	640, 674, 675, 681, 682, 683, 684	—	—	H	T	20	—
Ruha				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Runni	36	36	265	1	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Ruukki	454	454	550	1	738	—	—	—	K	602	554	—	—	H	T	—	—
Ruusumäki				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Ryttylä	171	173	550	2	—	—	7	—	K			—	—	H	T	—	—
Röyttä				0	—	25 A	—	—	K	2832	002, 003, 004, 005	—	—	—	T	—	—
Saakoski				0	816	25 A	5	—	—			—	—	—	—	—	—
Saari				0	692	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Saarijärvi				0	—	—	40	K	K	1139	002, 003	—	—	H	T	—	—
Salmi				0	736	—	—	—	K			—	—	—	—	—	—
Salo	306	308	550	3	380	—	—	K	K			—	—	H	T	—	—
Sammalisto				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Santala	70	70	550	1	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
Saunamäki				0	—	—	—	—	—			—	—	—	—	—	—
Savio	270	270	550	2	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
SAVONLINNA																	
<i>Savonlinna asema</i>		90	550	1	—	—	—	—	—			—	—	H	—	—	—
<i>Pääskylähti</i>	90	90	550	1	663	63 A	—	—	—			—	Y	H	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormaus- kenttä	Seisontaraid e (m/liikenne paikka)	Seisontaraiteet	Nosturi	Polttoain e	Henkilö- liikennettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmioraide (KR)	VAK-ratapihat
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site			Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]					[t]					
SEINÄJOKI																	
<i>Seinäjäki tavara</i>				0	861	25 A	40	—	K	5366	834, 835, 836, 837, 838, 839, 840	—	—	—	T	Y	—
<i>Seinäjäki asema</i>	396	459	550, 265	4	478	1500 V, 63 A	65	—	Y	5716	Katso taulukko alla	—	Y	H	T	21	—
Selänpää				0	772	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sieppijärvi				0	—	—	—	—	K	756	502	—	—	—	T	—	—
Sievi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siikkämäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SIILINJÄRVI																	
<i>Siilinjärvi asema</i>	156	360	265	2	702	25 A	—	—	K	791	606, 607	—	—	H	T	KR	—
<i>Ruokosuo</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	KR	—
Simo					990	—	46	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
Simpele	243	301	265	3	796	25 A	17	—	K	530	806	—	—	H	T	—	—
Sipilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sisättö				0	757	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siuntio	112	176	550	2	513	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Siuro					703	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
Skogby	68	68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Sköldvik				0	945	25 A	—	—	—	7008	002, 003, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 017	—	—	—	T	—	K
Soinlahti				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	T	—	—
Sorsasalo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Sukeva	239	239	265	1	624	25 A	—	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Suolahti				0	676	25 A	—	—	K	627	393	—	—	—	T	—	—
Suonenjoki	350	350	550	2	753	25 A	—	—	K	—	—	—	—	H	T	20	—
Suoniemi				0	743	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Syrjä				0	—	—	5	—	—	245	192	—	—	—	—	—	—
Syrjämäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sysmäjärvi				0	—	—	—	—	K	1186	602, 603	—	—	—	T	—	—
Säkäniemi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sänkimäki				0	—	—	—	—	K	603	253	—	—	—	T	—	—
Sääksjärvi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taavetti				0	723	—	18	—	—	452	404	—	—	—	T	—	—
Tahkoluoto				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	T	—	—
Taipale				0	829	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Talviainen				0	732	25 A	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Talvivaara				0	614	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Tammisaari	80	80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
TAMPERE																	
<i>Tampere tavara</i>				0	767	1500 V, 63 A	15	—	—	1497	875, 881, 991, 992, 993, 994, 995, 996	Y	Y	—	T	22	—
<i>Tampere Viinikka</i>				0	966	25 A	134	K	Y	3835	225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 722	—	—	—	T	—	K
<i>Tampere asema</i>	500	500	550	5	693	1500 V, 63 A	—	K	—	962	006, 007, 340	—	—	H	—	—	—
<i>Tampere Järvensivu</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	KR	—
Tapanila	272	272	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Tapavainola				0	748	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tavastila	47	47	265	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Tervajoki	171	171	265	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Tervola	231	301	265	2	709	25 A	11	—	K	—	—	—	—	H	—	—	—
Tesoma	250	250	550	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Teuva				0	—	25 A	—	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Tikkala				0	1029	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tikkaperä				0	925	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TIKKURILA																	
<i>Havukoski</i>				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hiekkaharju</i>	255	526	550	3	—	—	—	—	—	233	244	—	—	H	—	—	—
<i>Tikkurila asema</i>	320	445	550	6	412	—	30	—	K	564	002, 003	—	—	H	T	—	—
Tohmajärvi				0	735	—	—	—	K	917	273, 274	—	—	—	T	—	—
Toijala	450	450	550	4	690	25 A	—	—	K	3275	072, 073, 609, 610, 611, 612, 614, 697	Y	—	H	T	Y	—
Toivala				0	749	25 A	—	—	K	219	003	—	—	—	T	—	—
Tolsa	220	220	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Tommola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torkkeli				0	786	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TORNIO																	
<i>Tornio asema</i>				0	321	63 A	24	K	K	2559	012, 013, 016, 025, 028	—	—	—	T	—	—
<i>Tornio-raja</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Tornio-Itäinen	297	297	550	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	KR	—
Tuomarila	220	222	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Tuomioja				0	940	—	—	—	—	678	504	—	—	—	—	KR	—
Turenki	170	170	550	2	1204	—	—	—	K	846	204, 205	—	—	H	T	—	—
TURKU																	
<i>Kuppitaa</i>	420	420	550	2	632	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	K
<i>Turku asema</i>	315	466	550	6	756	1500 V, 63 A	—	K	—	544	018	—	Y	H	T	—	K
<i>Turku tavara</i>				0	382	25 A	10	—	K Y	2646	102, 103, 104, 105, 106, 107, 108	—	—	—	—	—	K
<i>Turku satama</i>	300	304	550	2	421	63 A	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	K
Tuupovaara				0	—	—	14	—	K	603	002	—	—	—	T	—	—
Tuuri	66	66	550	1	—	—	—	—	K	—	—	—	—	H	—	—	—
Törmä				0	857	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Törölä				0	756	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uimaharju	98	98	550	1	805	25 A	—	—	K Y	2263	356, 357, 358, 359	—	—	H	T	—	—
Urajala				0	732	—	8	—	—	157	733	—	—	—	—	—	—
Utajärvi	165	165	265	2	925	—	25	—	K	—	—	—	—	H	T	—	—
Utti				0	—	—	101	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Uusikaupunki				0	680	—	—	—	—	513	453	—	—	—	T	—	—
Uusikylä	120	120	550	2	1382	—	6	—	K	504	609, 614, 616	Y	—	—	T	—	—
Vaajakoski				0	725	—	14	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormaus- kenttä	Seisontaraid e (m/liikenne paikka)	Seisontaraiteet	Nosturi	Polttoain e	Henkilö- liikennettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmioraide (KR)	VAK-ratapihat
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site			Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]					[t]					
Vaala	182	182	265	2	1019	25 A	25	—	K			—	—	H	—	—	—
Vaarala				0	—	—	—	—	K			—	—	—	T	—	—
Vaasa	258	258	550	1	450	1500 V, 63 A	—	—	—	855	832, 833	—	—	H	T	—	—
Vahojärvi				0	716	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VAINIKKALA																	
<i>Vainikkala tavara</i>				0	1409	25 A	50	K	Y	2544	309, 310, 311, 312, 313, 322, 421	—	Y	—	T	—	K
<i>Vainikkala asema</i>	482	484	550, 265	3	952	—	—	—	K	290	423	—	—	H	T	—	K
Vainikkala-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	K
Valimo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Valkeakoski				0	346	—	54	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Valkeasuo				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
Vaitimo				0	756	—	—	—	K	798	002	—	—	—	T	—	—
Vammala	251	251	550	3	843	—	128	—	Y	—	—	—	—	H	T	—	—
Vanattara				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vantaankoski	193	196	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Varkaus	180	213	265	2	728	63 A	124	K	K Y	2115	105, 106, 108, 109, 111	—	—	H	T	KR	—
Vartius				0	1093	25 A	—	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Vartius-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Vasikkahaka				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vaskiluoto				0	—	—	Y	—	K Y	—	—	—	—	—	T	—	—
Vehkala	230	230	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Venetmäki				0	825	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vesanka				0	—	—	5	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
Viekki				0	—	—	—	—	K	1500	652, 653	—	—	—	—	—	—
Vierumäki				0	—	—	92	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Vihanti	450	450	550	2	698	—	—	—	K Y	602	404	—	—	H	—	—	—
Vihtari	58	98	265	2	562	25 A	134	—	K	706	303, 304	—	—	H	T	—	—
Vihtavuori				0	723	—	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Viiala	170	170	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Viinjärvi	132	186	265	2	641	25 A	—	—	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Villähde	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vilppula	112	112	550	1	694	25 A	—	—	K	962	201, 206, 212	—	—	H	T	—	—
Vinnilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Virkamies				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Voltti				0	761	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuohijärvi				0	710	—	15	K	—	1243	234, 235	—	—	—	T	—	—
Vuojoki				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuokatti				0	627	25 A	—	—	K Y	1245	001, 003	—	—	—	T	—	—
Vuonisahti	55	55	265	1	—	—	—	—	—	701	452	—	—	H	—	—	—
Vuonos				0	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Vuosaari				0	927	—	—	—	—	6098	Katso taulukko alla	—	—	—	T	—	—
YKSPIHLAJA																	
<i>Ykspihlaja tavara</i>				0	767	—	—	—	K Y	773	004, 030, 060	—	—	—	T	—	K
<i>Ykspihlaja väliratapiha</i>				0	939	63 A	—	—	K Y	1099	011, 040, 041	—	—	—	T	—	K
Ylistaro	177	177	265	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Ylitornio	167	167	265	1	—	25 A	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Ylivalli				0	1014	—	—	—	Y	519	003	—	—	—	—	—	—
Ylivieska	436	450	265	3	767	63 A	113	—	K Y	3859	Katso taulukko alla	—	—	H	T	20	—
Yläkoski				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	T	—	—
Ylämylly				0	—	—	77	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Ylöjärvi				0	712	—	62	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Ypykkävaara				0	1050	—	—	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Äetsä				0	924	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—	—	—
Ähtäri	82	224	265	2	614	—	—	—	—	599	533	—	—	H	—	—	—
Ämmänsaari				0	570	25 A	—	—	K	—	—	—	—	—	T	—	—
Äänekoski				0	850	25 A	14	—	K	1988	471, 495, 496, 498	—	—	—	T	—	—

Liikennepaikkakohtaiset seisontraiteet	
Ilmala ratapiha	131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 709, 710, 711, 712, 731, 732, 734, 735, 736, 737, 738, 743, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 812, 813, 814
Joensuu asema	006, 007, 008, 022, 023, 024, 025, 026, 027, 028, 301, 303, 304, 305
Jyväskylä	003, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 020, 021, 023, 024, 044, 045, 046, 140, 141, 142, 143, 301
Kotka Mussalo	702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716
Kotka tavara	522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 540
Kouvola asema	001, 003, 004, 008, 009, 010, 051, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 327, 328
Kouvola lajittelu	102, 116, 117, 120, 121, 122, 123, 125, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 156, 162, 163, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780
Niirala	176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 186, 187
Pieksämäki lajittelu	771, 772, 776, 778, 779, 784, 787, 810, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 839, 843, 844, 845, 846, 847
Pieksämäki Temu	153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 164
Pori	032, 033, 034, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 814, 815
Seinäjoki asema	305, 307, 308, 310, 380, 381, 845, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860
Vuosaari	901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 911, 912
Ylivieska	006, 007, 008, 009, 010, 011, 016, 017, 023, 024, 025, 028

Rautatieliikennepaikat / Tulossa olevat liikennepaikat

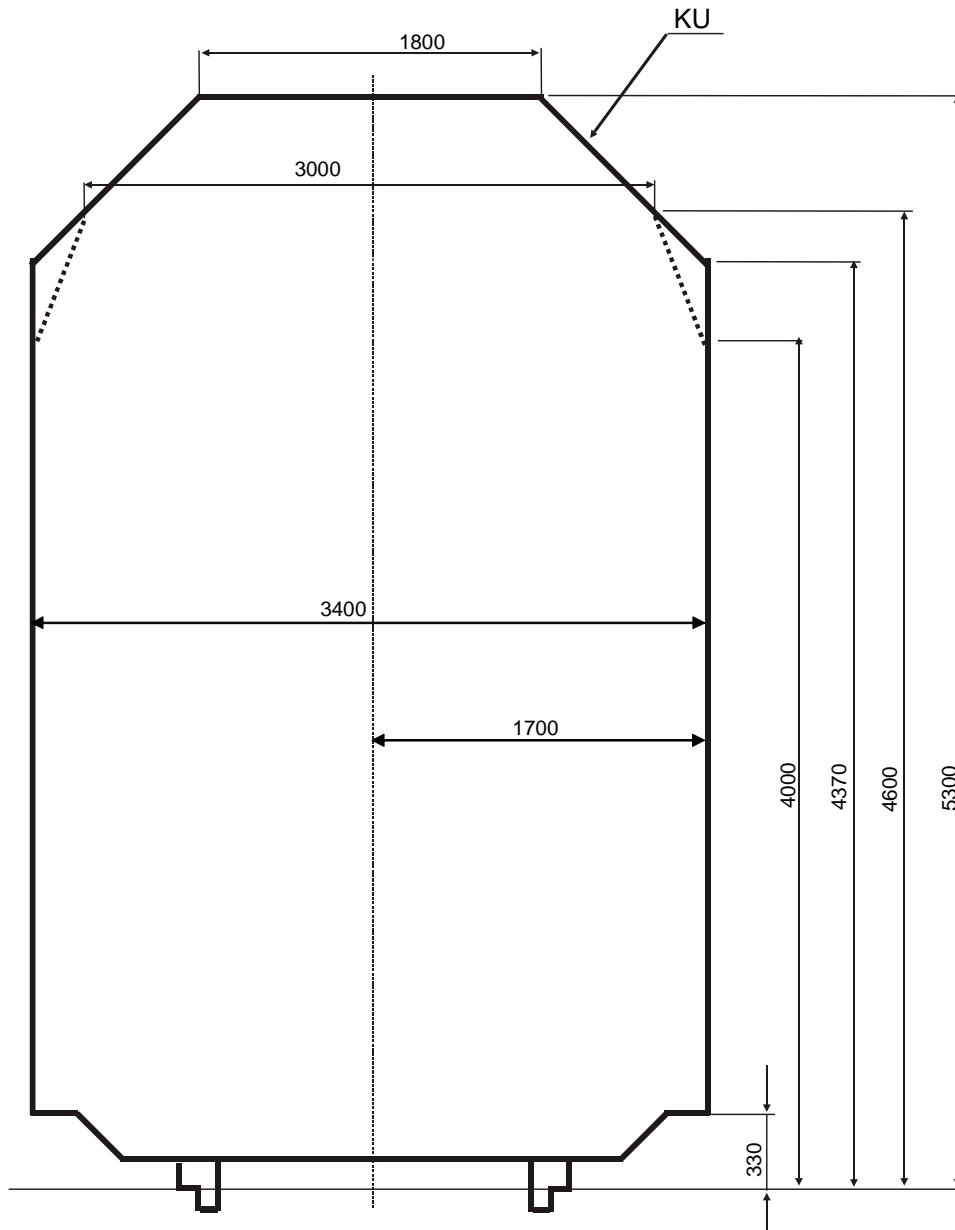
Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus/ manuaalinen	Yksityis- raiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Haimoo		Hmo			87+700	Hyvinkää-Karjaa	Vihti	K		
Heikkilänkangas		Hg			762+500	Oulu-Kontiomäki	Oulu	K		
Honkaranta		Hkr			572+882	Iisalmi-Ylivieska	Kiuruvesi	K		
Iisalmen kolmioraide		Ilk			553+399	Iisalmi-Ylivieska	Iisalmi	K		
Jäniskorpi		Jnk			586+419	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		
Karvoskylä		Kvä			662+676	Iisalmi-Ylivieska	Nivala	K		
Kiilinkangas		Kkg			299+490	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Kuninkaanmäki		Knm			38+500	Kerava-Vuosaari	Vantaa	K		
Kuusikkoniemi		Ksn			906+900	Oulu-Kontiomäki	Paltamo	K		
Laihalampi		Lhl			296+900	Tampere-Jyväskylä	Jämsä	K		
Lapinkylä		Lpk			19+900	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Latukka		Ltk			563+440	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi	K		
Nuojua		Nua			835+955	Oulu-Kontiomäki	Vaala	K		
Pappilänkangas		Pkg			308+633	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Petas		Pet			17+170	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Puikkokoski		Pui			665+680	Kontiomäki-Vartius-raja	Paltamo	K		
Puolukkasuo		Puo			23+510	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Rahkola		Rla			412+650	Orivesi-Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Rasimäki		Rmk			602+460	Pieksämäki-Kontiomäki	Kajaani	K		
Raudaskylä		Rkä			691+015	Iisalmi-Ylivieska	Ylivieska	K		
Ruoneva		Rnv				Seinäjoki-Oulu	Siikajoki	K		
Ruskeasanta	Rödsand	Rs			28+760	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Saarela		Srl			594+018	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		
Salmenmäki		Sal				Seinäjoki-Oulu		K		
Temmesjoki		Tmj				Seinäjoki-Oulu	Liminka	K		
Tuomaanvaara		Tva			682+300	Kontiomäki-Vartius-raja	Ristijärvi	K		
Tupavuori		Tvu			260+100	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Tupos		Tup			736+500	Seinäjoki-Oulu	Kempele	K		
Viinikkala	Vinikby	Vkl			22+590	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Yllikkälä		Yll			268+500	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		

Rautatieliikennepaikat / Ulkomaiset raja-asemat

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus/ manuaalinen	Yksityisraiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Buslovskaja		Bsl			288+000	Vainikkala raja – Viipuri		K		
Haaparanta	Haparanda	Hpa			888+130	Tornio-raja – Boden	Haparanda	K		
Kivijärvi		Kiv			759+800	Vartius-raja – Kostamus		K		
Svetogorsk		Stg			338+200	Imatrankoski-raja – Kamennogorsk (Antrea)		K		
Värtsilä		Vrs			553+300	Niirala-raja – Matkaselkä		K		

Kuormaulottuma

Kuormaulottumalla (KU) tarkoitetaan sitä tilaa, jonka sisällä avovaunussa olevan kuorman on pysyttävä vaunun ollessa keskiasennossa suoralla tasaisella raiteella.



Kuva 1. Kuormaulottuman päämitat.

Kuormaulottuman käyttö

Kuormaulottuma on voimassa koko rataverkolla myöhemmin esitetyin poikkeuksin.

Kuormaulottumaa voidaan käyttää vaunuissa, joiden akseli- tai telikeskiöväli on enintään 17,5 m, ja vaunun kuormausalan pituus akseli- tai telikeskiövälän ulkopuolella enintään 0,2 kertaa vaunun akseli- tai telikeskiöväli. Muissa tapauksissa kuormaus on tutkittava erikseen.

Jos kuorma voi kuljetuksen aikana siirtyä sivusuunnassa yli kuormaulottuman, kuorman leveyttä on vastaavasti vähennettävä. Jos kuorman siirtyminen kohottaa kuormaa sen joiltakin osin yli kuormaulottuman, kuorman korkeutta on vastaavasti vähennettävä.

Kuorman ulottuessa vaunun lattian alapuolelle noudatetaan tältä osin liikku-
van kaluston ulottuman (LKU) määräyksiä tai kuljetus on erikoiskuljetus.

Rajoitukset kuormaulottuman käytössä

Kuormaulottumaa (KU) rajoittavat sillat ovat rataosuudella Helsinki–Pasila
asema–Ilmala ratapiha. Silloilla voimassa oleva kuormaulottuma on merkitty
katkoviivalla (-----) kuormaulottumapiirroksen (kuva 1).

Useilla teollisuus- yms. raiteilla on kuormaulottumaan nähden rajoituksia,
jotka on otettava huomioon paikallisessa liikennöimisessä.

Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen tai muiden kuormayksiköiden kuljetusehdot

Kuormaulottuman ylittävät kuorma-autot, niiden perävaunut ja kontit saadaan
kuljettaa seuraavassa esitetyillä ehdoilla: Rautatieyrityksen turvallisuus-
johtamisjärjestelmän kohtaan kuormausohjeet - kuormaulottuman ylittävät
kuorma-autot, niiden perävaunut ja kontit.

Muut kuormaulottumaa suuremmat kuljetukset ovat erikoiskuljetuksia.

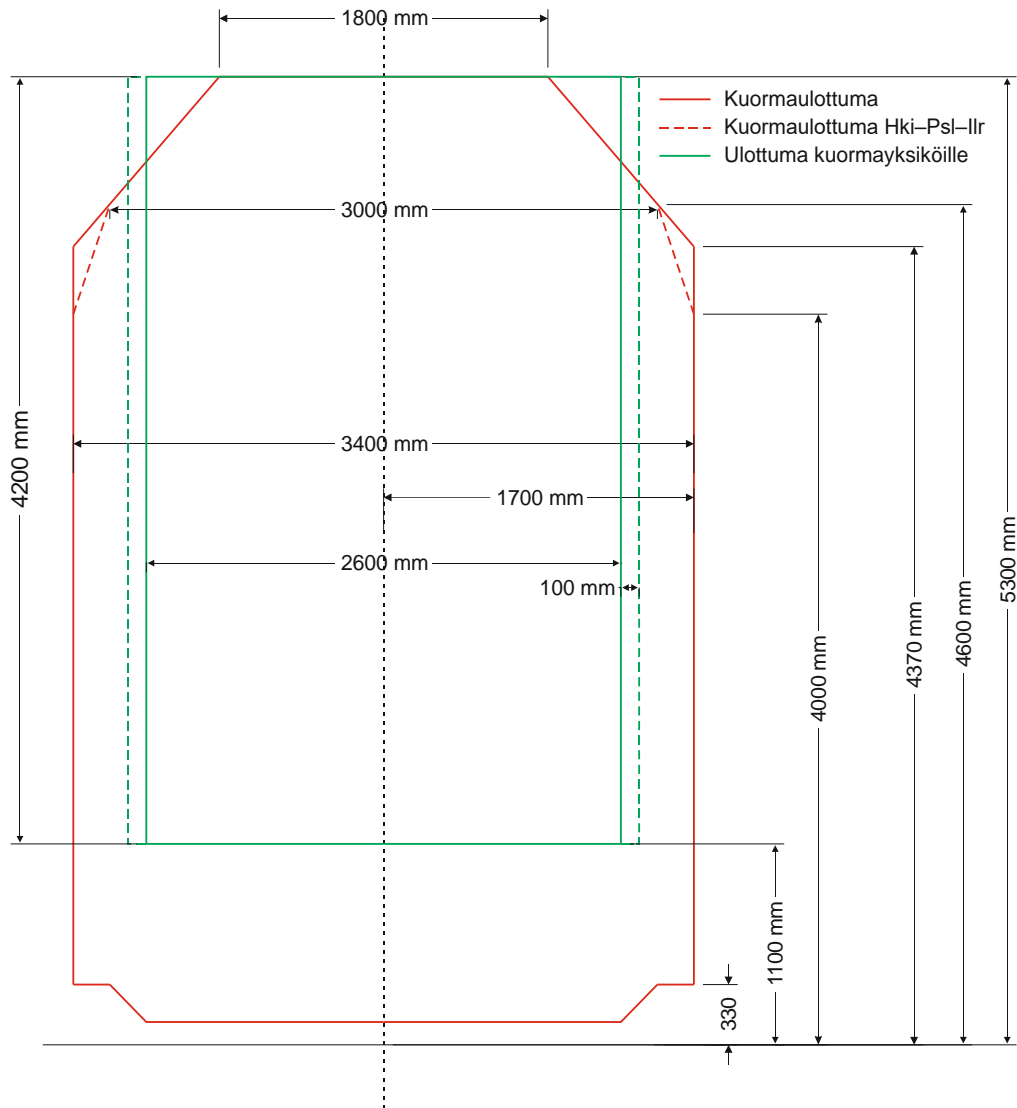
Kuormaus

Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen tai muiden kuormayksikköjen
kuormaus saadaan suorittaa, jos ajoneuvon suurin leveys on enintään
2 600 mm ja suurin korkeus on enintään 4 200 mm, jos lattiakorkeus on
1 100 mm.

Kuormauksen suurin korkeus kiskon selästä ei saa ylittää 53 00 mm ja sivu-
suuntainen kuormausepätkä saa olla enintään ±100 mm.

Kuormauksessa on noudatettava ajoneuvokuljetuksiin tarkoitettujen vaunujen
(yhdistettyjen kuljetusten vaunuihin), ajoneuvojen kuormaamisesta tavara-
vaunuun annettuja kuormausohjeita.

Kuormausmitat on esitetty lisäksi kuvassa 2.



Kuva 2. Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen ja muiden kuormayksiköiden kuormausmitat.

Rataosat ja raiteet, joilla kuormaulottuman ylittävien vaunujen kuljettaminen on sallittua

Kuormaulottuman ylittäviä ajoneuvoja tai kuormayksiköjä saa kuljettaa taulukoissa 1 ja 2 mainituilla rataosilla taulukon 3 kalustoluokan mukaisesti. Rataosat on lisäksi esitetty kuvassa 3.

Niillä liikennepaikoilla, joita ei ole mainittu taulukoissa eri rataosien kohdalla, saadaan käyttää kaikkia turvalaitosten käyttö säännön mukaisia läpiajettavia junakulkuteitä.

Jos taulukossa on mainittu jonkin liikennepaikan kohdalla raide, joka samaa raidenumeroa käyttäen on jaettu eri kirjaimin erotettuihin osiin, raiteen pelkkä numero tarkoittaa kaikkia tällaisia osia.

Jos näissä kuljetuksissa tarvitaan vaihtotyötä varten sellaisia raiteita, joita tässä ei ole mainittu, ne on määriteltävä paikallisesti ratateknistä asiantuntijaa hyväksi käyttäen.

Sähköistetyllä radalla tai sen läheisyydessä tapahtuvasta vaunun kuormausmisesta, tarkastamisesta ja purkamisesta on noudatettava annettuja turvallisuusmääräyksiä.

Taulukko 1. Vaunun pituus $\leq 24,0$ m.

Vaunun pituus $\leq 24,0$ m	
I	Helsinki–Kemi–Tornio / Rovaniemi
II	Helsinki–Karjaa–Turku
III	Hanko–Hyvinkää
IV	Uusikaupunki–Turku–Toijala
V	(Tampere)–Lielähti–Mäntyluoto / Tahkoluoto / Rauma
VI	Seinäjoki–Vaskiluoto
VII	Tampere–Jämsä–Pieksämäki
VIII	Riihimäki–Kouvola–Ämmänsaari
IX	Kouvola–Lieksa
X	Pieksämäki–Varkaus–Joensuu
XI	Kontiomäki–Oulu
XII	Viinijärvi–Siilinjärvi
XIII	Kouvola–Kotka / Kotka Mussalo
XIV	Lahti–Loviisan satama
XV	Kerava–Hakosilta
XVI	Luumäki–Vainikkala-raja
XVII	Rovaniemi–Kemijärvi

Taulukko 2. $24,0$ m \leq Vaunun pituus $\leq 26,0$ m.

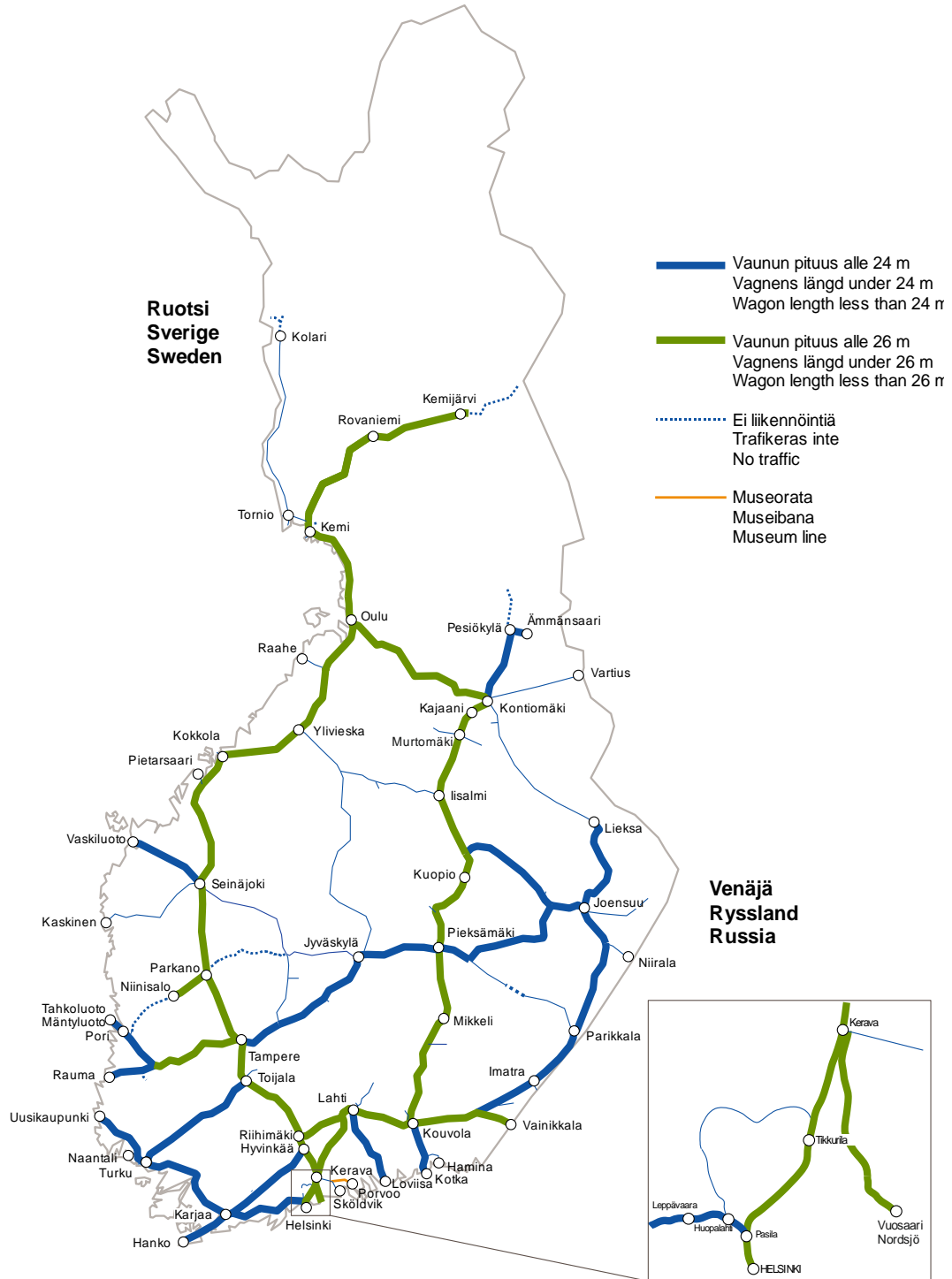
24,0 m \leq Vaunun pituus $\leq 26,0$ m	
XVIII	Helsinki–Oulu
XIX	Riihimäki–Kouvola–Vainikkala-raja
XX	Kerava–Hakosilta
XXI	Kouvola–Kontiomäki–Oulu–Kemijärvi
XXII	Lielähti–Kokemäki
XXIII	Parkano–Niinisalo
XXIV	Kerava–Vuosaari

Yhdistettyjen kuljetusten vaunukalusto ja nopeus

Yhdistettyjen kuljetusten kalusto on jaettu päämittojen perusteella kahteen luokkaan, joille on mainittu sallitut rataosat eri kuljetusväleillä taulukoissa 1 ja 2.

Taulukko 3. Yhdistettyjen kuljetusten kaluston päämitat.

Yhdistettyjen kuljetusten kaluston päämitat				
Luokka	Pituus [s] puskimineen / kytkentäpituus enintään	Telikeskiöväli	Suurin akseliväli (sisimpien pyöräkertojen väli)	Esimerkki- vaunu
A	$s \leq 24,0$ m	18,4 m	16,6 m	Rbnqss
B	$24,0$ m $\leq s \leq 26,0$ m	20,0 m	18,2 m	Sdggngqss-w



Kuva 3. Kuormautottuman ylittävien ajoneuvojen kuljettaminen eri rataosilla.

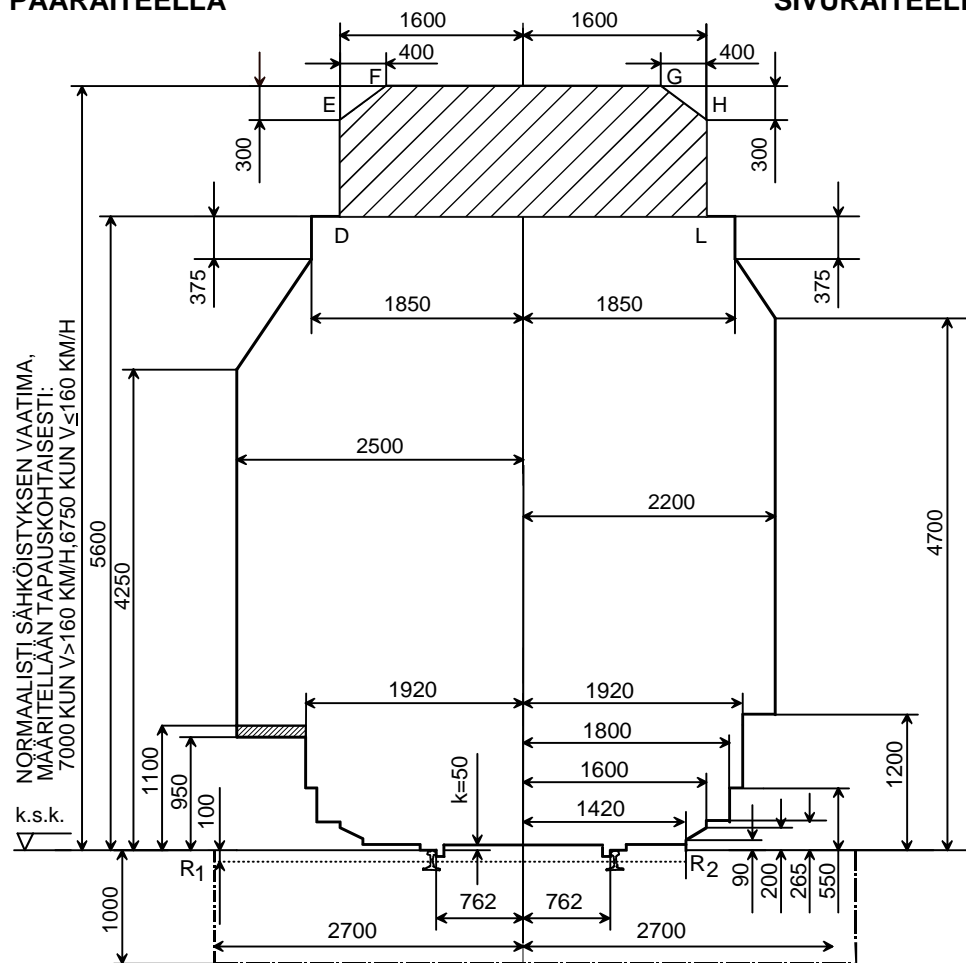
Aukean tilan ulottuma

Aukealla tilan ulottuman sisälle ei saa sijoittaa kiinteitä rakenteita tai laitteita.

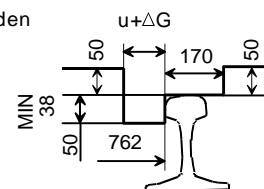
Aukean tilan ulottuman (ATU) muoto ja mitat suorassa raiteessa, linjalla ja ratapihalla ilmenevät kuvasta 1. Ajojohtorakenteen asennustilan ja veturin virroittimen läpikulkutilan sähköistetyillä radoilla osoittaa murtoviiva D-E-F-G-H-L. ATUn levytykset kaarteissa, rajoitukset ja muut tarkemmat ohjeet on esitetty julkaisussa *Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 2 Radan geometria*.

PÄÄRAITEELLA

SIVURAIITEELLA



- rajaviiva aukean tilan ulottumalle
- rajaviivan yläpuolella sallitaan vain vaihteiden ja turvalaitteiden osia, tasoristeysten päällysteitä yms.
- rajaviivan yläpuolella ei sallita rataan kuulumattomia perustuksia, köysiä, putkijohtoja, kaapeleita ym.
 $u_{\min} = 41$ $u + \Delta G =$ laippauran levitys kaarteissa
- sähköistetyt ja sähköistettävät raiteet
- alue, johon saa asentaa vain radan merkkejä ja opastimia



LAIPPAURA

Kuva 1. ATUn päämitat.

Todellinen läpikulku-ulottuma

ATUa on noudatettava rakennettaessa ja asennettaessa uusia rakenteita ja laitteita raiteen läheisyyteen. ATU tai poikkeukset siitä muodostavat erikoiskuljetuksia silmällä pitäen ns. todellisen käytettävissä olevan aukean tilan ulottuman eli läpikulku-ulottuman. Tiedot läpikulku-ulottumasta pidetään rataosittain koottuna ja sitä tarkistetaan jatkuvasti kunnossapitäjien toimesta.

Yliraskaiden vaunujen kuljettaminen

Vaunu, jonka akselipaino ylittää verkkoselostuksen karttapalvelussa eri rata-osuuksille ilmoitetun suurimman akselipainon, on yliraskas kyseiselle rataosuudelle. Ehdot itäisen yhdysliikenteen vaunujen kuljettamisesta yli 225 kN akselipainoilla on esitetty alla olevissa kappaleissa.

Vaunun kuormataulukon kuormaa ei saa tarkoituksellisesti ylittää. Liikakuorma on purettava ensimmäisellä mahdollisella liikennepaikalla, jos kuorman paino on enemmän kuin 5 % sallittua kuormaa suurempi vaunun suurimman akselipainon ollessa 225 kN ja enemmän kuin 2 % sallittua kuormaa suurempi vaunun suurimman akselipainon ollessa 250 kN.

Yliraskaat vaunut on kuljetettava erikoiskuljetuksia koskevien määräysten mukaisesti. Vaunun pyöräkerrat ja telien muu rakenne on tarkastettava ennen kuljetusta.

Yliraskaiden vaunujen tilapäinen kuljettaminen tulee kysymykseen satunnaisen tarpeen esiintyessä. Yliraskaan kuljetuksen luvan myöntäjän on ilmoitettava rataisännöitsijälle yliraskaasta kuljetuksesta radan päällysrakenteen kunnan tarkkailemiseksi.

Kotimaisten ja läntisen yhdysliikenteen vaunujen kuljettaminen ylikuormassa

Vaunun suurimman akselipainon ollessa 225 kN yksittäiset ylikuormassa olevat vaunut saa kuljettaa enintään seuraavin nopeuksin:

Päällysrakenneluokka	Suurin akselipaino kN	Nopeus km/h
A	225 ¹	20 ¹
B1	235	35
B2	235	50
C1, C2, D	235	80

OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen kuljettaminen yli 225 kN akselipainolla C- ja D-päällysrakenneluokan rataosuudella, jolla on sallittu liikennöinti enintään 250 kN akselipainolla

Suurin akselipaino on 250 kN.

Yli 225 kN mutta enintään 250 kN akselipainon OSJD/GOST-normien mukaisia tavaravaunuja voidaan kuljettaa yli 225 kN akselipainoille määrätyllä nopeudella, kuitenkin enintään 60 km/h.

¹ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla radoilla ja sivuraiteilla saadaan ainoastaan tilapäisesti kuljettaa nopeudella 20 km/h yksittäisiä yliraskaita vaunuja, joiden akselipaino on yli 200 kN, mutta enintään 225 kN. A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla radoilla ja sivuraiteilla on liikennöinti yli 225 kN akselipainolla kielletty.

OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen kuljettaminen yli 225 kN akselipainolla C- ja D-päällysrakenneluokan rataosuudella, jolla on sallittu liikennöinti enintään 225 kN akselipainolla

a) Akselipaino yli 225 kN, mutta enintään 235 kN

Suurin akselipaino on 235 kN.

Yksittäisiä yli 225 kN mutta enintään 235 kN akselipainon OSJD/GOST-normien mukaisia tavaravaunuja voidaan kuljettaa enintään 225 kN akselipainoille määrättyllä nopeudella, kuitenkin enintään 60 km/h.

Rataosalla Kouvola–Kotka kuljetukset 225–235 kN akselipainoilla on sallittu ilman vaunumäärärajoitusta.

b) Akselipaino yli 235 kN

Mikäli OSJD/GOST-normien mukaisen tavaravaunun akselipaino on yli 235 kN, kuljetusluvan alla luetelluille rataosille enintään 245 kN akselipainoon saakka antaa Rataliikennekeskus. Muille rataosille lupaa on haettava Väyläviraston tekniikka- ja ympäristöosastolta. Vaunut on kuljetettava erikoiskuljetuksena luvassa määrättyllä nopeudella.

Kerava–Sköldvik
Kokemäki–Harjavalta
Kokkola–Ykspihlaja
Riihimäki–Hakosilta
Kouvola–Kotka
Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo
Juurikorpi–Hamina
Luumäki–Joensuu
Imatra tavara–Imatrankoski-raja
Niirala-raja–Säkäniemi
Joensuu–Uimaharju

Kouvola–Pieksämäki
Pieksämäki–Kontiomäki
Pieksämäki–Joensuu
Siilinjärvi–Viinijärvi
Iisalmi–Ylivieska
Oulu–Laurila
Laurila–Tornio
Tornio–Röyttä
Oulu–Kontiomäki
Kontiomäki–Vartius-raja

OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen kuljettaminen yli 225 kN akselipainolla B-päällysrakenneluokan rataosuudella

Yksittäisiä OSJD/GOST-normien mukaisia tavaravaunuja voidaan tilapäisesti kuljettaa erikoiskuljetuksena enintään 235 kN akselipainoilla B1-päällysrakenneluokan rataosuudella nopeudella 35 km/h ja B2-päällysrakenneluokan rataosuudella nopeudella 50 km/h. Lupaa on haettava Rataliikennekeskukselta.

OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen kuljettaminen yli 225 kN akselipainolla K30- ja K33-kiskopainon raiteilla ja vaihteissa

Liikennöiminen OSJD/GOST-normien mukaisilla tavaravaunuilla yli 225 kN akselipainolla on kielletty K30- ja K33-kiskopainon raiteilla ja vaihteissa.

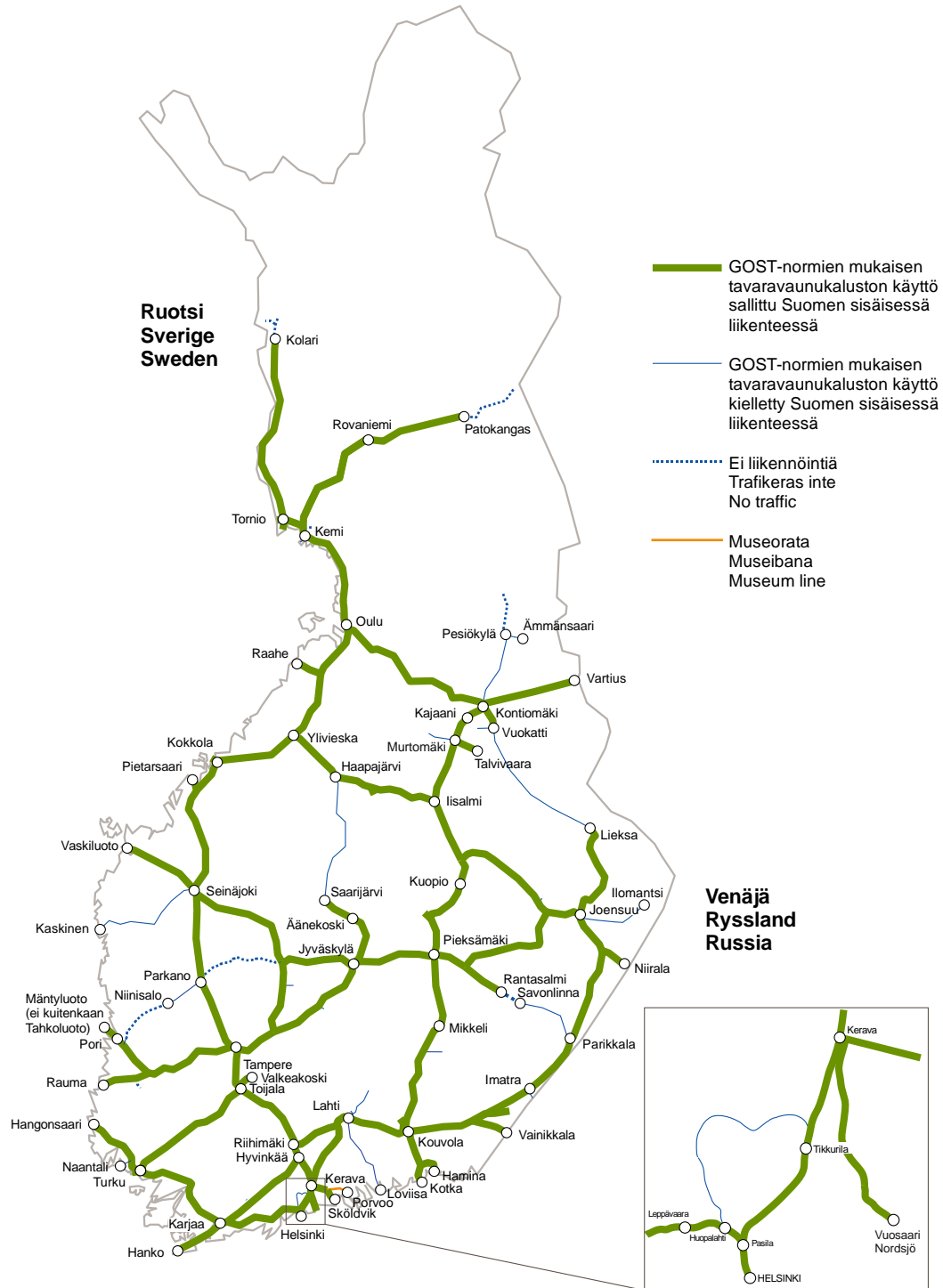
OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen kuljettaminen

OSJD/GOST-normien mukaiset tavaravaunut Suomen sisäisessä liikenteessä

OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen kuljettaminen valtion rataverkolla Suomen sisäisessä liikenteessä on sallittu rataosilla, joilla kiskopaino on vähintään 54 kg/m eikä rataosalla ole naulakiinnityksiä. Sallitut rataosat on esitetty kartassa 1.

Rautatieliikennepaikkojen tai niiden osien sivuraiteilla liikennöinti on kuitenkin sallittu, mikäli kiskopaino on vähintään 43 kg/m. Sivuraiteilla liikennöitäessä on kuitenkin huomioitava tämän liitteen sivun 3 ehdot.

Jos OSJD/GOST-normien mukaisessa tavaravaunussa on pyörävika (korkea iskuvoima, epätasainen kuormaus, lovipyörä), on noudatettava Väyläviraston ohjeen Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt) ehtoja.



Kartta 1. Rataosat, joilla OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen käyttö on sallittu Suomen sisäisessä liikenteessä.

OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen kuljettaminen sivuraiteilla

Jos junassa on yksikin **OSJD/GOST-normien** mukainen tavaravaunu, suurin nopeus seuraavien rautatieliikennepaikkojen tai niiden osien sivuraiteilla on 20 km/h.

Helsinki–Turku satama
Kauniainen

Huopalahti–Havukoski
—

Hyvinkää–Karjaa
Nummela

Karjaa–Hanko
—

Turku–Uusikaupunki
—

Uusikaupunki–Hangonsaari
—

Raisio–Naantali
—

Helsinki–Riihimäki
—

Kerava–Hakosilta
—

Kerava–Sköldvik
—

Kerava–Vuosaari
—

Riihimäki–Tampere
—

Toijala–Turku
—

Toijala–Valkeakoski
—

Tampere–Seinäjoki
Ylöjärvi
Peräseinäjoki
Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara

Lielähti–Kokemäki
—

Kokemäki–Pori
Pori

Pori–Mäntyluoto
Pori
Mäntyluoto

Mäntyluoto–Tahkoluoto
Mäntyluoto

Kokemäki–Rauma
—

Niinisalo–Parkano
—

Seinäjoki–Vaasa
Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara

Seinäjoki–Kaskinen
Seinäjoki asema
Kaskinen

Seinäjoki–Oulu
Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara
Ylivieska
Oulu tavara

Pännäinen–Pietarsaari
Pietarsaari

Tuomioja–Raahe
—

Riihimäki–Kouvola

—

Kouvola–Kuusankoski

—

Lahti–Heinola

Heinola

Lahti–Loviisan satama

—

Kouvola–Kotka

—

Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo

—

Juurikorpi–Hamina

—

Kouvola–JoensuuJoensuu Peltola
Joensuu asema**Luumäki–Vainikkala-raja**

—

Imatra tavara–Imatrankoski-raja

—

Niirala-raja–Säkäniemi

—

Joensuu–IlomantsiJoensuu Peltola
Joensuu asema**Joensuu–Nurmes**Joensuu Peltola
Joensuu asema**Nurmes–Kontiomäki**

Vuokatti

Kouvola–PieksämäkiPieksämäki asema
Pieksämäki Temu
Pieksämäki lajittelu
Pieksämäki tavara**Mynttilä–Ristiina**

Ristiina

Pieksämäki–KontiomäkiPieksämäki asema
Pieksämäki Temu
Pieksämäki lajittelu
Pieksämäki tavara
Kuopio asema
Kuopio tavara
Murtomäki**Pieksämäki–Joensuu**Pieksämäki asema
Pieksämäki Temu
Pieksämäki lajittelu
Pieksämäki tavara
Varkaus
Heinävesi
Joensuu asema
Joensuu Peltola**Murtomäki–Talvivaara**

Murtomäki

Varkaus–KommilaVarkaus
Kommila**Huutokoski–Rantasalmi**

—

Savonlinna–ParikkalaKerimäki
Punkaharju**Siilinjärvi–Viinijärvi**

—

Tampere–Jyväskylä

—

Orivesi–SeinäjokiVilppula
Alavus**Vilppula–Mänttä**

Vilppula

Haapamäki–Jyväskylä

—

Jyväskylä–PieksämäkiPieksämäki asema
Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu
Pieksämäki tavara

Jyväskylä-Äänekoski

—

Äänekoski-Haapajärvi

Haapajärvi

Iisalmi-Ylivieska

Pyhäsalmi

Haapajärvi

**Pyhäkumpu erkanemsvaihde-
Pyhäkumpu**

—

Oulu-Laurila

Oulu tavara

Laurila-Tornio-raja

—

Tornio-Kolari

Pello

Laurila-Kemijärvi

Rovaniemi

Misi

Kemijärvi

Kemijärvi-Patokangas

Kemijärvi

Oulu-Kontiomäki

Paltamo

Oulu tavara

Kontiomäki-Ämmänsaari

Hyrnsalmi

Pesiökylä

Kontiomäki-Vartius-raja

—

Nopeuden riippuvuus liikkuvasta kalustosta

Luetteloissa on ilmoitettu sellainen kalusto, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä toistaiseksi voimassa olevat käyttöönotto- tai markkinoillesaattamislupa. Kalustotyyppi lisätään ao. luetteloon sen jälkeen, kun se on saanut edellä mainitun käyttöönotto- tai markkinoillesaattamisluvan.

Taulukko 1. Vetokaluston ja moottorivaunujen suurimmat sallitut nopeudet.

Sarja	Päälysrakenneluokka					
	A ¹	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Dv12	50 ^{2,3}	100	110	125	125	125
Dr14, lisäpainoin	–	50	75 ⁴	75 ⁴	75 ⁴	75 ⁴
Dr16	–	70	110	140 ⁵	140 ⁵	140 ⁵
Dv17 9810 6003070-8	30	40	40	40	40	40
Dr17 9810 6006010-1	–	50	50	50	50	50
Dr17 9810 6007001-9	30	65	65	65	65	65
Dr18	– ⁶	90	90	90	90	90
Dv19 9810 8000048-3	20	20	20	20	20	20
Dr20	– ⁶	80	90	120	120	120
Dr25 9810 8029002-7	20	25	25	25	25	25
Dr25 9810 8021043-9	16	16	16	16	16	16
Dr25 9810 8129002-6	20	25	25	25	25	25
Dr25 9810 8129003-4	20	25	25	25	25	25
Dr25 9810 8129166-9	14	14	14	14	14	14
Dr27 9810 8121053-7-9810 8121054-9	8	8	8	8	8	8
Dr30 9810 1002001-5	60	60	60	60	60	60
Dr35 9810 8039011-6	20	60	60	60	60	60
Dr35 9810 8039013-2	35	60	60	60	60	60
Dr35 9810 8128001-9 ⁷	20	20	20	20	20	20
Dr35 9810 8139005-7	–	30	30	30	30	30
Dr35 9810 8139006-5	–	30	30	30	30	30
Dr45 9810 8049001-5	–	60	60	60	60	60
Sk 9010 9981201-7	7	7	7	7	7	7
Sk 9010 9981202-5	7	7	7	7	7	7
Sr1	–	80	100	140	140	140
Sr2	–	80	100	180 ⁸	200	210
Sr3	–	80	100	180	200	200
Moottorivaunut						
Sm1, Sm2	–	90	110	120	120	120
Sm3	–	100	110	180	200	220
Sm4	–	90	110	160	160	160
Sm5	–	90	110	160	160	160
Sm6	–	100	110	180	200	220
Dm12	50	100	110	120	120	120

¹ A-päälysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla.

² Kaarteissa, joiden säde on alle 600 m, on suurin nopeus 40 km/h. Rataosalla Äänekoski-Haapajärvi suurin nopeus on 60 km/h.

³ K30-vaihteiden poikkeavassa raiteessa 20 km/h.

⁴ Hinattaessa 80 km/h.

⁵ Ilman vaunuja joko yksinään tai monikäytössä 135 km/h.

⁶ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

⁷ Hinattaessa 60 km/h.

⁸ Ilman vaunuja 160 km/h. Monikäytössä 160 km/h.

Pienveturit ja rata-autot

(Suluissa hinausnopeus, mikäli se poikkeaa suurimmasta sallitusta nopeudesta omalla voimalla liikuttaessa.)

Taulukko 2. Pienvetureiden ja rata-autojen suurimmat sallitut nopeudet.

Sarja	Päällysrakenneluokka			
	A ¹	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ ja D
Tve1	30 (60)	30 (80)	30 (80)	30 (80)
Tve2	45 (60)	45 (80)	45 (80)	45 (80)
Tve4	35	60	80	80
Tve5	20 (50)	20 (50)	20 (50)	20 (50)
Tka3-6	60	60 (80)	60 (80)	60 (80)
Tka7, nrot 168-238, 243-247	60	80	80	80
Tka7, lumiauralla nrot 168-238	35 ⁹	60 ⁹ (80)	60 ⁹ (80)	60 ⁹ (80)
Tka7, nrot 239-242	50	80	80	80
Tka7, lumiauralla nrot 239-247	35 ⁹	60 ⁹ (80)	60 ⁹ (80)	60 ⁹ (80)
Tka7, hitsauskontilla nrot 168-238, 243-247	35	60	60	80
Tka8	35	60	80	80
Tka9 nro 91901	20 ¹⁰	50 ¹⁰	70 ¹⁰	70 ¹⁰
Otso4 nro 920001	20 ¹¹	45	45	45

Työkoneiden suurimmat sallitut nopeudet omalla konevoimalla ajettaessa

(Suluissa hinausnopeus, mikäli työkone saadaan liittää junaan, ja hinausnopeus poikkeaa edellä mainitusta.)

Taulukko 3. Työkoneiden suurimmat sallitut nopeudet omalla konevoimalla ajettaessa.

Sarja	Päällysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Radantarkastusvaunut				
Et nro 66	20 ¹²	60	60	100
Ttr1 nro 51	60	80	120	120
Ttr 99 10 9129 001-5	40	80	120/160	120/160
Lumiharjakoneet				
Tlh nro 741 ¹³	50	60	60	60
Lumiaurat				
Tla 90109691001-2	35	60	60	60
Kiskonhöyläyskoneet				
Tkh nro 894 ¹³	60	80	80	80
Raiteenvaihtokoneet				
Trk nro 870	20	20 (50)	20 (80)	20 (100)
Sepeliaurat				
Tsl nrot 880, 882, 884, 885, 890 ¹³	70	80	80	80
Tsl nro 883 ¹³	35	50	60	60
Tsl nro 888 ¹³	50	60	60	80

⁹ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

¹⁰ Hinaus valmistajan ohjeiden mukaisesti.

¹¹ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla sivuraiteilla 20 km/h.

¹² Mittaajana toimivan ratateknisen asiantuntijan ja paikallisen kunnossapitäjän edustajan harkinnan mukaan sama kuin ko. rataosan suurin sallittu nopeus.

¹³ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Tsl nro889 ¹³	20	50	80	80
Tsl nro 91021	20	70	70	70
Sepelinpuhdistuskoneet				
Tsp nrot 891, 893	20	60	80	80
Tsp nro 892	50	80	80	80
Monitoimityökoneet				
Ttm1 nro 91101	20 ¹⁴	50	70	70
Raiteentukemiskoneet				
Ttk1 ¹³ nrot 801–803, 821, 823, 831, 91042	60	80	80	80
Monitoimityökoneet				
Ttk1 ¹³ nrot 818–820	25 (50) ¹⁵	25 (50) ¹⁵	25 (50) ¹⁵	25 (50) ¹⁵
Ttk1 ¹³ nrot 822, 824–829	50	50 (80)	50 (80)	50 (80)
Ttk1 ¹³ nro 830	60	85 (90)	85 (90)	85 (90)
Ttk1 ¹³ nrot 832, 833	50	80	80	80
Ttk1 nro 834	50 ¹⁶	80	80	80
Ttk1 ¹³ nro 91041	60	60	60	60
Ttk1 nro 91042	60	70	70	70
Ttk1 nro 9910 9121916-8	– ¹⁸	80	80	80
Ttk1 nro 9010 9122002-9	50	80	80	80
Ttk1 nro 9010 9122003-7	50	80	80	80
Ttk1 nro 9010 9422001-8	50	80	80	80
Vaihteentukemiskoneet				
Ttk2 nrot 841, 844, 849 ¹³	60	80	80	80
Ttk2 nro 842 ¹¹	35	60	60	80
Ttk2 nrot 850, 856	20	60	80	90 (100)
Ttk2 nrot 851–855 ¹¹	50	50 (80)	50 (80)	50 (80)
Ttk2 nro 857	20	60	80	80 (100)
Ttk2 nro 858	– ¹⁶	60	75	90 (100)
Ttk2 nro 859	20 ¹⁶	60	75	90 (100)
Ttk2 nro 91051	15	35	50	70 ¹⁷
Ttk2 nro 9010 9421002-8	– ¹⁸	80	80	80
Ttk2 nro 9010 9422845	50	80	80	80
Ttk2 nro 9010 9424101	50	80	80	80
Ttk2 nro 9926 0221002-1	80	80	80	80
UTtk nro 9926 0121006-3	– ¹⁸	80	80	80
Tukikerroksen tiivistyskoneet				
Ttk3 nrot 862, 863 ¹¹	60	80	80	80
Tukemiskoneet				
Ttk4 nro 91501	20	40	40	40
Ttk5 nro 9010 9422001-8	50	80	80	80
Sähköratojen huolto- ja tarkastusvaunut				
Tta nrot 1, 2	30 ¹⁶	30 ¹⁶	50 ¹⁶	50 ¹⁶
Tta nro 3	30 ¹⁶	50 ¹⁶	70 ¹⁶	70 ¹⁶
Tte nrot 21–29	70	100	110	110
Tte nrot 91201, 91202	20	60	80	80
Ttv nrot 6, 9, 12, 15	50	70	70	90

¹⁴ Apuvaunun max. akselipainolla 160 kN (16 t).¹⁵ Vaihteissa 15 km/h.¹⁶ A-rataluokkaan kuuluvilla ratapihojen sivuraiteilla enintään 20 km/h¹⁷ Risteysvaihteissa 5 km/h pienen pyörähalkaisijan (440 mm) takia.¹⁸ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Raidenosturit				
Tnk4 nrot 982, 983	15 (20)	15 (50)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nro 984	15 (50)	15 (60)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nrot 985–989	15 (60)	15 (60)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nro 990	15 (20)	15 (50)	15 (60) ¹⁹	15 (60) ¹⁹
Johdonvetokoneet				
Tnv-sr nrot 911002, 911003	40 (40)	40 (60)	40 (80)	40 (100)

Museovetokaluston suurimmat sallitut nopeudet

(Suluissa hinausnopeus, mikäli se poikkeaa suurimmasta sallitusta nopeudesta omalla voimalla liikuttaessa.)

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A ²⁰	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Dr12	20 ²¹	60 ²²	90	120
Dr13	20 ²¹	100	110	120
Dv15	60	75 (80)	75 (80)	75 (80)
Dv16	60	85	85	85
Hr1	20 ²¹	80	100	110 ²³
Hv1	60	80	80	80
Hv3	20 ²⁴	70	70	70
Pr1	20 ²¹	80	80	80
Tk3	60	60	60	60
Tr1	20 ²¹	80	80	80
Tv1	60	60	60	60
Vr1	40 ²⁵	40	40	40
Rau 2	70	70	70	70
Dm7	70	95	95	95
Dm9	50	100	110	120

Vetokaluston käyttö A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla

Asia löytyy Väyläviraston ohjeesta *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuus-säännöt (Jt)*.

¹⁹ Hiausnopeus 80 km/h, kun siirrettävä vastapaino on sijoitettu nosturin liitevaunuun.

²⁰ A-päälysrakenneluokkaan kuuluvat sivuradat ja ratapihojen sivuraiteet, ks. kohta Vetokaluston käyttö A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla

²¹ Liikennöinti sallittu vain sivuraiteilla.

²² Rataosilla Orivesi–Haapamäki ja Haapamäki–Jyväskylä 80 km/h.

²³ Ilman vaunuja joko yksinään tai monikäytössä 100 km/h.

²⁴ K30-vaihteiden poikkeavalla raiteella suurin sallittu nopeus 20 km/h

²⁵ Yksinään 25 km/h.

Sallittu nopeus vaihteissa ja raideristeyksissä

Taulukko 1. Sallittu nopeus vaihteissa ja raideristeyksissä päällysrakenneluokan mukaan.

	Päällysrakenneluokka					
	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Suora raide						
Yksinkertaiset vaihteet, 60 E 1 lyhyet	70	100	110	180	200	200
Yksinkertaiset vaihteet, 60 E 1 pitkät	—	100	110	180	200	220
Yksinkertaiset vaihteet, 54 E 1 pitkät	70	100	110	140	140	140
Yksinkertaiset vaihteet, muut	70	100	110	160	160	160
Kaksoisvaihteet	70	100	110	120	120	120
Risteysvaihteet	35	90	90	90	90	90
Raideristeykset	35 ¹	90 ¹	90 ¹	90 ¹	90 ¹	90 ¹
Poikkeava raide						
Lyhyet vaihteet R = 165 m	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹
Lyhyet vaihteet	35	35	35	35	35	35
Lyhyet vaihteet, kun akselipaino on yli 225 kN	—	10	20	20	20	35
Pitkät vaihteet						
R = 500 m	—	—	—	60	60	60
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m, akselipaino enintään 225 kN	—	80	80	80	80	80
R = 900 m, akselipaino yli 225 kN	—	—	—	60	60	60
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
R = 3000 m	—	—	—	—	—	160
Varmuuslukituksesta riippumaton vaihde						
Suora ja poikkeava raide	30 ¹	30 ¹	30 ¹	30 ¹	30 ¹	30 ¹

Päällysrakenneluokat esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa.

¹ Merkitty nopeusmerkein.

VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä

Junien ja liikenteenohjauksen välisessä puheviestinnässä käytetään ensisijaisesti VIRVE-verkkoa. Vaihtotyönjohtajien ja liikenteenohjauksen sekä ratatyövastaavien ja liikenteenohjauksen välisessä puheviestinnässä voidaan käyttää VIRVE:n lisäksi myös kaupallisten verkkojen älypuhelimia kirjautumista helpottavan RAPLI-sovelluksen avulla.

1 Väyläviraston vastuut

1.1 Junien VIRVE-verkon liittymät

Väylävirasto vastaa junien kuljettajien käyttöön tulevista VIRVE-verkon ohjaamoriadiopuhelimien liittymä- ja pääkäyttäjämaksuista.

Junalla tarkoitetaan kalustoyksikköä, joka liikkuu valtion rataverkolla noudattaen junaliikenteen sääntöjä.

Muilta osin rautateiden puheviestinnän hinnoittelussa noudatetaan [RAILI-palvelun käyttöluoapaehtoja sekä RAILI-palvelun hinnastoa](#).

1.2 Turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän toiminnallisuudet

Väylävirasto vastaa rautateiden turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän toiminnallisuuksista, kuten esimerkiksi kirjautumista helpottavasta sovelluksesta.

1.3 Radioverkkojen sisäpeitot

Väylävirasto huolehtii riittävästä VIRVE:n kuuluvuudesta junille avorataosuuksilla ja ratatunneleissa. Väylävirasto ei vastaa radioverkkojen kuuluvuudesta muissa sisätiloissa.

1.4 Puheluiden tallentaminen

Väylävirasto vastaa liikenteenohjauksen puheluiden tallentamisesta.

Jollei muusta lainsäädännöstä muuta johdu, rautatieliikenteen harjoittajalla, yksityisraiteen haltijalla ja liikenteenohjauspalveluja tarjoavalla yhtiöllä on oikeus saada rautatieliikenteen puheviestinnän tallenteita ja niitä koskevia tunnistamistietoja toimijan toiminnassa tapahtuneiden vaaratilanteiden ja onnettomuuksien tutkintaan vastaavien tapahtumien ennaltaehkäisemiseksi sekä turvallisuusviestinnän kehittämiseksi. Puhetallenteita koskeva tiedonsaantioikeus koskee vain sellaisia puheviestinnän tallenteita, joissa toimija itse tai sen henkilöstö on osapuolena.

2 Turvallisuustodistuksen haltijan vastuut

2.1 Junien ohjaamoriadiopuhelimet

Turvallisuustodistuksen haltija hankkii juniinsa tarvitsemansa ohjaamoriadiopuhelimet. Turvallisuustodistuksen haltija vastaa siitä, että junien ohjaamoriadioiden hankinnassa, asentamisessa ja käyttöönotossa huomioidaan [Trafi-](#)

[comin määräys](#) ja Väyläviraston ohjeen [VIRVE Network Requirements for Hand Portable and Mobile Terminals](#) (36/2016) kansalliset vaatimukset.

Vaatimusten täyttämällä varmistetaan puheyhteyden saamista kuljettajien ja liikenteenohjausten kesken.

2.2 Muu turvallisuuteen liittyvä puheviestintä kaupallisissa verkoissa

Turvallisuustodistuksen haltija hankkii itse tarvitsemansa puhelimet ja liittymät ja vastaa niiden kustannuksista. Poikkeuksena kirjautumismenettelyä helpottava sovellus, josta vastaa Väylävirasto.

Väylävirasto suosittelee, että junien kuljettajat käyttäisivät edelleen myös varapuhelinta ja kirjautuisivat myös sen kautta tehtävänsä.

2.3 Häiriötilanteet ja puheluiden yllättävä katkeaminen

Radiopuhelut ovat alttiita erilaisille viiveille, häiriöille ja katkoksille, joita aiheutuu mm. sääolosuhteista, ulkoisista radiohäiriöistä, laite- ja ohjelmistovioista sekä muutoksista verkossa, puhelimissa ja niiden lisälaitteissa. Radiopuhelimen asento suhteessa tukiasemaan ja käyttäjänsä sekä sisätilat, rakennukset ja rakennelmat, jotka vaimentavat radiosignaaleja, voivat heikentää radioverkon kuuluvuutta. Puhelu saattaa katketa kesken työturvallisuuden kannalta kriittistä työvaihetta. Puhelun katkeamisen vaikutus työhön ja turvallisuuteen korostuu sen vuoksi, ettei yhteys palaudu itsestään, vaan käyttäjän pitää tehdä uusi puheluyritys. Uusikaan puhelu ei välttämättä onnistu heti tai onnistuu vasta vähän myöhemmin häiriötekijän poistumisen myötä. Puheyhteyden jatkuva valvonta ja toiminnan seuranta ovat työturvallisuuden kannalta tärkeitä.

Jos RAILI-palvelun käyttäminen ei teknisen häiriön tai radioverkon heikon kuuluvuuden vuoksi ole mahdollista, on tällöin käytettävä muita viestintävälineitä. Käytön estävistä tai sitä haittaavista häiriöistä sekä vaihtoehtoisista yhteystiedoista on ilmoitettava liikenteenohjaukseen tai vastaavasti junien kuljettajille, vaihtotyönjohtajille ja ratatyövastaaville puheviestintää koskevien työohjeiden mukaisesti.

Rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset

Taulukossa 1 on lueteltu rataosittain

- rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä tunnelien aiheuttamat nopeusrajoitukset
- sillat, joilla on liikkuvan kaluston kulkurajoituksia akselipainon ja nopeuden suhteen
- tärinästä johtuvat nopeusrajoitukset.

Siltojen kulkurajoitusten syinä voivat olla sillan alkuperäinen alhainen kantavuus, sillan huono kunto tai avattava silta. Suurimmat sallitut nopeudet silloilla ilmoitetaan nopeusmerkeillä. Mainittuja akselipainoja ei saa ylittää, vaan liika-kuorma on purettava toteamisliikennepaikalla.

Painorajoitettuja siltoja koskevat painorajoitukset eivät koske venäläisen standardin mukaisia 6- ja 8-akselisia vaunuja. Näitä vaunuja saadaan kuljettaa mainituilla silloilla erikoiskuljetuksina kuljetusluvassa määrätyillä ehdoilla.

Tunneleita koskevat kalustokohtaiset nopeusrajoitukset pätevät, jos junassa on yksikin taulukossa mainitun kaltainen vaunu.

Taulukko 1. Rautatietunnelit ja silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat nopeusrajoitukset.

Rata-nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km-sijainti	Nopeusrajoitus
001	Helsinki-Karjaa	Espoo (tunneli, 99 m)	21+145– 21+244	<i>Kaikki junat: 50 km/h</i> <i>Syy: Tunnelin korjaustyö ajan</i>
	Helsinki-Karjaa	Lillgård (tunneli, 187 m)	46+790– 46+977	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 120 km/h, Sm3 180 km/h. Syy: painevaikutus
	Helsinki-Karjaa	Riddarbacken (tunneli, 273 m)	47+770– 48+043	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 120 km/h, Sm3 180 km/h. Syy: painevaikutus
001	Karjaa-Salo	Bäljens (tunneli, 298 m)	88+924– 89+218	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Köpskog (tunneli, 43 m)	90+492– 90+535	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Åminne (tunneli, 101 m)	92+391– 92+492	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy:

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
				painevaikutus
	Karjaa- Salo	Högbacka (tunneli, 200 m)	94+365- 94+565	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa- Salo	Kaivosmäki (tunneli, 99 m)	113+961- 114+060	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa- Salo	Haukkämäki (tunneli, 436 m)	114+304- 114+740	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa- Salo	Harmaämäki (tunneli, 265 m)	115+150- 115+415	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa- Salo	Lemunmäki (tunneli, 775 m)	125+820- 126+595	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 160 km/h, Sm3 160 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa- Salo	Märjänmäki (tunneli, 1240 m)	126+940- 128+180	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 160 km/h, Sm3 160 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa- Salo	Lavianmäki (tunneli, 582 m)	137+720- 138+302	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 160 km/h, Sm3 180 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa- Salo	Tottola (tunneli, 531 m)	139+084- 139+615	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 120 km/h, Sm3 180 km/h. Syy: painevaikutus
001	Salo-Turku	Halikko (tunneli, 186 m)	150+207- 150+393	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Salo-Turku	Pepallonmäki (tunneli, 531 m)	152+420- 152+951	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
002	Kokemäki- Pori	Nakkila tärinärajoitus	305+000- 306+000	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Kokemäki- Pori	Ulvila tärinärajoitus	315+000- 317+000	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Kokemäki- Pori	Pori tärinärajoitus	322+000- 324+000	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
				vaunuja 50 km/h
	Pori- Mäntyluoto	Pori tärinärajoitus	334+000- 337+000	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
003	Helsinki- Riihimäki	Jokela tärinärajoitus	47+950- 49+950	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
004	Jyväskylä- Äänekoski	Kangasvuori (tunneli, 2735 m)	380+028- -382+763	50 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
005	Kouvola- Pieksämäki	Venekallio (tunneli, 180 m)	204+400- - 204+580	Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.
	Kouvola- Pieksämäki	Vuohijärvi (tunneli 191 m)	222+400- -222+591	Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.
	Kouvola- Pieksämäki	Kulonpalonvuori (tunneli, 418 m)	232+075- 232+493	Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.
005	Pieksämäki- Kontiomäki	Mustamäki (tunneli, 249 m)	416+960- 417+211	Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.
	Pieksämäki- Kontiomäki	Mustavuori I (tunneli, 283 m)	417+791- 418+075	Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.
	Pieksämäki- Kontiomäki	Mustavuori II (tunneli, 374 m)	418+341- 418+718	Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.
	Pieksämäki- Kontiomäki	Pieni Neulamäki (tunneli, 1003 m)	454+288- -455+291	Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.
	Pieksämäki- Kontiomäki	Tikkalansaaren nostosilta (E5 350 kN)	472+817	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta
	Pieksämäki- Kontiomäki	Honkasalmen ratasilta (D4 225 kN)	527+080	Henkilöjunat 120 km/h Tavarajunat 120 km/h Syy: huono kunto
006	Riihimäki- Kouvola	Hollola tärinärajoitus	116+200- 118+500	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Riihimäki- Kouvola	Lahti tärinärajoitus	125+000- 125+400	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Riihimäki- Kouvola	Koria tärinärajoitus	182+900- 186+400	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 30 km/h
006	Parikkala- Säkäniemi	Paksunniemi (tunneli, 26 m)	399+111- 399+137	Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.
	Parikkala- Säkäniemi	Syrjäsalmen ratasilta (D4 225	445+395	Henkilöjunat 80 km/h Tavarajunat 60 km/h

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
		kN)		Syy: huono kunto
006	Joensuu- Kontiomäki	Pielisjoen ratasilta (E4 250 kN)	625+146	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta
	Joensuu- Kontiomäki	Uimasalmen ratasilta (E4 250 kN)	673+486	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: avattava silta
007	Kerava- Lahti	Järvenpää- tärinärajoitus	35+800- 36+200	≥ 2000 tonnin tavarajunat 40 km/h
008	Tuomioja- Oulu	Siikajoen ratasilta (E4 250 kN)	705+684	Henkilöjunat 100 km/h Tavarajunat 100 km/h Syy: huono kunto
	Tuomioja- Oulu	Liminka tärinärajoitus	726+900- 729+200	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Tuomioja- Oulu	Kempele tärinärajoitus	740+600 - 749+000	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
008	Oulu-Kemi	Simojoen ratasilta (D4 225 kN)	832+960	Henkilöjunat 90 km/h Tavarajunat 90 km/h Syy: huono kunto
009	Tampere- Jyväskylä	Matomäki (tunneli, 262 m)	303+987- 304+249	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere- Jyväskylä	Lahdenvuori (tunneli, 4293 m)	308+214- 312+507	120 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
	Tampere- Jyväskylä	Sahinmäki (tunneli, 153 m)	316+064- 316+217	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere- Jyväskylä	Lautakkomäki (tunneli, 399 m)	321+171- 321+570	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere- Jyväskylä	Paavalinvuori (tunneli, 771 m)	328+364- 329+135	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere- Jyväskylä	Paasivuori (tunneli, 2475 m)	330+107- 332+581	120 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
	Tampere- Jyväskylä	Keljonkangas I (tunneli, 1093 m)	333+973- 335+066	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere- Jyväskylä	Keljonkangas II (tunneli, 224 m)	335+301- 335+526	1-kerrosvaunut 140 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 140 km/h. Syy: painevaikutus
014	Parikkala- Savonlinna	Kyrönsalmen ratasilta (D4 225 kN)	483+659	Henkilöjunat 20 km/h Tavarajunat 20 km/h Syy: avattava silta
	Parikkala- Savonlinna	Kyrönniemi (tunneli, 336 m)	483+892 -484+214	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
017	Siilinjärvi- Viinijärvi	Virraskosken ratasilta	533+833	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: huono kunto
023	Haapamäki -Jyväskylä	Möykynmäki (tunneli, 350 m)	365+969- 366+319	50 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
023	Jyväskylä- Pieksämäki	Pönttövuori (tunneli, 1429 m)	394+476- 395+905	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Jyväskylä- Pieksämäki	Heinlammen alikulkusilta (E4 250 kN)	448+690	Henkilöjunat 80 km/h Tavarajunat 80 km/h Syy: liian pieni tukikerros
024	Varkaus- Viinijärvi	Pirtinvirran ratasilta (D4 225 kN)	425+570	Henkilöjunat 40* km/h Tavarajunat 40* km/h Syy: avattava silta * = Silta ja kiskonjatkokset lukittavissa, jolloin 60 km/h
	Varkaus- Viinijärvi	Taipaleen kanavan ratasilta (D4 225 kN)	426+855	Henkilöjunat 30* km/h Tavarajunat 30* km/h Syy: avattava silta * = Silta ja kiskonjatkokset lukittavissa, jolloin 60 km/h
123	Huopalahti - Havukoski	Malminkartano (tunneli, 230 m)	10+636- 10+866	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Huopalahti - Havukoski	Kivistö (tunneli, 432 m)	18+122- 18+554	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Huopalahti - Havukoski	Lentoasema (tunneli, 8260 m)	21+388- 29+636	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
125	Kerava- Vuosaari	Savio (tunneli, 13575 m)	32+659- 46+234	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Kerava- Vuosaari	Labbacka (651 m)	48+728- 49+379	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
131	Kerava- Sköldvik	Kerava tärinärajoitus	30+700- 31+650	kaikki junat 40 km/h
	Kerava- Sköldvik	Nikkilä tärinärajoitus	38+850- 40+160	kaikki junat 40 km/h
141	Hyvinkää- Karjaa	Ojakkala tärinärajoitus	102+000- 103+500	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Nummela tärinärajoitus	108+500- 109+500	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Lohja tärinärajoitus	120+600- 128+500	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Lohja tärinärajoitus	130+500- 132+000	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
142	Karjaa- Hanko	Pohjan ratasilta, Läntinen salmi (E4 250 kN)	175+051	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: kääntösilta
221	Kouvola-	Kehä II	194+646-	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
	Kotka	(tunneli, 388 m)	195+029	<i>rajoitusta.</i>
	Kouvola- Kotka	Myllykoski tärinärajoitus	200+700 -202+500	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia aunuja 40 km/h
	Kouvola- Kotka	Keltakangas tärinärajoitus	207+300- 207+700	kaikki junat 40 km/h
222	Juurikorpi- Hamina	Suurivuori (tunneli, 765 m)	236+028- 236+793	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
246	Lappeenra- nta- Metsä- Saimaa	Voisalmensaari (tunneli, 198 m)	290+167- 290+365	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
251	Lahti- Heinola	Jyrängön ratasilta (D4 225 kN)	166+604	Henkilöjunat 30 km/h Tavarajunat 30 km/h Syy: huono kunto
321	Toijala- Turku	Toijala tärinärajoitus	150+400- 150+900	kaikki junat 40 km/h
	Toijala- Turku	Loimaa tärinärajoitus	208+000 -210+600	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Toijala- Turku	Turku tärinärajoitus	271+900- 273+700	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
349	Pori- Mäntyluo- to	Tahkoluodon ratasilta (E4 250 kN)	343+792	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta
441	Seinäjoki- Kaskinen	Seinäjoen ratasilta (D4 225 kN)	419+367	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: alkuperäinen kantavuus
	Seinäjoki- Kaskinen	Kyrönjoen ratasilta (D4 225 kN)	442+875	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: alkuperäinen kantavuus
	Seinäjoki- Kaskinen	Nenättömänluom- an ratasilta (D4 225 kN)	446+650	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: alkuperäinen kantavuus
	Seinäjoki- Kaskinen	Kurikka tärinärajoitus	450+500 - 452+000	kaikki junat 40 km/h
	Seinäjoki- Kaskinen	Kainastonjoen ratasilta (D4 225 kN)	482+348	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: alkuperäinen kantavuus
	Seinäjoki- Kaskinen	Teuvanjoen ratasilta (D4 225 kN)	502+165	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: alkuperäinen kantavuus
	Seinäjoki- Kaskinen	Närpiönjoen ratasilta (D4 225 kN)	518+951	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: alkuperäinen kantavuus
	Seinäjoki- Kaskinen	Kaskistensalmen ratasilta (D4 225	528+922	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
		kN)		Syy: alkuperäinen kantavuus
531	Oulu- Kontiomäki	Oulu tärinärajoitus	762+800- 763+800	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 45 km/h
	Oulu- Kontiomäki	Muhos tärinärajoitus	786+000 -790+300	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa OSJD/GOST- normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Oulu- Kontiomäki	Vaalansalmen ratasilta (D4 225 kN)	843+637	Henkilöjunat 80 km/h Tavarajunat 80 km/h Syy: huono kunto
	Oulu- Kontiomäki	Kiehimänjoen ratasilta (D4 225 kN)	902+658	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: huono kunto
731	Joensuu- Viinijärvi	Joensuu tärinärajoitus	631+100- 631+700	≥ 3000 tonnin junat tai yli 2500 tonnin junat joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h

Arvio radan kunnosta aiheutuvista nopeusrajoituksista aikataulukaudella 2022

Alla on luetteloitu radan aikaisempaan kuntoon ja tiedossa oleviin rajoituksiin perustuva taulukon julkaisuhetken paras arvio radan kunnosta johtuvista nopeusrajoituksista vuonna 2022. Tilanteessa voi tapahtua muutoksia arviointihetken ja vuoden 2022 välillä. Koska arvioon sisältyy nopeusrajoituksia joita ei ole vielä asetettu eikä niiden tarkka sijainti siten ole tiedossa, rajoituksen sijainti ilmoitetaan pääosin vain rataosan tarkkuudella. Rajoituksen pituus tarkoittaa rajoitusten yhteispituutta rataosalla. Mikäli pystytään ennakkoon arvioimaan kuinka monesta osasta rajoitus koostuu, se on ilmoitettu. Jos rajoituksen tarkka sijainti on tiedossa, se on ilmoitettu.

= Tieto päivitetty 12/2021

Rataosa nro	Alkupaikka	Loppupaikka	Nopeusrajoitusten pituus yhteensä, rajoitusten keskim. suuruus TAI rajoituksen alku- ja loppukilometrit ja suuruus	Rajoitusten kuvailu ja tarkempi voimassaoloaika jos tiedossa
001	Helsinki	Kirkkonummi	33+632 – 33+640 60km/h	Heikkilän työmaa
001	Helsinki	Kirkkonummi	3+840 – 4 60 km/h	Veturitien sillan rakennustyömaa
001	Kirkkonummi	Turku		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
003	Helsinki	Kerava	7+646 – 8+326 100 km/h	Oulunkylä, vaihteen kunto
003	Helsinki	Kerava	7+690 – 7+790 100 km/h	Oulunkylä, radan kunto
003	Helsinki	Kerava	1+300 – 3+120 60km/h	KRV:t
003	Helsinki	Kerava	21+200 – 21+530 120 km/h	Hanala, radan geometria
003	Helsinki	Kerava	29+650 – 29+805 140 km/h	Kerava, radan geometria
003	Kerava	Hyvinkää		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
003	Hyvinkää	Riihimäki		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
006	Riihimäki	Hakosilta	104+271 – 104+401 50 km/h	Järvelä, radan kunto
006	Hakosilta	Lahti		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
007	Kerava	Hakosilta		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
123	Huopalahti	Havukoski		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
125	Kerava	Vuosaari		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
131	Kerava	Sköldvik		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
141	Hyvinkää	Karjaa	0,2 km	Radan kunto
142	Karjaa	Hanko		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia

Rataosa nro	Alkupaikka	Loppupaikka	Nopeusrajoitusten pituus yhteensä, rajoitusten keskim. suuruus TAI rajoituksen alku- ja loppukilometrit ja suuruus	Rajoitusten kuvailu ja tarkempi voimassaoloaika jos tiedossa
321	Toijala	Turku	0,1 km, 80 km/h	Maaria, radan kunto
332	Turku	Raisio		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
332	Raisio	Hangonsaari		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
005	Kouvola	Pieksämäki		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
005	Pieksämäki	Siilinjärvi	095km, 454+250-455+200 80 km/h	Routarajoitus Neulamäen tunneli eteläpää
005	Pieksämäki	Siilinjärvi	0,5 km, 418+700 - 419+200 80 km/h	Routarajoitus Mustavuori II tunnelin pohjoispää
005	Siilinjärvi	Iisalmi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
006	Lahti	Kouvola		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
006	Kouvola	Luumäki	3 km, 80-100 km/h	Routarajoitus kokemusperäisesti pohjoisella ja/tai eteläisellä raiteella
014	Savonlinna	Parikkala		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
014	Huutokoski	Rantasalmi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
017	Siilinjärvi	Viinijärvi	0,2 km, 50 km/h	Virraskosken ratasillan kunto
024	Pieksämäki	Huutokoski		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
024	Huutokoski	Viinijärvi	0,2 km, 50-80 km/h	Pehmeikköalue
213	Luumäki	Vainikkala		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
221	Kouvola	Juurikorpi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
221	Juurikorpi	Kotka		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
222	Juurikorpi	Hamina		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
232	Kouvola	Kuusankoski		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
243	Imatra	Imatrankoski		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
251	Lahti	Heinola	166+415-166+815 30 km/h	Radan kunto (Jyrängön silta). Muuttu pysyväksi rajoitukseksi.
252	Lahti	Loviisan satama	134+200-134+300 30 km/h	Rakennustyömaa

Rataosa nro	Alkupaikka	Loppupaikka	Nopeusrajoitusten pituus yhteensä, rajoitusten keskim. suuruus TAI rajoituksen alku- ja loppukilometrit ja suuruus	Rajoitusten kuvailu ja tarkempi voimassaoloaika jos tiedossa
610	Mynttilä	Ristiina		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
611	Varkaus	Kommila		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
722	Joensuu	Ilomantsi	648+900-696+149	Suurin sallittu akselipaino 180 kN
731	Viinijärvi	Joensuu		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
751	Niirala	Säkäniemi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
002	Tampere	Kokemäki	231+0500 - 231+0650 100 km/h	Vaihteen Kru V002 kunto
002	Kokemäki	Pori	305+000 - 306+000, 315+000 - 317+000, 322+000 - 324+000 50 km/h	Tärinästä johtuva rajoitus painaville, yli 3000 t, junille
003	Pori	Mäntyluoto	334+000 - 337+000 50 km/h	Tärinästä johtuva rajoitus painaville, yli 3000 t, junille
004	Pori	Mäntyluoto	334+000 - 335+000 50 km/h	Geometriavirheet kehäpölkky-jatkoksissa
003	Riihimäki	Toijala	2 km, 80 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
003	Toijala	Tampere	2 km, 80 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
003	Tampere	Seinäjoki	3 km 140 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
004	Jyväskylä	Äänekoski		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
008	Seinäjoki	Pännäinen	1 km, 140 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
008	Pännäinen	Kokkola	1 km, 140 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
009	Tampere	Orivesi	2 km, 80 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
009	Orivesi	Jyväskylä		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
023	Haapamäki	Jyväskylä	344+378 - 376+79, 80km/h	Radan kunto
023	Haapamäki	Jyväskylä	1,3 km, 50 km/h	Pengerstabiliteetti ja kallioleikkausten kunto
023	Jyväskylä	Pieksämäki	10 km, 100 km/h 3 km, 80 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
066	Orivesi	Haapamäki	1 km, 80 km/h	Radan kunto
066	Haapamäki	Seinäjoki	1 km, 80 km/h	Radan kunto
314	Toijala	Valkeakoski		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
342	Kokemäki	Rauma		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
349	Mäntyluoto	Tahkoluoto		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
351	Niinisalo	Parkano	420+600 - 420+800 10 km/h	Kairokoski huonokuntoinen silta

Rataosa nro	Alkupaikka	Loppupaikka	Nopeusrajoitusten pituus yhteensä, rajoitusten keskim. suuruus TAI rajoituksen alku- ja loppukilometrit ja suuruus	Rajoitusten kuvailu ja tarkempi voimassaoloaika jos tiedossa
363	Jämsä	Kaipola		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
373	Vilppula	Mänttä		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
416	Pännäinen	Alholma		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
417	Kokkola	Ykspihlaja		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
431	Seinäjoki	Vaasa	0,6 km, 80 km/h	Silta- ja geometriaongelmat
432	Vaasa	Vaskiluoto		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
441	Seinäjoki	Kaskinen	1,7 km, 50 km/h 3 km, 30-60 km/h 78 km, 60 km/h	Siltaongelmat Silta-, pehmeikkö ja tärinäongelmat Päällysrakenteen kunto
004	Äänekoski	Haapajärvi	2,3 km, 30 km/h	Poikkikujan tasoristeys 424+858-427+170
004	Äänekoski	Haapajärvi	0,7 km 60 km/h	Saviniemen tasoristeys 439+403-440+125
004	Äänekoski	Haapajärvi	455+503-587+668	Suurin sallittu akselipaino 180 kN
004	Äänekoski	Haapajärvi	20 km, 20 km/h	Kesäkauden tilapäiset nopeusrajoitukset ratatöistä johtuen 520+000-588+000
005	Iisalmi	Murtomäki	590+800-591+000 50 km/h	Raudanjoen ratasillan geometria
005	Iisalmi	Murtomäki	613+270-613+420 100 km/h	Vaihteen geometria
005	Murtomäki	Kontiomäki		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
006	Porokylä	Vuokatti	868+550-868+600 30 km/h	Sn30 rajoitus Vkt V017 kohdalle, syynä V016 kadonnut avain.
006	Vuokatti	Kontiomäki	869+600-889+200 50 km/h	Rataosan yleinen kunto, geometria- virheitä. Poistuu 2022 aikana.
008	Kokkola	Ylivieska	5 km, 60 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
008	Ylivieska	Tuomioja	2 km, 60 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
008	Tuomioja	Oulu	2 km, 60 km/h	Keskimääräinen rajoitus 2021
008	Tuomioja	Oulu	730+200-731+200 140 km/h	Temmesjoen oikaisu, kaarteiden kallistus
008	Kemi	Rovaniemi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
008	Rovaniemi	Kemijärvi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
087	Haapajärvi	Ylivieska		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia

Rataosa nro	Alkupaikka	Loppupaikka	Nopeusrajoitusten pituus yhteensä, rajoitusten keskim. suuruus TAI rajoituksen alku- ja loppukilometrit ja suuruus	Rajoitusten kuvailu ja tarkempi voimassaoloaika jos tiedossa
087	Iisalmi	Haapajärvi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
514	Tuomioja	Rautaruukki		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
517	Kemi	Ajos		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
520	Tornio	Röyttä		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
521	Laurila	Tornio		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
521	Tornio	Kolari	884+0304 - 886+0112 ja 0885+0270 - 885+0637 70 km/h	Tasoristeyslaitos
527	Kemijärvi	Patokangas		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
531	Oulu	Kontiomäki	843+500-843+800 50 km/h	Vaalansalmen ratasilta
531	Oulu	Kontiomäki	902+500-902+700 50 km/h	Kiehimäjoen ratasilta: sillan rakenne ja tulokaari
533	Vuokatti	Lahnaslampi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
553	Murtomäki	Otanmäki		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
554	Kontiomäki	Vartius		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
555	Kontiomäki	Ämmänsaari		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
558	Murtomäki	Talvivaara		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia
620	Pyhäkumpu	Pyhäsalmi		Tällä hetkellä ei odoteta radan kunnosta johtuvia rajoituksia

Kohde	Toteutusvuosi	Rataosa	Rataosanumero	Työlle tarvittava ratakapasiteetti	Ratakapasiteetti tarpeen ajoitus	Nopeusrajoituksen suuruus	Nopeusrajoituksen alueen ajoitus	Nopeusrajoituksen suuruus	Nopeusrajoituksen ajoitus	Muut liikennevaikutukset	Prioriteetti: 1:Toteutuspäätös tehty, 2: toteutuspäätös myöhemmin
Riihimäki vaihteiden V0204, V0402, V0403, V0502 ja V0505 vaihto	2022	Riihimäki ratapaha	1111	Raiteiston käytön muutoksia.	-	-	-	-	-	-	2
Riihimäki vaihteiden V0542, V0544, V0546, V0548, V0576, V0546 vaihto	2022	Riihimäki ratapaha	1113	Raiteiston käytön muutoksia.	-	-	-	-	-	-	2
Karjaa-Turku: Toloiden tumennäköisyys korjaus.	2022	(Kirkkonummi)-(Turku)	1201	Arkyvä- ja vilkkolamppukorjaus.	-	-	-	-	-	-	1
Helsingi-Turku perusrakaus ja ROPE työt	2022	(Kirkkonummi)-(Turku)	1201	Arkyvä- ja vilkkolamppukorjaus.	-	50	-	-	-	-	2
Karjaan vaihteiden vaihto, 7 kpl	2022	Kirkkonummi-(Turku)	1201	Tähtenäkö.	-	-	-	-	-	-	1
Kirkkonummi-Turku: Irkoon alueen stabiliteetin parantaminen	2023	Kirkkonummi-(Turku)	1201	Merkittäviä liikennekatkoja, tarkentuu.	-	-	-	-	-	-	2
Kirkkonummi-Turku: vaihteen ja raiteen tuenta	2022-2023	Kirkkonummi-(Turku)	1201	8h työraot arkisiin.	-	-	-	-	-	-	1
Kirkkonummi - Suunto tunnelien korjaus: Lilleöldir km 46 ja Riederbacken km 47	2022	Kirkkonummi-(Turku)	1201	8h työraot	-	50	-	-	-	-	2
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU)	2022	Kirkkonummi-Turku	1201	Viikonloppuna 19-17: - Ei liikennettä Tojalan suuntaan 21:15-7:15 - Ei liikennettä Helsingin suuntaan 22:35-8:15 Viikolla 18: - Ei liikennettä Tojalan suuntaan 6.5. klo 23:00 -12.5. klo 23:00 - Ei liikennettä Helsingin suuntaan 6.5. klo 23:00 -8.5. klo 23:00 Viikonloppuna 20 - Ei liikennettä Tojalan suuntaan 21.5. klo 17:00 -22.5. klo 13:00 Viikosta 23 -etäkoku 2024 - Kuopittaa - Turku suljettu junaliikenteeltä 15.8.2022 alkaen, päättyen aikaisintaan 11.8.2024. Junien määräasema Kuopittaa. Muuksikaluston os. KUTU:n liikkokäyttö.	-	-	-	-	-	-	-
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Kuopittaa alijohdon käyttöönotto.	2022	Kirkkonummi - (Turku)	1201	Salo - Turku suljettu junaliikenteeltä	15.8.2022 klo 00:00-24:00	-	-	-	-	-	1
Suunto liikenneaikaan uudistaminen	2023	(Kirkkonummi)-(Turku)	1201	Juhannuksena 2022 ja 2023 30h junaliikenteen totaaliakto. Arkon junaliikenteen totaaliakto klo 01:00- 04:50 välisenä aikana. Yksiraiteisuus arkon ma-pe klo 22:15- 00:10 ja 00:45-05:50 välisenä aikana. Yksiraiteisuus pe-la yönä klo 00:45- 09:00 välisenä aikana. Yksiraiteisuus la-su yönä klo 00:45- 09:40 välisenä aikana. Yksiraiteisuus su-ma yönä klo 00:45- 05:50 välisenä aikana	-	-	-	-	-	-	2
Kirkkonummen silätyöt	2022-2023	(Kirkkonummi)-(Turku)	1201	Yksiraiteisuus pe-la yönä klo 00:45- 09:00 välisenä aikana. Yksiraiteisuus la-su yönä klo 00:45- 09:40 välisenä aikana. Yksiraiteisuus su-ma yönä klo 00:45- 05:50 välisenä aikana	-	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Aurajoen rataosien uusiminen ja kaksosraiteen rakentaminen	2022-2024	Kirkkonummi - (Turku)	1201	Kuopittaa - Turku suljettu junaliikenteeltä 15.8.2022 alkaen, päättyen aikaisintaan 11.8.2024. Junien määräasema Kuopittaa.	15.8.2022-aikaisintaan 11.8.2024	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Heikkilän rataosien rakentaminen	2022-2024	(Turku)-Uusikaupunki	1202	Uusia yhtiä ja ussamman raiteen junaliikennekatkoja, tarkentuu myöhemmin, kun rataaistomali on hyväksytty	1.6.2022-30.12.2024	-	-	-	-	-	1
(Turku)-Uusikaupunki-Hangonsaari osittainen perusrakaus	2023-2024	Turku-Hangonsaari	1202	Päivittäiset 10h työraot.	-	-	-	-	-	-	2
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU)	2022	(Turku)-(Toijala)	1203	Viikonloppuna 19-17: - Ei liikennettä Tojalan suuntaan 21:15-7:15 - Ei liikennettä Helsingin suuntaan 22:35-8:15 Viikolla 18: - Ei liikennettä Tojalan suuntaan 6.5. klo 23:00 -12.5. klo 23:00 - Ei liikennettä Helsingin suuntaan 6.5. klo 23:00 -8.5. klo 23:00 Viikonloppuna 20 - Ei liikennettä Tojalan suuntaan 21.5. klo 17:00 -22.5. klo 13:00 Viikosta 23 -etäkoku 2024 - Kuopittaa - Turku suljettu junaliikenteeltä 15.8.2022 alkaen, päättyen aikaisintaan 11.8.2024. Junien määräasema Kuopittaa. Muuksikaluston os. KUTU:n liikkokäyttö.	6.5.-8.5.2022	-	-	-	-	-	1
Toijala - Maaria ROPE työt	2022	(Turku)-(Toijala)	1203	6.5. klo 23:00 - 17.5.klo 23:00	-	-	-	-	-	-	-
Turku-Toijala: vaihteen ja raiteen tuenta, vaihdehuolto sekä sähkörata- ja turvalaitteiden uusiminen	2022-2024	Turku-Toijala	1203	2x3h tai 5h työraot kunnossapitoviikoilla keväällä öisin ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1
Hyvinkää-Hanko sähköistys	2022	(Hyvinkää) - (Karjaa) - Hanko	1204	Liikennekatkot öisin. Vaikutuksia myös matkustajajuniin.	Hyvinkää-Karjaa: klo 21:30 - 4:45 ja Karjaa-Hanko klo 19:00-06:00	-	-	-	-	-	1
Karjaa-Hanko: raiteen ja vaihteen tuenta	2022	(Karjaa)-Hanko	1205	5-6h työraot arkena.	-	-	-	-	-	-	1
Hanko: vaihteiden V014, V015 ja V216 vaihto	2022	(Karjaa)-Hanko	1205	-	-	-	-	-	-	-	2
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Turun aseman kohdan rakentaminen mm. s-työt (lankatyöt, orsien nostot, trimmaukset)	2022	Turku ratapaha	1207	öisin laajempia liikenne- / jännitekatkoja ja noin 4 h, ajan kohdat tarkentuvat myöhemmin.	1.3.2022-9.6.2024	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Turun aseman kohdan rakentaminen	2022	Turku ratapaha	1207	Raiteet 081, 082, 071, 072, 073, 074, 018 suljettu junaliikenteeltä, raiteet puretaan	1.11.2021-28.2.2022	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Turun aseman kohdan rakentaminen	2022	Turku ratapaha	1207	Raiteet 081, 082, 071, 072, 073, 074, 017, 018 suljettu junaliikenteeltä, raiteet puretaan	1.3.2022-22.5.2022	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Tilapäinen laiturin ja raideyhteyksien 017 sekä autonlastauslaiturin rakentaminen / valmistelu käyttöönottoon	2022	Turku ratapaha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta raiteille 001-005 ja Tojalan suunnasta raiteille 007, 011-016. Tojalan suunnasta tullessa käytössä vain yksi laituriride	23.5.2022-28.5.2022	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Tilapäinen laiturin ja raideyhteyksien 017 sekä autonlastauslaiturin käyttöönotto	2022	Turku ratapaha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta raiteille 001-005 ja Tojalan suunta on suljettu liikenteeltä, kesto 20 h	28.5.2022-29.5.2022	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): raiteiden 001, 002, 003 ja laiturin 2,3 purku	2022	Turku ratapaha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta raiteille 004-005 ja Tojalan suunnasta raiteille 007, 011-017. Raide 006 puusratiteena Uudenkaupungin suunnasta tullessa. Tilapäiset autonlastaus- ja laiturijärjestelyt käytössä Logomon puolella.	29.5.2022-14.8.2022	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): uusien raiteiden 701-703 ja laiturin 1-2 rakentaminen jatkuu - käyttöönoton valmistelu, SR-perustuksen rakentaminen raiteen 012 kohdalle.	2023	Turku ratapaha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Tojalan suunnasta raiteille 007, 011, 013-017. Tilapäiset autonlastaus- ja laiturijärjestelyt käytössä Logomon puolella.	15.5.2023-11.6.2023	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): raiteen 707 rakentaminen, tilapäisen autonlastauslaiturin purku Logomon puolella	2023	Turku ratapaha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Tojalan suunnasta raiteille 701-703 ja 007, 011, 013 ja 017. Uusi laiturin 1-2 sekä autonlastaus käytössä aseman puolella.	12.6.2023-18.6.2023	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): raiteen 708, 709 ja 710 rakentaminen, tilapäisen laiturin purku Logomon puolella.	2023	Turku ratapaha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Tojalan suunnasta raiteille 701-703 ja 007, 011 ja 013. Uusi laiturin 1-2 sekä autonlastaus käytössä aseman puolella.	19.6.2023-16.7.2023	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): raiteiden 004, 005, 006 ja laiturin 4-5 purku, uusien rakentaminen, Koukkukadun AKS uusiminen laiturille raiteille (NOR ja V112-V111).	2022-2023	Turku ratapaha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Tojalan suunnasta raiteille 007, 011-017. Tilapäiset autonlastaus- ja laiturijärjestelyt käytössä Logomon puolella.	15.8.2022-14.5.2023	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Turun aseman kohdan rakentaminen mm. s-työt (lankatyöt, orsien nostot, trimmaukset)	2022-2024	Turku ratapaha	1207	öisin laajempia liikenne- / jännitekatkoja ja noin 4 h, ajan kohdat tarkentuvat myöhemmin.	1.3.2022-9.6.2024	-	-	-	-	-	1
Kuopittaa - Turku ratahanke (KUTU): Turun aseman valmistelu lopulliseen muotoonsa; raiteiden 007, 011-013 purku ja raiteiden 704 ja 705 ja laituruiden 4, 5-6 sekä käyttövalmiushuollon rakentaminen. Koukkukadun AKS toisen kohdan rakentaminen.	2023-2024	Turku ratapaha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Tojalan suunnasta raiteille 701-703 ja 707-710. Uusi laiturin 1-2 sekä autonlastaus käytössä aseman puolella.	17.7.2023-9.6.2024	-	-	-	-	-	1
Helsinki - Tampere perusrakaus, aloitusvaihe	2022	Riihimäki-Tampere	1301	Tähtenäkö myöhemmin	-	-	-	-	-	-	2
Parola: sähköistysmuutos	2022	Riihimäki-Tampere	1301	Tähtenäkö myöhemmin	-	-	-	-	-	-	1
Vilhelmin ratavälin viilantehtaan ja Miemolan alikulkusillan korjaus	2022	Riihimäki-Tampere	1301	Toijala-Tampere totaaliakto juhannuksena 48h.	-	2x80	-	-	-	-	1
Turenön vks:n perusrakaus	2023	(Hämeenlinna-Riihimäki)	1301	Tähtenäkö myöhemmin	-	-	-	-	-	-	2
Tilitehtaan aks:n vesienkeräyksen korjaus	2023	(Sammalisto-Ryttylä)	1301	20 h/raide	-	80/50	-	-	-	-	1
Riihimäki-Tampere kunnossapidon valvokäytöä	2022-2025	Riihimäki-Tampere	1301	Neljä kertaa vuodessa olevat vakiotyöraot ma-pe klo 10:00 - 14:00 välisenä aikana, erillisen suunnitelman mukaisesti.	-	-	-	-	-	-	1
Tampere-Seinäjoki asennettujen uusiminen	2022	(Tampere)-(Seinäjoki)	1302	17h viikoittain totaaliakto turvalaitteen käyttöönotolle vk 20-24. Sivuraiteiden käyttöä rajoitettu. Lisäksi 3-4h totaaliakto valmistettavilla tilillä 2-3kpl/käyttöviikko. Nopeusrajoitukset: 1 nopeusrajoitus/raipinta. Nopeusrajoitus 50 km/h 4 km matkalla.	Tammijouluku	140	-	-	-	-	1

Kohde	Toteutusvuosi	Rataosa	Rataosnumero	Työlle tarvittava ratakapasiteetti	Ratakapasiteetti tarpeen ajoitus	Nopeusrajoituksen suuruus	Nopeusrajoitusalueen ajoitus	Nopeusrajoituksen ajoitus	Nopeusrajoituksen sijaointi (kpl tai väli)	Muut liikennevaikutukset	Prioriteetti: 1:Toteutuspäätös tehty, 2: toteutuspäätös myöhemmin		
Tampere-Seinäjoki: kunnossapidon vakiotyörajoitus. Suunnittelu kesken, tarkentuu syksyllä 2021.	2022	Tampere-Seinäjoki	1302	Vuonna 2022 hyödynnetään TASE käyttöönottokatkot käyttöön otettavan alueen ulkopuolella.	-	-	-	-	-	-	1		
Tammerkosken rautatieaseman peruskorjaus tai uusiminen	2023	(Tampere-Lielihti)	1302	Yksiraitaisuus 3-4 kk	-	-	-	-	-	-			
Mustanlahden alikulkusillan korjaus	2024	Tampere-Lielihti	1302	Tarkeentuu suunnitella edetessä	-	-	-	-	-	-	1		
Pohjois-Louko - Seinäjoki: vaihteen ja ratteen tuenta, vaihdhuuto sekä sähkörata- ja turvalaitteiden kunnossapito	2022-2024	Pohjois-Louko - Seinäjoki	1302	8h yksiraitaisuus.	-	-	-	-	-	-	1		
Tampere-Seinäjoki vakiotyörajoitus: vaihteen ja ratteen tuenta, vaihdhuuto sekä sähkörata- ja turvalaitteiden kunnossapito	2023-2025	Tampere-Seinäjoki	1302	3x2h tai 1x4h 9 työvoroa keväällä ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Tampere henkilöraitatien peruskorjaus	2022	Tampere henkilöraitatien	1306	Raitteiston käytön muutoksia erillisen suunnitelman mukaisesti.	-	-	-	-	-	-	2		
Tampere-Lielihti: Santalalaiden ylläpitäväsillan rakentaminen	2023	Tampere	1306	Tarkennetaan myöhemmin	-	-	-	-	-	-	1		
Tampere henkilöraitatien peruskorjaus, TAHERA	2023	Tampere henkilöraitatien	1306	Raitteiston käytön muutoksia erillisen suunnitelman mukaisesti.	-	-	-	-	-	-	2		
Tampereen kansi ja areena: pohjoiskansin Kärnen perustus- ja kansirakennetyöt, sähköradan muutostyöt. Vähäiset raitteiston kohdistuvat työt.	2023	Tampere	1306	Mittavat liikennejärjestelyt. Katkoja, raitteisto-, turvalaite- ja sähköratamuutoksia. Tavaraliikenteen kierrättäminen tarvittaessa Viinikan kautta. Muutoksia kaluston säilyärsäitsein. Erillisen suunnitelma.	-	-	-	-	-	-	2		
Seinäjoki aseman uusi alikulkutunneli ja uusi matkakeskus	2022-2023	Seinäjoki	1308	Raitteiston käytön muutoksia ja liikennekatkoja alkaen vuonna 2023.	-	-	-	-	-	-	1		
Seinäjoki raakasuuttimilla	2022-2023	Seinäjoki	1308	-	-	-	-	-	-	-	1		
Kolpin uuden ylläkuusillan rakentaminen ja vanhan purkaminen	2022	Seinäjoki-Kokkola	1309	Totaaikatko 24 h. Yksiraitaisuutta.	-	50km/h	150m	11/2021-09/2022	Kolppi	-	1		
Kolpin asetinlaitteen siirto	2022	Seinäjoki-Kokkola	1309	Yksiraitaisuutta yhden vilkon ajan. Yhteensovitus Kolpin siltätyön kanssa.	-	80km/h	Kolpin liikennepaikan alueella	11/2021-09/2022	Kolppi	-	1		
Seinäjoki-Kokkola: vaihteen ja ratteen tuenta, vaihdhuuto sekä sähkörata- ja turvalaitteiden kunnossapito	2022-2024	Seinäjoki-Kokkola	1309	2x3h tai 5h työvoroit kunnossapitovikoilla keväällä öisin ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Vinkkilän yks	2023	(Vammala-Aetsa)	1401	Telintyöt kesä-alkuun noin 8 kpl la-su klo 22:00-8:00	-	80/50	-	-	-	-	1		
Rähtälän aks	2023	(Hemmola-Vammala)	1401	Paalutus toukokuussa 2x5 h x 8 kpl * sillan siirto tulammuskatossa 2023 20 h	-	80/50	-	-	-	-	1		
Nokian V002, Siuron V001, Suomeini V002, Heinon V001, Vammalan V003, Aetsän V001 ja V002 vaihdot	2023	(Nokia-Aetsa)	1401	Alustavasti kaksi vaihdetta yhdessä 20h:n katkossa, jotta katkojen määrä 3 kpl.	-	50	-	-	-	-	2		
Nokian matkakeskusprojekti (laiturit, raitteistomuutokset, alkulu)	2023	(Nokia)	1401	Mittavat liikennejärjestelyt. Katkoja, raitteisto-, turvalaite- ja sähköratamuutoksia	-	-	-	-	-	-	2		
Kallin alikulkusillan korjaus	2024	Lielihti-Kokemäki	1401	2x3h tai 5h työvoroit kunnossapitovikoilla keväällä öisin ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Lielihti-Kokemäki kunnossapito	2022-2024	Lielihti-Kokemäki	1401	2x3h tai 5h työvoroit kunnossapitovikoilla keväällä öisin ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Pori-Häntyluoto-Tahkoluoto päälyrakennetyön jälkiyöt ja tasoristeysten poisto. Rakennuskohteet: Äijärin (Kru-Hno), Pohjalantien (Kru-Hno), Pajamäen (Ahv-Kko) ja Massantien (Hva-Nah) alikulkusillat	2023	(Pori)-Häntyluoto/Tahkoluoto	1402	1,5 kk elo-lokakuu 2022, yökätköt 10h. Isot sillat 2 kpl 2023-2024. Arvio: 2 kpl min 50 h + 12 kpl 10 h valmisteltaville töille.	-	-	-	-	-	-			
Hämeenlinnan aks rakentaminen	2023	(Nakkila-Harjavalta)	1402	heinäkuussa 7h * 8 kpl elokuussa 29h totaalkatko	-	80/50	-	-	-	-	1		
Suomenlinnan aks rakentaminen	2023	(Nakkila-Harjavalta)	1402	Paalutus kesäkuussa: 7h * 8 kpl Heinäkuussa: 19h totaalkatko	-	80/50	-	-	-	-	1		
Merisolan aks	2023	(Harjavalta-Kokemäki)	1402	Paalutus 7h * 8 kpl toukokuussa. Siirto 19 h totaalkatko kesäkuussa	-	80/50	-	-	-	-	1		
Tampere - Jyväskylä: mm. tunnelien korjaus (Keltanpääntie 1)	2022	(Tampere)-Orivesi-(Jyväskylä)	1405	60h juhanuskatko.	-	80/50	-	-	-	-	1		
Tampere - Orivesi iskovaivahio	2022	(Tampere)-Orivesi-(Jyväskylä)	1405	Tampere - Orivesi yksiraitaisuus työvorojen aikana	-	80	-	-	-	-	2		
Tampere - Jyväskylä radan perustarantaminen, 1. vaihe (alustava) :Torkkeilin liikennepaikan jatkaminen (n. 50 m hyötytuutta lisää). Jämsän liikennepaikan vaihteiden vaihdot (V004, V006, V008). Jämsän liikennepaikan vaihteiden ja päälyrakenteen vaihdot (V052, V054, R011, R012, R042 ja R051). Muuramen liikennepaikan 3. ratteen rakentaminen. Kallioleikkauksen korjaus kmv 279+780 – 279+820	2023	(Tampere)-Orivesi-(Jyväskylä)	1405	-	-	-	-	-	-	-	2		
Orivesi-Jyväskylä kunnossapito	2022-2024	Orivesi-Jyväskylä kunnossapito	1405	2x3h tai 5h työvoroit kunnossapitovikoilla keväällä öisin ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Orivesi-Jyväskylä kunnossapidon vakiotyörajoitus: vaihteen ja ratteen tuenta, vaihdhuuto sekä sähkörata- ja turvalaitteiden kunnossapito	2023-2025	Orivesi-Jyväskylä kunnossapito	1405	3x2h tai 1x4h 9 työvoroa keväällä ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Jyväskylä - Tourujen ratasillan korjaus	2024	Jyväskylä	1406	Yhteensovitus Jyväskylä-Piikkimäki ja Tampere-Jyväskylä hankkeiden kanssa. Sulkeutuu kesäkuun alkuun	-	-	-	-	-	-	1		
Jyväskylä - Piikkimäki peruskorjaus, sisältää turvalaitteen uusimisen. Vuonna 2023 alustavat työt ja päättyvät 2024-2027.	2023-2027	(Jyväskylä)-(Piikkimäki)	1406	8-10h päivittäinen työrajoitus	-	80/50	-	-	-	-	2		
Rauma vaihteiden 338, 340, 333, 350, 359 vaihto	2023	(Rauma)	1407	-	-	-	-	-	-	-	2		
Seinäjoki-Haapamäki peruskorjaus	2023	(Seinäjoki)-(Haapamäki)	1501	8-10h päivittäinen työrajoitus	-	80/50	-	-	-	-	2		
Vesanka-Rautapohjan myykyntien tunnelin louhinta ja kaivon kaivaminen tai peruskorjaus	2024-2025	(Haapamäki)-(Jyväskylä)	1503	11 kk totaalkatko.	-	-	-	-	-	-	1		
Haapamäki - Jyväskylä peruskorjaus	2025	(Haapamäki)-(Jyväskylä)	1503	8-10h päivittäinen työrajoitus	-	80/50	-	-	-	-	2		
Tampere-Haapamäki peruskorjaus	2022	(Seinäjoki)-Vaasa	1505	Liikennekatkot alkuvuodesta.	-	-	-	-	-	-	1		
Raakylän aks. Lähä	2023	(Seinäjoki)-Vaasa	1505	20h työrajoitus	-	80/50	-	-	-	-	2		
Minakan ratasillan korjaus	2024	(Seinäjoki)-(Vaasa)	1505	20h katko	-	80/50	-	-	-	-	1		
Seinäjoki - Vaasa - uuden peruskorjaus	2025	(Seinäjoki)-(Vaasa)	1505	20h katko	-	80/50	-	-	-	-	2		
Lahti-Villähde: Kujalan uusi linjavaihte.	2023	Lahti-Kouvola	1601	3-16h ER liikennekatkot	-	-	-	-	-	-	1		
Lahti-Lauennekadun alkukäytön peruskorjaus	2023	Lahti-Kouvola	1601	Vaihe 1: raide 702 suljettuna 1 kuukauden ajan Vaihe 2: raitteet 703, 704 ja 705 suljettuna liikenteeltä 2 kuukauden ajan	-	-	-	-	-	-	2		
Lahti-Kouvola: vaihteen ja ratteen tuenta, vaihdhuuto sekä sähkörata- ja turvalaitteiden kunnossapito	2022-2024	Lahti-Kouvola	1601	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 76h totaalkatkot keväällä ja syksyllä. 1.5.2022 - 7.5.2022 23:15 - 5:15 su-ma, ke-to, ja 76h totaalkatko.	-	-	-	-	-	-	1		
Kouvola-Kotka-Hamina ratahanke (KOKOHA)	2022	(Kouvola)-Juurikorpi-(Kotka) / (Hamina)	1602	(Pö)-Jr) Keltanpääntie aks: TOTAALKATKO 28.10 klo 18:00-31.10.2022 klo 06:00. Jr-(Jr): TOTAALKATKO vkot: 14-44 ma, ti, to ja pe klo 09:40 - 15:20 ja ke klo 09:40 - 15:10 sekä la klo 23:00 - su 07:00. Jr-Ky: TOTAALKATKO vkot: 14-44 ma, ti, to ja pe klo 09:45 - 15:25 ja ke klo 09:45 - 15:15 sekä la klo 23:00 - su klo 07:00 Hms raitteiden 001 ja 002 tasomasto: TOTAALKATKO vkot: 14-44 la klo 13:30 - su klo 13:30 Ky)-(Hms) Ostankosken rs: TOTAALKATKO 23.6.22 klo 06:00-27.6.22 klo 06:00	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Kouvola-Hamina: ETCS testitap	2023	(Kouvola)-Kotka/Hamina	1602	Testitapin aluksi suljetaan Juurikorpi-Hamina rataosa. Kouvola-Hamina osuuden testitap toteutetaan liikenteen ehdoilla.	-	-	-	-	-	-	1		
Kouvola-Kotka-Hamina ratahanke (KOKOHA)	2023	(Kouvola)-Juurikorpi-(Kotka) / (Hamina)	1602	Vk: 22-24 ja 32 12h totaalkatko. Vkt: 29, 33, 35, 41 ja 43 30h totaalkatko. Vilhon 29 katkon aikana on Kouvola-Hamina osuus on käytettävissä ja vilkon 31 ja 38 katkojen aikana Inkeroinen-Kouvola osuus on käytettävissä.	-	-	-	-	-	-	1		

Kohde	Toteutusvuosi	Rataosa	Rataosanumero	Työlle tarvittava ratakapasiteetti	Ratakapasiteetti tarpeen ajotus	Nopeusrajoituksen suuruus	Nopeusrajoitusalueen ajotus	Nopeusrajoituksen ajotus	Nopeusrajoituksen sjaainti (kpl tai vaki)	Muut liikennevaikutukset	Prioriteetti: 1:Toteutuspäätös tehty, 2: toteutuspäätös myöhemmin		
Pieksämäki: uudet reunalaiturit 1 ja 6	2022	Pieksämäki	1804	Raide 006 suojettu liikennönnillä 1.5.2022 - 31.5.2023. Vaihheet 203, 204, 246, 247 ja 248 ma 15.9 klo 6:00 - ke 24.8 klo 18:00. Vaihheet 201 + 202 ja R005 pääjysorientien vaihto ti 30.8. klo 6:00 - pe 2.9. klo 6:00. Vaihde V053 La 27.8 klo 18:15 - su 28.8 klo 8:15 => 14h. Vaihde V054 la 3.9. klo 18:15 - su 4.9. klo 8:15 => 14h. Vaihde V066 la 10.9. klo 18:15 - su 11.9 klo 14:15 => 20h. Vaihde V068 la 17.9. klo 18:15 - su 18.9. klo 8:15 => 14h.	-	-	-	-	-	-	-	2	
Pieksämän vaihteiden V0141, V0142, V0143, V0144, R0145, V0146 vaihto	2022	Pieksämäki	1804	Raiteiston käytön muutoksia	-	-	-	-	-	-	2		
Pieksämäki: uudet välilaiturit 3 ja 4	2023	Pieksämäki	1804	Laitureiden korotukset ja tarvittavat raiteistomuutokset. 2023 laiturin 001 korotus + V038 ja R002 poisto 2024 välilaiturin korotus toinen puoli kerrallaan + raiteen 003 suoritaminen. 2025 laiturin 006 korotus jos ei ole tehty jo vuonna 22 asematunnin töiden yhteydessä.	-	-	-	-	-	-	2		
POKA VTR	2023	Pieksämäki	1804	Hevät 2024 - j uhanuus 2024: 10-20 kpl 8 h katkoja. J uhanuus 4 vrk (96 h) ot aal i kat ko. J uhanuus 2024 - 1 oppukesa 2024: 6-12 kpl 8 h työr akoi ja. Sykayn t ot aal i kat ko 8 vrk (192 h) el o- syyksuussa. T ot aal i kat ko i lla keen 10-12 kpl 8 h kat koja.	-	-	-	-	-	-	1		
Pi eksämäki - Kuopi o: Neul amben al i kul kus i l l i an j a Neul amben t unnel i n kor j aus	2024	Pi eksämäki - Kuopi o	1804		-	-	-	-	-	-	2		
Pieksämäki-Kuopio: vaihteen ja raiteen tuenta, vaihdehuolto sekä sähkörata- ja turvalaitekunnossapito	2022-2024	Pieksämäki-Kuopio	1804	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x5h totaalkatkot keväällä ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Pieksämäki-Kuopio: vaihteen ja raiteen tuenta, vaihdehuolto sekä sähkörata- ja turvalaitekunnossapito	2022-2024	Pieksämäki-Kuopio	1804	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x5h totaalkatkot keväällä ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopio-lisalmi: vaihteen ja raiteen tuenta, vaihdehuolto sekä sähkörata- ja turvalaitekunnossapito	2022-2024	Kuopio-lisalmi	1805	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x5h totaalkatkot keväällä ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopion asema vaihe 1.1	2022	Kuopio	1808	1.9.2022 kello 7:00 - 15.9.2022 kello 07:00 => • Ei kohtauksia "Iloharjussa", raide 019 pussina • liikennekatko raiteilla 131, 131a, 111 ja 019b • Järjestökato työntekijöissä 03. 05 ja 11 10.9.2022 kello 18:50 - 23:10 + Sunnuntai 11.9.2022 kello 03:40 - 07:30 TOTAALI KATKO. • liikennekatko raiteella 112 Lauantai 10.9.2022 kello 18:50 - 22:10 + Sunnuntai 11.9.2022 kello 03:40 - 07:00 • Järjestökato työntekijöissä 04 ja 10	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopion asema vaihe 1.2	2022	Kuopio	1808	Torstai 15.9.2022 kello 7:00 - 2.10.2022 kello 25:00 • Ei kohtauksia "Iloharjussa", raiteet 002 ja 003 ei käytössä • Raiteelle 001 kaikki henkilöjunien pysähdykset • liikennekatko raiteilla 112, 002 ja 003 • Lauantai 24.9.2022 kello 18:50 - 23:10 + Sunnuntai 25.9.2022 kello 03:40 - 07:30 • liikennekatko raiteella 111 • TOTAALI KATKO. • Lauantai 24.9.2022 kello 18:50 - 22:10 + Sunnuntai 25.9.2022 kello 03:40 - 07:00 • Lauantai 1.10.2022 kello 18:50 - 21.10.2022 kello 3:10 TOTAALIKATKO.	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopion asema vaihe 1.3	2022	Kuopio	1808	3.10.2022 kello 0:00 - 5.6.2023 kello 07:00 • henkilöraipahalla käytössä vain raiteet 091b ja 001 • henkilöraipahalla käytössä välilaiturin raiteen 001 puoleinen reuna pituudeltaan 320 metriä. Raiteen 002 puoleinen laiturin sulussa. • Raiteelle 001 kaikki henkilöjunien pysähdykset	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopion asema vaihe 1.4	2022	Kuopio	1808	5.6.2023 0:00 - 20.11.2023 23:59: raiteet 001 ja 019b (400 ja 401) sulkun, juna liikenne siirretään uusille pohjoisille raiteille 403 ja 402 • välilaituri on rakennustyömaa-alueella. • Matkustajia palvelee uustuu reunalaituri raiteella 403. • Raiteen 403 laiturin pituus 321 metriä • Raide 402 on lipiajokenteelle • Raiteen 402 laiturin pituus valmiina 320 metriä • "Iloharjun" kohtaukset mahdollisia • Raide 019 tuennat.	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopio: Puitonkadun AKS (uusi) YH	2022	Kuopio	1808	Raiteiston käytön muutoksia	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopio: Kottankallion uusi alkuloukku	2023	Kuopio	1808	TOTAALIKATKO	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopio: Puitonkadun AKS (uusi) YH	2023	Kuopio	1808	Raiteiston käytön muutoksia	-	-	-	-	-	-	1		
POKA VTR1	2023	Toivola - lisalmi	1808	Raiteiston käytön muutoksia	-	-	-	-	-	-	1		
Kuopi o Mhahe r r ank adun AKS t unkkau s + al i l l i an d en j at en n i k i t t a	2024	Kuopio	1808	TOTAALI KATKO 109h	-	-	-	-	-	-	2		
Kuopio tavarain muutos	2023-2024	Kuopio	1808	Tarkentuu	-	-	-	-	-	-	1		
Kokkola-Ylivieska vaihteen ja raiteen tuenta	2022	Kokkola-Ylivieska	1901	8h päivittäiset työraat kaksi liikennepäikkävällä kerrallaan.	-	-	-	-	-	-	1		
Oulainen raakaputerminaal	2022	Ylivieska-Oulu	1901	Vikat 26-32 ma-to 5h katko klo 11:20 - 16:20) 12h totaalkatko la 18.6.klo.20:00 (vko 24). 12h totaalkatko su 21.8.klo.00:40 - 12:20 (vko 33)	-	-	-	-	-	-	1		
Ruukki: Sikaajoen rataosilla.	2022	Ylivieska-Oulu	1901		-	-	-	-	-	-	1		
Oulainen raakaputerminaal	2023	Ylivieska-Oulu	1901		-	-	-	-	-	-	1		
Ylivieska-Oulu: vaihteen ja raiteen tuenta, vaihdehuolto sekä sähkörata- ja turvalaitekunnossapito	2022-2024	Ylivieska-Oulu	1901	8h työraat kunnossapitovikoilla keväällä ösin ja syksyllä.	-	-	-	-	-	-	1		
Kokkola-Ylivieska vaihteen ja raiteen tuenta	2023-2024	Kokkola-Ylivieska	1901	8h päivittäiset työraat kaksi liikennepäikkävällä kerrallaan.	-	-	-	-	-	-	1		
Seinäjoki - Kokkola vakiotyöraat: vaihteen ja raiteen tuenta, vaihdehuolto sekä sähkörata- ja turvalaitekunnossapito	2023-2025	Seinäjoki - Kokkola	1901	Työraatvalitohdot. n. 23 työvuorona, 7h yhtäjaksoinen. n. 25 työvuorona, 3h + 4h. n. 30 työvuorona, 3h+3h. n. 33 työvuorona, 3h yhtäjaksoinen. Jos työvuoro koostuu useasta työraasta, työvuoron kokonaismaksimipituus on 10h.	-	-	-	-	-	-	1		
Tuomi oi a- Raat he per usker i aus	2024	(Tuomi oi a) - Raat he	1903	8- 10h t yör aot	-	-	-	-	-	-	2		
Oulu: Orikarnen kolmivaihe	2022	Oulu	1904	Muutoksia raiteiston käyttöön	-	-	-	-	-	-	1		
Oulu: Orikarnen kolmivaihe	2023	Oulu	1904	Muutoksia raiteiston käyttöön	-	-	-	-	-	-	1		
Pohjois-Suomen kauko-ohjauksen hankkeeseen (POKA) liittyvät turvalaitteet ja käyttöönnotot rataosilla ja liikennönnillä	2022-2024	Oulu	1904	Erillisen suunnitelman mukaisesti	-	-	-	-	-	-	1		
Pohjois-Suomen kauko-ohjauksen hankkeeseen (POKA) liittyvät turvalaitteet ja käyttöönnotot rataosilla ja liikennönnillä	2025	Oulu	1904	Erillisen suunnitelman mukaisesti	-	-	-	-	-	-	1		
Mnt yni emen al i kul kus i t t a. (al i l l i an j a al i kul un r akent am nen)	2024	Yl i vieska	1905	2 x 40h hei näkuussa	-	-	-	-	-	-	1		
Oulun rataojan peruskorjaus ja turvalaitteet	2022-2023	Oulu rataoja	1906	Raiteiston käytön muutoksia ja päivittäisiä työraatja erillisen suunnitelman mukaan.	-	-	-	-	-	-	1		
Äänekoski - Haapajärvi	2025	(Äänekoski) - (Haapaj ärvi)	2001	8- 10h t yör aot	-	-	-	-	-	-	2		
Iisalmi-Ylivieska sähköistys	2022	Iisalmi-Ylivieska	2002	Vyöty: Ma klo 0:00-5:30, Ti klo 3:00-11:20, Ke klo 2:30-6:45, To klo 3:00-11:20 Nv-Hpj: Ma klo 0:00-6:00, Ti klo 3:30-11:45, Ke klo 2:00-7:15, To klo 3:30-11:45 Hj-Pha: Ma klo 14:00-22:00, Ti klo 12:30-20:00, Ke klo 13:30-22:30, To klo 12:30-20:00 Kv-Ilm: Ma klo 14:30-21:00, Ti klo 11:30-21:00, Ke klo 14:30-21:30, To klo 11:30-21:00 Pha-Krv: Ma klo 14:00-21:30, Ti klo 12:00-20:30, Ke klo 14:00-22:15, To klo 12:00-20:30, Ilm-Krv Ilm-Krv: 17h ma-ke, 19.9.6.klo.00:45 - 31:45 ja 24p ja 20.8. klo.15:30-21.8. klo.15:30	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Haapajärvi raakaputerminaal	2022	Iisalmi-Ylivieska	2002	8-10h päivittäinen työraat	-	-	-	-	-	-	1		
Iisalmi-Ylivieska peruskorjaus	2023	Iisalmi-Ylivieska	2002	8-10h päivittäinen työraat	-	-	-	-	-	-	1		
Iisalmi-Ylivieska sähköistys	2023	Iisalmi-Ylivieska	2002	Päivittäisiä työraatja totaalkatkoja, erillisen suunnitelman mukaan.	-	-	-	-	-	-	1		
Haapajärvi raakaputerminaal	2023	Iisalmi-Ylivieska	2002		-	-	-	-	-	-	1		
Iisalmi - Kontiomäki routapalkkien korjaus	2023	Iisalmi - Kontiomäki	2101	8-10h työraat	-	-	-	-	-	-	1		

Kuvaus Ilmalan ratapihan raiteiston käytöstä

Tämä liite kuvaa Ilmalan ratapihalla tapahtuvaa liikennöintiä sekä ratapihan raiteiston käyttöä. Rataverkon haltija ja Fintraffic varmistavat yhteistyössä tasapuolisen pääsyn Ilmalan ratapihan palveluihin. Ilmalan ratapihalla ja varikkoalueen toiminnalla on merkittävä rooli sekä lähi- että kaukoliikenteen häiriöherkkyyden hallinnassa. Näin ollen Ilmalan ratapihan käyttö on rajattu ensisijaisesti kaupallisen henkilöliikenteen sekä pääkaupunkiseudun radanpidon tarpeisiin.

1 Raiteiston käytöstä sopiminen, liikkumiseen tarvittavan tilannetiedon hallinta sekä liikenteenohjaus

Rautatieliikenteen harjoittaja tai liikenteen tilaaja *toimittaa vuosiarvion seisonta- ja käyttövalmiushuoltoraideistaan* (raiteita yhtäaikaisesti käytettävien kaluston määrä raideryhmittäin ja kalustolajeittain) sekä toivotuista käyttövalmiushuoltoraiteiden käyttöajankohdista (viikonpäivät ja kellonajat) rataverkon haltijalle vuosittain syyskuun loppuun mennessä (ks. verkkoselostuksen kohta 4.2.1). Tämän pohjalta tarkistetaan tarvittaessa raiteiden pääsääntöisiä käyttötarkoituksia (kuva 1) ja laaditaan alustava vuosittainen raidejärjestys käyttövalmiushuoltoraiteille. Mahdolliset päällekkäiset toiveet yhteensovitetaan nojautuen haettuun linjakapasiteettiin sekä muiden palvelujen käytön aikataulutukseen ratkaisten Ilmalan ratapihan raiteiden käyttö kokonaisuuden kannalta parhaalla tavalla.

Vuosittaisen raidejärjestyksen laatimisen jälkeen Ilmalan ratapihan raiteiston käyttötarvetta käsitellään *säännöllisen liikenteen muutosajankohdissa* (kappale 4.5.1). Rautatieliikenteen harjoittaja tai liikenteen tilaaja hakee ratakapasiteettia raideryhmän oletusraiteelle ja tekee raiteistonkäyttösuunnitelman seisonta- ja käyttövalmiushuoltoraiteille peruspäiville (ma-pe, la, su) käyttäen mahdollisuuksien mukaan vain omia (kyseiselle toimijalle alustavasti tämän liitteen kuvassa 1 dedikoituja) raiteita. Fintrafficin kapasiteetin hallinnan kapasiteettiratkaisija sovittaa yhteen konfliktit raiteiston käytössä ja koordinoi muutokset tarvittaessa eri osapuolten kanssa.

Yksittäistä päivää koskevien muutosten osalta liikennöinnistä vastaava taho (= liikenteen tilaaja, rautatieliikenteen harjoittaja tai kalustokunnossapitäjä sopimuksesta riippuen) tekee päivätason raidemuutospyynnöt Ilmalan ratapihalle tulevista kalustoista johtuvista raiteiden käytön muutostarpeista, minkä pohjalta Fintrafficin kapasiteetin hallinnan kapasiteettiohjaaja vahvistaa ja tarvittaessa yhteensovittaa neuvottelemalla päivätason raiteiden käytön ratapihalla sisältäen myös palveluihin johtavat raiteet ja huomioiden mahdolliset infrarajoitteet.

Rautatieliikenteen harjoittajan vastuulla on kertoa kapasiteettiohjaajalle varikolle tulevan ja sieltä lähtevän kalustoyksikköjen lukumäärä HKI-ILR-HKI-välille haetun kapasiteetin mukaisesti. Lisäksi liikennöinnistä vastaavan tahon vastuulla on olla tietoinen kunnossapitotarpeista mm. sorvin käyttö, pesutarve, eri hallitarpeet ja seisontapaikkojen määrä kuhunkin aikaan.

Operatiivisessa tilanteessa kapasiteettiohjaaja päättää raiteiston käytöstä liikennetilanteen mukaan alla olevan priorisoinnin avulla. Kapasiteettiohjaaja ylläpitää tietoa siitä, mitä kalustoa missäkin seisoo ja mitä huoltofasilitetteja (käyttövalmiushuoltoraiteet, sorvi) milloinkin on minkäkin osapuolen käytössä liikennöinnistä vastaavalta taholta saatavien tietojen perusteella. Käyttövalmiushuoltoraiteiden ensisijainen käyttötarkoitus on pienet huoltotoimenpiteet eikä niitä ole tarkoitettu kaluston seisottamiseen.

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön etusijajärjestys Ilmalan ratapihalla on pääosin seuraava:

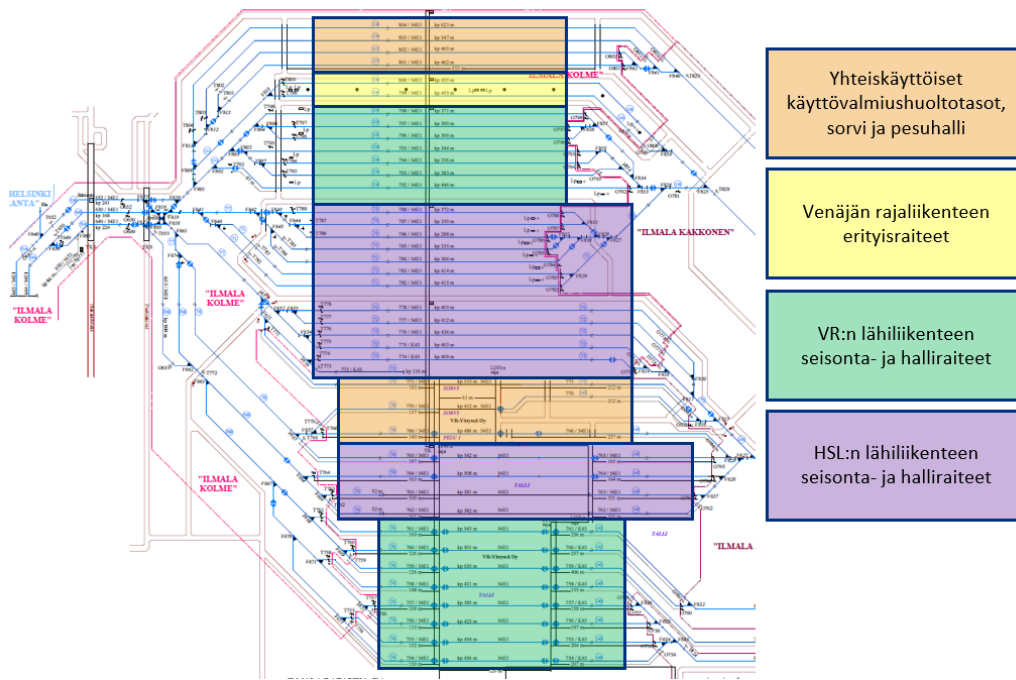
1. Ratapihalle saapuminen tai sieltä lähtö (erityisesti lähdöt Ilmalan ratapihalta junien lähtötäsmällisyyden varmistamiseksi)
2. Palveluille pääsy ennakkosuunnitelmien mukaisesti
3. Muu ratapihan sisäinen vaihtotyöliikenne

Luvananto saman kategorian liikenteelle annetaan luvanpyyntöjärjestyksessä. Liikenneohjaaja harkitsee tapauskohtaisesti ratatyöyksiköiden liikkumisluvut liikennepaikalla. Häiriö- tai vikatilanteissa liikenneohjaaja ottaa lupia antaessaan huomioon häiriön tai vian vaikutukset liikennöintiin.

2 Pääperiaatteet raiteistojen jakamisessa

Lähiliikenteen osalta Ilmalan ratapihan raiteistoa käytetään pääsääntöisesti kuvan 1 mukaisesti kunnes alueella toimii vähintään kolme rautatieyrittystä. Tämä jaottelu ei estä sitä, etteikö esimerkiksi VR voisi käyttää kuvassa HSL:lle dedikoituja raiteita vaan jaottelu ohjaa raiteiden käytön pääasiallista suunnittelua. Tarkempi raiteistokaavio palvelutietoineen on saatavissa Väyläviraston extranetista. Raiteiston käyttöä koordinoivana tahona kapasiteettiratkaisija ja -ohjaaja koordinoivat raidetarpeet yhteen yllä kuvatun prosessin mukaisesti.

Kaukoliikenteen osalta käytetään pääosin raiteistokaaviossa kuvattujen Ilmala ykkösen ja Ilmala kakkosen raiteistoja ja palveluja. Niiden käytön osalta ratkaisevassa asemassa ovat haettu ratakapasiteetti sekä säännöllisen liikenteen muutosajankohdissa määritetyt tulo- ja lähtöraidetiedot. Kapasiteettiratkaisija ja -ohjaaja koordinoivat myös kyseisten raiteiden käyttöä suunnittelusta operatiivisiin tilanteisiin.



Kuva 1. Ilmala kolme -alueen pääsääntöiset raiteiden käyttötarkoitukset.

Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys

1 Etusijajärjestyksen rakenne

Valtion rataverkolla otetaan aikataulukaudella 2022 käyttöön uusi etusijajärjestys. Tavoitteena on selkeyttää junien välisiä prioriteetteja mahdollisia ylikuormitustilanteita varten. Etusijajärjestys on perusrakenteeltaan seuraava:

- Junat jaetaan kategorioihin niiden keskeisten liikennepalveluun liittyvien ominaisuuksien mukaan. Junakategorioita on yhdeksän.
- Rataverkon osat jaetaan viiteen eri etusijajärjestyksen kannalta erilaiseen reittiprofiiliin. Junakategorioiden välinen priorisointi vaihtelee reittiprofiilista toiseen.
- Junakategorioiden välille määritellään etusijajärjestys reittiprofiileittain.
- Junakategorioiden sisälle määritellään priorisointi samaan kategoriaan kuuluville junille niiden ominaisuuksien mukaan. Jos näiden avulla ei joissain tilanteissa saada junien välille eroa, pyritään loppujen ratkaisujen osalta liikennöitsijöiden liiketoiminnan kannalta tasapuoliseen lopputulokseen.
- Joillakin rataosilla alhaisen prioriteetin kategoriaan kuuluville junille voidaan määritellä kapasiteettiintiö, joilla varmistetaan, että ainakin tietty määrä kyseisen kategorian junia voidaan ajaa.
- Rataverkon haltijalla on lain perusteella tietyissä poikkeustapauksissa mahdollisuus poiketa prioriteettisäännöistä, jos niiden soveltaminen johtaisi kohtuuttomaan lopputulokseen.

2 Reittiprofiilit

Rataverkko on jaettu etusijajärjestyksiä varten seuraavan taulukon viiteen kokonaisuuteen, reittiprofiiliin, rataverkon ja liikennepalvelun ominaispiirteiden perusteella.

Taulukko 1. Reittiprofiilit.

Reittiprofiili	Kriteerit	Junareitit
Erikoistuneen ratakapasiteetin junareitit	Erikoistuneen ratakapasiteetin junareitti tai siihen rinnastettavissa oleva junareitti (määrittely esimerkiksi verkkoselostuksessa)	Kerava–Vuosaari ja Helsingin seudun kaupunkiradat: Helsinki–Kerava, Helsinki–Leppävaara, Huopalahti–Hiekkaharju
Helsingin seudun junareitit	Erytyypistä henkilöliikennettä, ei säännöllistä tavaraliikennettä, suuri kokonaisjunamäärä, suuret matkustajavirrat, korkea rataverkon kapasiteetin käyttöaste	Helsinki–Kytömaa (Kerava), Helsinki–Kirkkonummi
Etelä-Suomen pääjunareitit	Tiheä henkilöliikenne (arkisin vähintään noin tunnin säännöllinen vuoroväli), suuret matkustajavirrat, mahdollisesti huomattavat kuljetustarpeet tavaraliikenteelle	Kytömaa–Tampere, Kytömaa–Lahti–Kouvola, Kirkkonummi–Turku satama
Henkilö- ja tavaraliikenteen junareitit	Henkilöliikenteen osalta kytkeytyminen Etelä-Suomen pääjunareitteihin ja säännöllinen vuoroväli harvempi kuin tunti, mahdollisesti huomattavat kuljetustarpeet tavaraliikenteelle	Hanko–Karjaa, Riihimäki–Hakosilta, Turku–Toijala, Tampere–Pori, Tampere–Pieksämäki, Orivesi–Haapamäki, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Jyväskylä, Seinäjoki–Kemijärvi/Kolari, Kouvola–Kontiomäki, Kouvola–Joensuu/Vainikkala, Parikkala–Savonlinna
Tavaraliikenteeseen painottuvat junareitit	Rataosan liikenne koostuu pelkästään tavaraliikenteestä tai tavaraliikenteen suhde henkilöliikenteeseen on erittäin huomattava (junamäärät, matkustaja- ja tavaravirtojen vertailu)	Pelkästään tavaraliikenteen käyttämät junareitit ja Kouvola–Kotkan satama, Pieksämäki–Joensuu, Joensuu–Nurmes, Iisalmi–Ylivieska, Kontiomäki–Oulu

3 Junakategoriat

Junat jaetaan etusijajärjestyksen määrittelemiseksi taulukon 2 yhdeksään kategoriaan. Kukin juna kuuluu koko matkaltaan lähtökohtaisesti yhteen junakategoriaan. Jos junan kategoria muuttuu reittiprofiilien välillä, niin sen kategoriaksi määritellään prioriteetiltaan korkein junakategoria, johon se kuuluu jollain reittiprofiililla. Ratakapasiteetin hakija ilmoittaa vuosikapasiteettihakemuksen yhteydessä mihin kategoriaan kukin haettava juna kuuluu. Rataverkon haltija voi tarvittaessa pyytää ratakapasiteetin hakijalta tietoja junan kategoriaan sijoituksen perusteista.

Taulukko 2. Junakategorioiden tiivistetyt määritelmät.

Matkan pituus	Junakategoria	Kriteerit	Kategorian suuruus
Pitkä	Kansainvälinen kaukojunaliikenne	Säännölliset kansainväliset henkilöjunayhteydet	Kaikki kansainväliset henkilöjunat, paitsi sesonkijunat
	Integroitu kaukojunaliikenne	Nopea, säännöllinen ja toistuva aikataulurakenne, merkittävät vaihtoyhteydet ja integroidut kalustokierrot	Suurin osa nykyisistä kaukojunista
	Nopea kaukojunaliikenne	Nopea kalusto, mutta ei kaikki integroidun kaukojunan kriteerit eivät täyty	Noin 10 % nykyisistä kaukojunista
Pääosin lyhyt	Lähijunaliikenne	Säännöllinen aikataulurakenne, tiheä vuoroväli ja sidotut kalustokierrot	Suurin osa nykyisistä lähi- ja taajamajunista
	Kaupunkijunaliikenne	Erikoistuneen ratakapasiteetin junareittien ensisijainen liikenne, nykytilanteessa HSL:n kaupunkiraiteiden junat	Kaikki nykyiset kaupunkiraiteiden junat
Pitkä tai lyhyt	Muu henkilöjunaliikenne	Junat, jotka eivät kuulu muihin henkilöliikenteen junakategorioiden	Alle 10 % nykyisistä kaukojunista, yöjunat, harvemman vuorovälin lähi- ja taajamajunat
Pitkä tai lyhyt	Integroitu tavarajunaliikenne	Kuljetuksen aikataulukriittisyys tai sidotut kalustokierrot	Osa tavarajunista
	Muu tavarajunaliikenne	Junat, jotka eivät täytä integroidun tavarajunaliikenteen ehtoja	Osa tavarajunista
Pitkä tai lyhyt	Muu liikenne	Esimerkiksi veturisiirrot, vaihtotyöliikenne, työkoneet, poikkeusliikenne, koeajot.	Kaikki muu liikenne paitsi linjaliikenteen henkilö- ja tavarajunat

Juna kuuluu junakategoriaan, jos se täyttää seuraavat junakategorialle asetetut kriteerit:

Kansainvälinen kaukojunaliikenne

1. Junalla on kaupallisia välipysähdyksiä vähintään kahden valtion alueella.
2. Juna liikennöidään koko matkallaan radan maksinopeuteen kykenevällä kalustolla tai vähintään 200 km/h kalustolla, jos radan maksinopeus on tätä suurempi.
 - Alemman nopeustason junat täyttävät kriteerin, jos ne liikennöivät Helsingin seudun junareittien ja Etelä-Suomen pääjunareittien alueilla ruuhka-aikojen (arkisin kello 7–9, 15–17) ulkopuolella.
3. Juna on osa integroitua kalustokiertoa (junan ajamatta jättäminen tai merkittävä aikataulun siirtäminen rikkoo kalustokierron)
4. Juna liikennöidään toistuvasti ja ympärivuotisesti.

Integroitu kaukojunaliikenne

1. Junalla on kaupallisia pysähdyksiä vähintään kahden maakuntakeskuksen alueella ja sen kulkumatkan pituus on vähintään 100 km.
2. Juna liikennöidään toistuvasti ja säännöllisesti.
 - Esimerkiksi sesonkiluoteisesti (lyhyempi ajanjakso kuin aikataulukauden kahden muutosajankohdan välinen ajanjakso) ajettavat junat eivät täytä kriteeriä.

3. Juna liikennöidään koko matkallaan radan maksinopeuteen kykenevällä kalustolla tai vähintään 200 km/h kalustolla, jos radan maksinopeus on tätä suurempi.
4. Juna on osa integroitua kalustokiertoa.
 - Kalustolla on selvärajaiset kääntöaikavaatimukset ja sama kalusto kiertää tehokkaasti koko liikennöintiajan palvelun kysyntä ja riittävät päiväaikaiset huolto- ja siivousmahdollisuudet huomioiden. Junan ajamatta jättäminen tai merkittävä aikataulun siirtäminen rikkoo integroidun kalustokierron.
5. Junalla on vaihtoyhteys toisiin kaukojuniin vähintään yhdessä solmupisteessä Helsingin seudun junareittien tai Etelä-Suomen pääjunareittien alueella.
 - Vaihtoaika enintään 20 min.
 - Vähäiset poikkeavuudet ovat sallittuja (esimerkiksi hiljainen liikennöinti-aika, kuten varhaisaamu ja myöhäisilta, tai yksiraiteisen reittiosuuden junakohtauksesta johtuva poikkeava kulku-aika).
6. Juna on osa integroitujen junien joukkoa, jonka junilla on samassa kulkusuunnassa yhtenäinen pysähdyskäyttäytyminen ja vakiokulkuajat vähintään yhdellä reittiosuudella kahden maakuntakeskuksen välillä.
 - Vähäiset pysähdyskäyttäytymisen muutokset tai kulku-aikojen vaihtelut ovat sallittuja (esimerkiksi asiakastarpeista tai yksiraiteisen osuuden junakohtauksista johtuen).
 - Kesken matkaa jakautuvat/yhdistyvät junat katsotaan samaksi kokonaisuudeksi molempien haarojen osalta.
 - Yhtenäisten junien joukkoon voi kuulua useampien liikennöitsijöiden junia.

Nopea kaukojunaliikenne

1. Junalla on kaupallisia pysähdyksiä vähintään kahden maakuntakeskuksen alueella ja sen kulkumatkan pituus on vähintään 100 km.
2. Juna liikennöidään toistuvasti ja säännöllisesti.
 - Esimerkiksi sesonkiluoteisesti (lyhyempi ajanjakso kuin aikataulukauden kahden muutosajankohdan välinen ajanjakso) ajettavat junat eivät täytä kriteeriä.
3. Juna liikennöidään koko matkallaan radan maksinopeuteen kykenevällä kalustolla tai vähintään 200 km/h kalustolla, jos radan maksinopeus on tätä suurempi.
 - Vaatimus voi jäädä täyttymällä yksittäisellä lyhyellä reittiosuudella, jos tällä ei ole merkittävää vaikutusta muuhun aikataulurakenteeseen.

Lähijunaliikenne

1. Juna on osa palvelukokonaisuutta, jonka junilla on kulku-aikoina säännölliset vuorovälit, vuoroväli kulku-aikoina enintään 60 minuuttia.
 - Vähäiset kulku-aikojen vaihtelut (esimerkiksi yksiraiteisen osuuden junakohtauksista tai junan liikennöinnistä eri reittiosuuksilla johtuen) ja poikkeavat liikennöintijärjestelyt hiljaisen kysynnän aikana ovat sallittuja.
 - Jos junakokonaisuuden liikennöintialue on laaja ja juna kulkee osalla reittiä epäsäännöllisemmin, koko junakokonaisuus voidaan silti katsoa lähijunaliikenteeksi.
2. Juna liikennöidään toistuvasti ja säännöllisesti.
 - Esimerkiksi sesonkiluoteisesti (lyhyempi ajanjakso kuin aikataulukauden kahden muutosajankohdan välinen ajanjakso) ajettavat junat eivät täytä kriteeriä.

3. Juna on osa palvelukokonaisuutta, jossa liikennöidään useampia (vähintään 2) edestakaisia vuoroja arkisin niin aamulla kuin iltapäivällä ja edestakaista liikennöintiä on muulloinkin kuin arkipäivien aamu- ja iltapäiväruuhkien aikaan.
4. Kalustokierrot muodostavat kokonaisuuden, jossa meno- ja paluujuna liikennöidään samalla kalustokokoonpanolla (yksiköiden pilkkominen tai yhdistäminen on sallittua).

Kaupunkijunaliikenne

1. HSL-kuntayhtymän kaupunkijunaliikenne, joka liikennöi ainoastaan erikoistuneen kapasiteetin kaupunkiraiteilla (Helsinki–Leppävaara, Huopalahti–Havukoski, Helsinki–Kerava)

Muu henkilöjunaliikenne

1. Juna ei täytä minkään muun henkilöliikenteen kategorian kriteereitä.

Integroitu tavarajunaliikenne

1. Junalla on selkeä aikatauluvaatimus (esim. tehtaan/varaston/sataman purku tai lastausaika) ja kytkeytyminen teollisuuden prosesseihin tai logistiikan kuljetusketjuihin TAI
Juna on osa yksiselitteistä kalustokiertokokonaisuutta, jossa käytetään meno- ja paluujunassa tiettyä kuljetustarkoitukseen sidottua vaunukalustoa. Junan ajamatta jättäminen tai merkittävä aikataulun siirtäminen rikkoo kalustokierron (integroitu kalustokierto).

Muu tavarajunaliikenne

1. Tavarajuna, joka ei täytä integroidun tavarajunaliikenteen junakategorian kriteereitä.

Muu liikenne

1. Muu liikenne, esimerkiksi henkilöliikenteen tyhjävaunujunat, veturisiirrot, vaihtotyöliikenne, työkoneet, poikkeusliikenne, koeajot, museojunaliikenne.
 - Tavaraliikenteen tyhjävaunujunat kuuluvat tavarajunaliikenteen junakategorioihin.

4 Aikataulun muutos ja junien peruminen

Etusijajärjestystä voidaan joutua käyttämään yksittäisten peruttavien junien valintatilanteiden lisäksi laajempien konfliktitilanteiden ratkaisemisessa. Tällaisissa tilanteissa valintoja voidaan joutua tekemään myös sen välillä mitä junia siirretään, tai siirtämisen ja perumisen välillä. Tavoitteena on löytää kokonaisuutena vähiten haittaa tuottava ratkaisu.

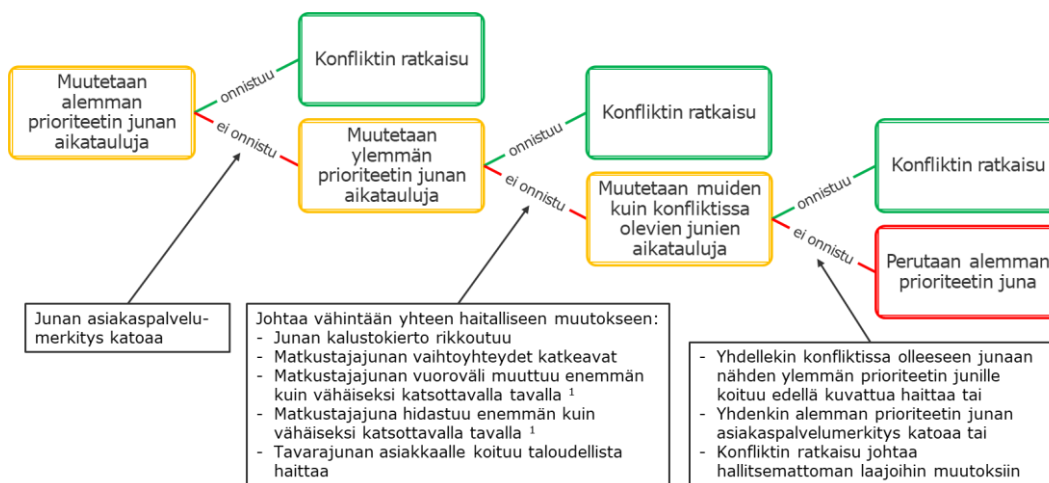
Jotta etusijajärjestyksen käyttö johtaisi tällöin lain määrittelemään tavoitteen mahdollisimman monen kapasiteettitarpeen täyttämistä, ei siinä jollekin junalle määritelty prioriteetti voi aina tarkoittaa kapasiteetin etuotto-oikeutta siten, että etusijalla oleva juna saa hakemansa kapasiteetin automaattisesti sel-

laisenaan. Myös etusijalla olevan junan aikataulun on joustettava alla määritellyissä rajoissa, jos vaihtoehtona on alemman prioriteetin junan peruminen tai sen muuttaminen niin paljon, että sen asiakaspalvelumerkitys katoaisi, jolloin kyseinen kuljetus loppuisi kokonaan.

Asiakaspalvelumerkityksen katoamisella tarkoitetaan tässä tilannetta, jossa perustellusti todetaan, että junaa ei enää muutoksen jälkeen ole kaupallisista tai tuotannollisista syistä mielekästä ajaa. Tällainen tilanne voi syntyä, jos junan palvelu ei enää täytä asiakkaan tarpeita, junan ajamisen kustannukset nousevat merkittävästi esimerkiksi kalustokierron rikkoontumisen seurauksena tavalla, jota ei pystytä paikkaamaan, tai kyseinen kuljetus loppuisi kokonaan muusta vastaavasta syystä.

Tavaraliikenteen osalta vaikutus asiakaspalvelumerkitykseen ei ole ratkaiseva, jos kuljetus on mahdollista siirtää toiseen kellonaikaan – joko uudeksi junaksi tai osaksi toista junaa, ja vaikutus liiketoimintaan ei ole merkittävä. Vaikutuksen merkittävyyden arvio pyydetään tarvittaessa ratakapasiteetin hakijalta tai tavarakuljetuksen rahdinantajalta.

Silloin kun vaihtoehtona on junien siirtäminen tai peruminen, konfliktitilanne ratkaistaan kuvan 1 mukaisesti:



Kuva 1. Konfliktin ratkaisu prioriteettisääntöä käyttäen¹.

Laajoissa konfliktitilanteissa valitaan ratkaisu joissa perumiset kohdistuvat alimpien kategorioiden junille ja pienemmät haitat mahdollisimman alhaisten kategorioiden junille kullakin reittiprofiililla.

Lisäksi tavarajunien aikataulujen muutosta koskevat seuraavat säännöt:

- Useampana päivänä viikossa ajettavan säännöllisen tavarajunan aikatauluja voidaan muuttaa osana kulkupäivistä vuosikapasiteetin yhteensovituksessa ja etusijajärjestystä sovellettaessa, mikäli tämän avulla

¹ Kuvassa mainittu vähäiseksi katsottava ajoajan hidastuminen tai vuorovälin epätasaisuus on tilannekohtaista ja riippuu asiakkaiden tarpeista. Näille voidaan tarvittaessa määritellä tulevilla verkkoselostuksissa viitearvot. Toistaiseksi käytetään määritelmää, jonka mukaan muutos jonka voidaan osoittaa vaikuttavan mitattavasti junan asiakasmääriin ei ole vähäinen muutos.

voidaan pienentää muutettavan tavarajunan asiakkaalle ja operaattorille muutoksesta aiheutuvaa haittaa.

- VAK-kuljetukset priorisoidaan samoilla kriteereillä muiden tavarajunien kanssa. Jos VAK-juna etusijajärjestyksen perusteella ajetaan, on sen mahdolliset aikataulumuutokset tehtävä niin, että juna noudattaa VAK-junille asetettuja turvallisuusmääräyksiä.

5 Reittiprofiilikohtaiset etusijajärjestykset junakategorioiden välillä

	Helsingin seudun junareitit	Etelä-Suomen pääjunareitit	Henkilö- ja tavaraliikenteen junareitit	Tavara-liikenteeseen painottuvat junareitit	Erikoistuneen ratakapasiteetin junareitit Kaupunki- Kerava- Vuosaari
Kansainvälinen henkilöjunaliikenne	1	1	1	3	
Integroitu kaukojunaliikenne	2	2	2	4	
Nopea kaukojunaliikenne	4	4	4	5	
Lähijunaliikenne	3	3	5	6	
Muu henkilöjunaliikenne	5	5	6	7	
Integroitu tavarajunaliikenne	6	6	3	1	1
Muu tavarajunaliikenne	7	7	7	2	2
Kaupunkijunaliikenne	–	–	–	–	1
Muu liikenne	8	8	8	8	

Helsingin seudun junareitit
Etelä-Suomen pääjunareitit
Henkilö- ja tavaraliikenteen junareitit
Tavara-liikenteeseen painottuvat junareitit
Erikoistuneen ratakapasiteetin junareitit



Kuva 2. Junakategorioiden välinen priorisointijärjestys reittiprofiileittain.

Erikoistuneen ratakapasiteetin junareiteillä kapasiteetti on varattu kaupunkijunien käyttöön ja Kerava–Vuosaari-reitin osalta tavarajunien käyttöön. Täällä prioriteetti tarkoittaa kapasiteetin etuoitto-oikeutta erikoistuneelle liikenteelle ilman tarvetta yhteensovitukseen muun liikenteen kanssa. Muu liikenne voi käyttää vapaaksi jäävää kapasiteettia, tunneleista johtuvat turvallisuusmääräykset kuitenkin merkittävästi rajoittavat tätä mahdollisuutta.

Rautatieinfrastruktuurin kehittyessä reittiprofiileita ja niiden etusijajärjestyksiä voidaan päivittää vastaamaan uutta tilannetta. Jotta infrastruktuurin kehittämiseksi asetetut tavoitteet olisivat toteutettavissa, on huomioitava, että uudella radalla kulkevien junien etusijajärjestys ei ole ristiriidassa näiden tavoitteiden kanssa. Myös jos jonkin rataosan välityskyky heikkenee pitkäaikaisesti esimerkiksi ratatöiden johdosta, voidaan rataosan prioriteetteja tarkastella uudelleen.

6 Kapasiteettikiintiöt

Kuvassa 1 osoitetuissa tapauksissa voidaan asettaa kapasiteettikiintiöitä turvaamaan muuten heikompaan asemaan jäävien alempien junakategorioiden junien liikennöintimahdollisuudet. Kapasiteettikiintiöllä tarkoitetaan yhdelle junakategorialle varattua minimiosuutta tietyn rataosan kapasiteetista. Kapasiteettikiintiöitä voidaan käyttää Etelä-Suomen pääjunareiteillä varmistamaan tavaraliikenteen toimintaedellytykset sekä tavaraliikennepainotteisilla junareiteillä takaamaan matkustajaliikenteen toivot yhteydet.

Kapasiteettikiintiön mukaisen junan aikataulu voi sisältää jonkin verran enemmän ylimääräisiä pysähdyksiä ja väistämisiä verrattuna siihen, että junan prioriteettiasema olisi korkeampi. Junalle kuitenkin taataan kaupallisesti mielekäs kulkutie koko reittisuuden läpi.

Väylävirasto määrittelee kapasiteettikiintiöiden sisällön seuraavalle aikataulukaudelle. Kapasiteettikiintiö voidaan määritellä tilanteen mukaan vuorokautisena tai tuntiin tai vuorokaudenaikaan sidottuna junamääränä.

Aikataulukaudella 2022 käytetään kapasiteettikiintiönä aikataulukauden 2021 vuorokautisia kokonaisjunamääriä kaikilla niillä rataosilla joille kiintiöitä voidaan kuvan 1 mukaan määrittää. Eli esimerkiksi Kontiomäki–Oulu-välille taataan vuorokautinen kapasiteetti vähintään yhtä monelle henkilöjunalle kuin vuonna 2021 vastaavan tyyppisinä kulkupäivinä. Kiintiöistä voidaan poiketa ratakapasiteetin hakijoiden kanssa neuvottelemalla. Aikataulukaudelle 2023 ja siitä eteenpäin tarvittavat kapasiteettikiintiöt määritellään kapasiteetin hakijoita konsultoiden rataosittain ennen verkkoselostuksen julkaisua, aikatauluvuodesta 2023 eteenpäin kapasiteettikiintiöitä voidaan myös määritellä tunneittain tai tarvittaessa ennalta suunniteltu aikataulurakenne huomioiden.

7 Etusijajärjestykset junakategorioiden sisällä

Etusijajärjestys junakategorioiden sisällä vaihtelee junakategoriottain. Tässä vaiheessa vertaillaan junien ja ratkaisuvaihtoehtojen tarkempia ominaisuuksia järjestyksessä yksi kerrallaan. Ratkaisu syntyy, jos vertailukriteerin yksi osalta on riittävä ero. Jos eroa ei ole, siirrytään seuraavaan kriteeriin, kunnes ero löytyy.

Henkilöliikenteen osalta viimeisen kriteerin osalta Väylävirasto suorittaa asiantuntija-arvioin. Tavaraliikenteen osalta, jos eroa ei saada priorisointikriteerien perusteella, niin konflikti pyritään ratkaisemaan tasaisesti hakijoiden kesken, suhteessa hakijoiden toiminnan laajuuteen. Molemmissa tapauksissa viimeisimpiin kriteereihin asti päätyminen tarkoittaa todennäköisesti sitä, että hakijat ovat hakeneet kapasiteettia samanlaiselle palvelulle. Näin ollen niiden välille ei saada eroa millään yksiselitteisellä tekijällä tai laskentamenetelmällä.

Taulukko 3. Saman junakategorian junien priorisointi.

Prioriteetti	Kaukoliikenne *	Lähi- ja kaupunkijunaliikenne	Tavaraliikenne
1.	Ruuhkasuunta (vain yksiraiteisilla osuuksilla)	Kulkupäivien määrä	Vaikutukset hakijan asiakkaan liiketoimintaan
2.	Kulkupäivien määrä	Aikataulumuutoksen vaikutus vuoroväliin	Muille junille aiheutuvien muutosten määrä
3.	Aikataulurajoitteet	Junan kulkema matka	Vaikutukset hakijan operatiiviseen toimintaan
4.	Junan kulkema matka	Vaihtoasemien määrä (myös muut liikenne-muodot)	-
5.	Junan maksiminopeus	Vaikutukset hakijoiden liiketoimintaan	-
6.	Vaikutukset hakijoiden liiketoimintaan	-	-

* Kaukoliikenne tarkoittaa junakategorioita kansainvälinen kaukojunaliikenne, integroitu kaukojunaliikenne, nopea kaukojunaliikenne ja muu henkilöjunaliikenne.

Kaukoliikenne

Kaukoliikenteen osalta samoja priorisointikriteerejä sovelletaan kaikkien kaukoliikenteen junakategorioiden sisällä. Kaukoliikenteen priorisointikriteerejä sovelletaan myös junakategoriaan muu henkilöjunaliikenne. Priorisointikriteerit ovat:

Ruuhkasuuntaa käytetään kriteerinä ainoastaan yksiraiteisilla rataosuuksilla. Lähtökohtaisesti ruuhkasuunnan junia ovat ne junat, jotka saapuvat Helsinkiin arkisin 06:00–09:00 tai lähtevät sieltä arkisin 14:00–18:00, tai joista on vaihtoyhteys näihin juniin. Yöjunia ei lasketa ruuhkasuunnan juniksi. Tämän lisäksi ruuhkasuunnan juniksi voidaan laskea esimerkiksi selkeät työssäkäyntiyhteydet suurempiin kaupunkeihin.

Kulkupäivien määrä: Priorisoidaan juna, jolla on enemmän kulkupäiviä. Kulkupäivien määrässä tulee kuitenkin olla eroa viikkotasolla. Mikäli vertailtavat junat kulkevat vain kerran viikossa tai harvemmin, niin kulkupäivien määrässä tulee olla säännöllisesti eroa kuukausitasolla. Yksittäiset erot esimerkiksi juhlapyhien osalta eivät ole riittävä ero priorisointiin.

Aikataulurajoitteet: Juna, jolla on tiukat aikataulurajoitteet saapumisajan, vaihtoyhteyksien tai rataverkon korkean käyttöasteen vuoksi, saa korkeamman prioriteetin ja sitä suosiva ratkaisuvaihtoehto priorisoidaan.

Junan kulkema matka: Priorisoidaan juna, joka kulkee pidemmän matkan.

Junan maksiminopeus: Mikäli junien välillä ei ole muuta merkittävää eroa, niin on perusteltua priorisoida juna, jonka maksiminopeus on suurempi. Kulkureitin rataverkon maksiminopeuden ylittävää junan maksiminopeutta ei huomioida.

Mikäli ratkaisua ei saada aikaan muiden vertailutekijöiden perusteella, Väylävirasto pyytää kapasiteetin hakijoilta tarvittavat tiedot kyseisen junan vaikutuksesta hakijan liiketoimintaa ja arvio millä junalla on suhteessa suurin vaikutus kyseisen hakijan liiketoimintaan. Arviossa voidaan huomioida myös junien matkustajamäärät. Juna, jolla on suurin vaikutus hakijan liiketoimintaan, saa korkeamman prioriteetin ja sitä suosiva ratkaisuvaihtoehto priorisoidaan. Mikäli kapasiteetin hakijat ilmoittavat hakevansa täsmälleen samaa kapasiteettia kilpailutukseen liittyen, voidaan kapasiteetti jakaa ehdollisena, siten että sen saa lopulta kilpailutuksen voittanut taho.

Lähiliikenne

Kulkupäivien määrä: Ks. kaukoliikenne.

Mikäli vertailussa on vaihtoehdot, joissa joudutaan ainoastaan muuttaman junien aikatauluja, vertaillaan aikataulumuutosten prosentuaalista vaikutusta vuorovälin säännöllisyyteen. Vaihtoehto, jossa vuorovälin muutos on pienin, priorisoidaan.

Junan kulkema matka: Kuten kaukoliikenteessä on perusteltua priorisoida juna, joka kulkee pidemmän matkan.

Vaihtoasemien määrä: Lähiliikenteen osalta tulee huomioida myös vaihtoyhteydet muihin liikennemuotoihin. Juna, jolla on enemmän pysähdyksiä asemilla,

joilla on vaihtoyhteyksiä, saa korkeamman prioriteetin ja sitä suosiva ratkaisuvaihtoehto priorisoidaan.

Mikäli ratkaisua ei saada aikaan muiden vertailutekijöiden perusteella, toimitaan tässä tilanteessa kuten kaukoliikenteessä.

Tavaraliikenne

Tavarajunien keskinäinen priorisointi tavarajunakategorioiden sisällä ratkaistaan seuraavia priorisointikriteerejä käyttäen.

1. Vaikutukset hakijan asiakkaan liiketoimintaan

Arvioidaan priorisointipäätöksen vaikutuksia hakijan asiakkaana olevan tuotantolaitoksen liiketoimintaan seuraavia arviointikriteerejä käyttäen:

1. Asiakkaan liiketoiminnan lakkaaminen
2. Asiakkaan liiketoiminnan supistuminen tai asiakkaan suunnitteleman liiketoiminnan laajennuksen peruuntuminen
3. Asiakkaan raaka-aineen tai tuotteen jatkokuljetuksen katkeaminen esimerkiksi satamissa
4. Asiakkaan varastojen merkittävä kasvu
5. Asiakkaan menettämien junakuljetusten määrä
6. Asiakkaan mahdollisuudet korvata puuttuva rautatiekuljetus muilla liikennemuodoilla.

Priorisointiratkaisujen mahdollisia vaikutuksia arvioidaan luettelon järjestyksessä. Luettelossa ylempänä olevat vaikutukset, jos sellaisia ratkaisun seurauksena tulee, arvioidaan merkittävämmiksi, mutta kriteerien avulla pyritään ensisijaisesti tekemään priorisointipäätös, jolla on vähiten taloudellisia haittavaikutuksia kokonaisuutena. Kohta 4 tarkoittaa tarvetta kasvattaa varastointitiloja, lisätä varastoitavan tavaran siirtoja tai muuta vastaava haitallista muutosta. Kohta 5 ei ole itsenäinen arviointikriteeri, mutta sitä voidaan käyttää mittarina vaikutusten suuruudelle, jos voidaan osoittaa, että junien peruminen aiheuttaa vaikutuksia 1–4. Kohdan 6 osalta arvioidaan, voidaanko jonkun asiakkaan osalta muita kuljetusmuotoja käyttämällä lieventää vaikutuksia 1–4.

Koska vuosikapasiteetin jakopäätökset tehdään vähintään useita kuukausia ennen tuotantopäivää, päätösten vaikutuksista ylläoleviin kriteereihin ei tässä vaiheessa välttämättä ole saatavissa luotettavaa tai tarkkaa tietoa. Vaikutukset asiakkaan liiketoimintaan huomioidaan junien priorisoinnissa kohtien 1–4 osalta vain, jos yllä kuvatuista haittavaikutuksista on saatavissa luotettavaksi arvioitua tietoa, ja jos vaikutukset ovat määrällisesti merkittäviä, vähintään henkilötyövuosissa mitattavia. Jos vaikutukset kahdella tai useammalla hakijalla ovat samanlaiset mutta eri suuruiset, priorisoidaan pienempiä vaikutuksia, mutta vain jos erot ovat niin merkittäviä, että eroja voidaan luotettavasti arvioida etukäteen. Ratakapasiteetin hakijan on tarvittaessa välitettävä asiaan kuuluvat tiedot vaikutuksista rataverkon haltijalle.

2. Vaikutukset muihin juniin

Jos vaikutuksissa hakijan asiakkaan liiketoimintaan ei ole löydetty merkittävää eroa, tarkastellaan ratkaisujen vaikutusta muihin juniin. Muille junille aiheutuvien muutosten määrä kuvaa vaikutusta rataverkon tehokkaaseen käyttöön

sekä laajemmin rautatiejärjestelmän toimivuuteen. Näin ollen on perusteltua priorisoida ratkaisuvaihtoehto, jolla on vähemmän vaikutuksia muihin juniin, jos jossain ratkaisuvaihtoehdossa syntyy kokonaisuutena vähemmän liikenteelle haitallisia yhteensovitusratkaisuja. Muutoksia tarkastellaan kappalemääräisesti.

3. Vaikutukset hakijan operatiiviseen toimintaan

Jos vaikutuksissa muihin juniin ei ole merkittävää eroa, tarkastellaan ratkaisujen vaikutusta hakijoiden liiketoimintaan. Tarkastellaan seuraavia vaikutuksia hakijoiden operatiiviseen toimintaan:

1. vaunukiertojen katkeaminen
2. veturikiertojen katkeaminen
3. henkilöstökiertojen katkeaminen
4. hakijoiden kokonaisjunamäärä

Mikäli vain yksi hakija pystyy osoittamaan, että muutoksella on merkittäviä vaikutuksia operatiiviseen toimintaan, tämä juna priorisoidaan. Mikäli useampi hakija pystyy osoittamaan, että muutoksella on merkittäviä vaikutuksia operatiiviseen toimintaan, priorisoidaan kalusto- ja veturikiertoon kohdistuvat muutokset ennen henkilöstökiertoon kohdistuvia muutoksia.

Mikäli ratkaisua ei saada aikaan kohtien 1–3 perusteella, ratkaistaan konfliktit suhteessa hakijoiden kokonaisjunamäärään kyseisessä junakategoriassa (4). Periaatteena on se, että hakijat häviävät konflikteja kokonaisjunamäärien suhteessa vuosikapasiteetissa haettujen junien kulkupäivien määrällä mitattuna. Toisistaan erotellaan kuitenkin konfliktit, joissa joudutaan perumaan junia ja joissa joudutaan vain muuttamaan junien aikatauluja.

Tällöin mikäli ratkaistavia konflikteja on vain yksi, se ratkaistaan sen toimijan eduksi, jonka tavarajunilla on yhteenlaskettuna vähiten haettuja kulkupäiviä. Jos samojen toimijoiden välillä on useampia konflikteja, ne ratkaistaan valitsemalla ratkaisu, jossa kunkin hakijan muutoksia sisältävien tai peruttuina junina menettämien kulkupäivien määrien suhde on mahdollisimman lähellä hakijoiden hakemien kulkupäivien määrien suhdetta. Vertailu tehdään erikseen niiden ratkaisuiden osalta, joissa jommankumman liikennöitsijän juna pitää perua, ja niiden tilanteiden osalta, joissa jommankumman liikennöitsijän junan siirrosta koituu liikennöitsijälle haittaa.

8 Poikkeukset

Rataverkon haltija voi perustellusta syystä poiketa etusijajärjestyksen tuottamasta lopputuloksesta (Raideliikennelaki 120 §). Lain mukaan poikkeamisen perusteena voi olla 1) rautatiejärjestelmän tai joukkoliikenteen toimivuuden ylläpitäminen tai parantaminen tai 2) hakijalle tai sen asiakkaalle aiheutuva kohtuuton haitta. Etusijajärjestyksestä voidaan poiketa myös sellaisen hakijan eduksi, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä.

Päätös poikkeamisesta tulee tehdä aina tapauskohtaisesti, eikä yksittäistä poikkeamis päätöstä tulisi pitää ennakkopäätöksenä muiden vastaavien tilanteiden osalta, koska monet suoraan rautatieliikenteeseen liittyvät sekä ulkoiset tekijät

voivat muuttua ja vaikuttaa päätökseen. Esimerkiksi seuraavissa tilanteissa etusijajärjestyksestä poikkeaminen voidaan katsoa perustelluksi:

- Alemman junakategorian henkilöjunien ylikuormittuminen
- Merkittävä haitta rautatieliikenteen tai joukkoliikenteen toimivuudelle
- Matkustajaliikennepalvelun vuorovälin tasoittaminen, jos tämä voidaan toteuttaa ilman luvussa 4 määriteltyjä haitallisia muutoksia ylemmän kategorian junille
- Kohtuuton haitta rautatieliikennöitsijälle
- Muuhun liikenteeseen normaalisti kuuluvat veturisiirrot voivat saada integroidun tavarajunan prioriteetin, jos ne ovat välttämätön osa tällaisen junan kulkua
- Vastaavan kapasiteetin säännöllinen käyttämättä jättäminen edeltävällä aikataulukaudella voi alentaa junan prioriteettia
- Välttämättömät radanpidon tarpeet
- Infrarajoitteet, erityisesti pitkäaikaisten rajoitteiden osalta on huomioitava ratkaisujen kohtuullisuus eri kategorioiden junille.

Etusijajärjestyksessä häviävälle osapuolelle kohtuuttoman suuri haitta suhteessa voittavaan osapuoleen voi tarkoittaa esimerkiksi pienen toimijan osalta tilannetta, jossa merkittävä osa hakijan liiketoiminnasta loppuisi päätöksen seurauksena.

Yöjunaa voidaan priorisoida ylemmän junakategorian junien edelle, jos yöjunan kaupallinen mielekkyys ei säily eikä tarvittavia lastauksia ja purkuja voida muuten suorittaa. Lähtökohtaisesti yöjunilla ei kuitenkaan ole tiukkoja matka-aika-vaatimuksia muihin kaukojuniin verrattuna.

Mikäli konfliktissa olevan prioriteetiltaan korkeamman junakategorian junalla on ollut edeltävällä aikataulukaudella vastaava kapasiteetti ja se on jätetty käyttämättä verkkoselostuksessa kuvatulla tavalla, voidaan prioriteetiltaan matalamman junakategorian junalle antaa etusija.

9 Lisätietoja

Tätä etusijajärjestystä sovelletaan tarvittaessa aikataulukauden kapasiteetin jaossa aikatauluvuodesta 2022 eteenpäin, sekä tietyissä tilanteissa muutosajankohtien kapasiteetin jaossa verkkoselostuksen 2022 luvussa 4.5.1 kuvatulla tavalla. Tätä etusijajärjestystä ei sovelleta operatiivisissa tilanteissa, operatiivisten tilanteiden hallintaa kuvataan verkkoselostuksen luvussa 6

Verkkoselostuksen 2022 voimaan tulon yhteydessä Väylävirasto julkaisee selvityksen *Ratakapasiteetin etusijajärjestys ylikuormittuneella rautatiereitillä*², jossa kuvataan tarkemmin tässä liitteessä olevaa etusijajärjestysmallia ja sen perusteluja.

² <https://vayla.fi/tietoa-meista/julkaisut/julkaisut>

Ratamaksun perusmaksun määrittäminen

Sisältö

1. JOHDANTO	3
2. LAINSÄÄDÄNNÖN HUOMIOIMINEN RATAMAKSUSSA.....	4
2.1. Rautatiemarkkinadirektiivi ja Suomen raideliikennelaki	4
2.2. Täytäntöönpanoasetus.....	5
3. PERUSMAKSUN MÄÄRITTELYN MENETELMÄ JA LÄHTÖTIEDOT	8
3.1. Yleiskuvaus	8
3.2. Rataverkon ominaisuustiedot ja tarkastelun kattavuus	8
3.3. Liikennesuoritetiedot.....	8
3.4. Kustannustiedot	9
4. LASKELMAT JA PERUSMAKSUT.....	10
4.1. Väyläviraston radanpidon kustannukset	10
4.1.1. Vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset	11
4.1.2. Muut kuin huomioon otettavat kustannukset.....	12
4.2. Perusmaksun määrittäminen.....	15
4.2.1. Perusmaksun perusosa.....	16
4.2.2. Sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinta.....	17
4.3. Perusmaksun yksikköarvot.....	20
5. TULOSTEN ARVIOINTI.....	20
5.1. Perusmaksun perusosan arviointi	20
5.2. Sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinnan arviointi	20
LIITE 1. KUSTANNUSFUNKTION ESTIMOINNIN TULOKSET	21
LIITE 2. LASKENTAKOODI.....	23

Tiivistelmä

Väylävirasto määrittä Euroopan yhteisön rautatiemarkkinadirektiiviin 2012/34/EU, Suomen raideliikennelakiin 1302/2018 ja Euroopan komission täytäntöönpanoasetukseen 2015/909 perustuvan ratamaksun vuodelle 2022. Ratamaksu määritettiin valtion rataverkkoa käyttäville rautatieliikenteen harjoittajille. Vuoden 2022 ratamaksu koostui ratamaksun perusmaksun perusosasta sekä sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnasta.

Radanpidon kustannukset koottiin Väyläviraston kustannustenhallintajärjestelmästä, minkä jälkeen kustannusaineistoon tehtiin sisällöllisiä tarkennuksia erillisselvityksistä. Perusmaksun perusosan hinta eli kaikelta liikenteeltä suoraan liikenteestä aiheutuva kustannus määriteltiin ekonometriseen mallinnukseen perustuvalla laskelmalla, jossa kustannusfunktio määritettiin regressioanalyysillä. Kustannusfunktion selitettävänä tekijänä olivat kunnossapidon kustannukset ja korvausinvestoinnit rataosittain ja selittävinä muuttujia olivat liikennesuoritteiden bruttotonnit ja raidekilometrit rataosittain. Sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta määriteltiin vähennyslaskumenettelyllä, jossa sähköistetyn rataverkon sähkönsyöttölaitteiston kustannuksista eroteltiin asiantuntija-arvioina suoraan liikenteestä aiheutuvat kustannukset ja jaettiin ne sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen liikennesuoritteella.

Kaikelta junasuoritteelta perittävä perusmaksun perusosa oli ekonometrisen mallinnuksen mukaisena ja vuoden 2019 kustannusindeksillä tarkistettuna 0,1341 senttiä bruttotonnikilometriä kohden (snt/brtkm). Sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta oli käytetyn menettelyn mukaisena ja vuoden 2019 indeksillä tarkistettuna 0,0129 snt/brtkm.

Perusmaksun perusosan laskelma täytti ekonometrisessä mallinnuksessa käytetyn lineaarisen regression oletukset ja sille tehdyt testit. Sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan määrittely täytti täytäntöönpanoasetuksessa määritellyn vähennyslaskumenettelyn vaatimukset. Ratamaksulaskelmat tehtiin ja dokumentoitiin tarkkuutta ja läpinäkyvyyttä noudattaen ja niissä hyödynnettiin parhaita kansainvälisiä käytäntöjä.

1 Johdanto

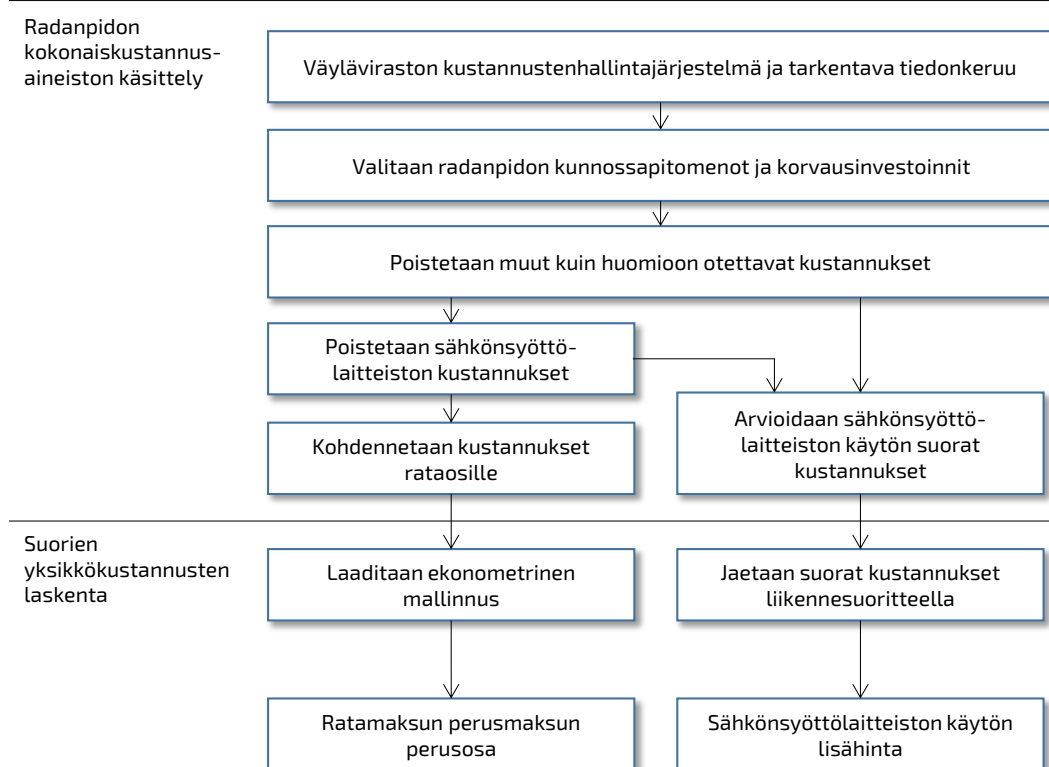
Tässä liitteessä on tuotu esiin rautatiemarkkinadirektiivin 2012/34/EU vaatima ratamaksun perusmaksulaskelma, laskelman määrittämisen lainsäädännölliset ehdot, Väyläviraston vuoden 2022 verkkoselostuksissa käyttämä perusmaksun hintojen laskentamenetelmä, hintojen laskemista varten laadittu aineisto sekä aineistolla tehdyn laskennan tulokset ja niiden arviointi.

Ratamaksulaskelmat on laadittu yhdistämällä kahta lainsäädännön sallimaa menetelmää. Päämenetelmänä on käytetty rajakustannushinnoittelua soveltavaa ekonometriasta kustannusmallinnusta, jonka periaatteita Suomessa on käytetty ratamaksun määrittämisessä vuodesta 2003 lähtien. Menetelmä tuottaa liikennepolitiikan tavoitteet täyttävät matalat ratamaksut. Toisena menetelmänä on käytetty vähennyslaskumenettelyä, jolla on määritelty sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta.

Ratamaksulaskelmissa on hyödynnetty parhaita kansainvälisiä käytäntöjä, vaikkakin laskelmien yksityiskohdista on toistaiseksi ollut saatavilla vain rajoitetusti tietoa eri maiden verkkoselostuksissa ja niiden liitteissä. Nyt esitettävien laskelmien tarkkuudessa ja dokumentoinnissa on pyritty luomaan kestäviä, kansainvälisen tason ylittäviä käytäntöjä. Laskelmissa on otettu huomioon hinnoittelun lainmukaisuutta valvovan viranomaisen vuonna 2019 esittämät muutostarpeet Väyläviraston käyttämään menetelmään. Laskelmien tueksi on laadittu taustaselvityksiä ja -tutkimuksia.

Väylävirasto ei peri aikataulukaudella 2022 muita ratamaksuja kuin perusmaksua. Perusmaksu sisältää lainsäädännön edellyttämän erittelyn sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän ja niitä käyttämättömän liikenteen maksuista.

Ratamaksun perusmaksun määrittely (kuva 1) koostuu kahdesta kokonaisuudesta: radanpidon kokonaiskustannusaineiston käsittelystä ja suorien yksikkökustannusten laskennasta. Radanpidon kokonaiskustannuksista on erotettu kunnossapitomenot ja korvausinvestoinnit perusmaksun perusosaa sekä sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähintaa varten. Tämä jälkeen on poistettu muut kuin huomioon otettavat kustannukset. Kaikelta liikenteeltä perittävä perusmaksun perusosa muodostuu ekonometrisen mallinnuksen tuloksena sekä sähkönsyöttölaitteiston lisähinta vähennyslaskumenettelyllä. Kustannusaineiston käsittelyä ja mallinnusta käsitellään tarkemmin luvussa 4.



Kuva 1. Ratamaksun perusmaksun määrittely.

2 Lainsäädännön huomioiminen ratamaksussa

Ratamaksun perusmaksulla hinnoitellaan rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksia. Hinnoittelua koskevat säännökset esitetään Euroopan yhteisön rautatiemarkkinadirektiivissä 2012/34/EU, Suomen raideliikennelaissa 1302/2018 ja Euroopan komission täytäntöönpanoasetuksessa 2015/909. Lainsäädännössä otetaan erityisesti kantaa siihen, mihin kustannuksiin vähimmäiskäyttöpalvelujen hinnoittelun ja Väyläviraston perimän ratamaksun perusmaksun tulee perustua.

2.1 Rautatiemarkkinadirektiivi ja Suomen raideliikennelaki

Raideliikennelain (1302/2018) 132 § toteaa direktiivin mukaisesti ratamaksun soveltamisalasta:

Rataverkon haltijan on tarjottava 139 §:ssä tarkoitetun ratamaksun vastikkeena rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 1 kohdassa tarkoitettuja rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviä palveluja. Ratamaksun vastikkeena rataverkon haltijan on lisäksi turvattava radan käyttöoikeus 133 §:ssä tarkoitettuihin palvelupaikkoihin pääsemiseksi.

Raideliikennelain 139 § esittää rautatiemarkkinadirektiivin (2012/34/EU) mukaisesti perusmaksun hinnoittelun pääsäännön:

Edellä 132 §:n 1 momentissa tarkoitetuilta vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviltä palveluilta perittävän ratamaksun on perustuttava suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuviin kustannuksiin.

Suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat kustannukset määritetään niiden kustannusten pohjalta, jotka liittyvät vähimmäiskäyttömahdollisuuksien tarjoamiseen. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät direktiivin liitteen II kohdan 1 mukaan:

- a) rautateiden ratakapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;*
- b) oikeus käyttää myönnettyä kapasiteettia;*
- c) rautatieinfrastruktuurin käyttö, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet;*
- d) junaliikenteen ohjaus, mukaan lukien merkinanto, liikenteen ohjaus, lähettäminen ja viestinanto sekä tietojen antaminen junien liikkumisesta;*
- e) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi;*
- f) kaikki muut tiedot, jotka tarvitaan sellaisen liikenteen harjoittamiseen, jota varten kapasiteetti on myönnetty.*

Direktiiviliitteen luettelemien vähimmäiskäyttömahdollisuuksien sisällymistä Väyläviraston perusmaksun määrittelyyn on arvioitu seuraavasti:

- Kohdassa a) on kyse määrältään suhteellisen vähäisestä hallinnollisesta virkatyöstä, jota ei ole sisällytetty perusmaksun määrittelyyn.
- Kohdan b) sisältöä ei ole tunnistettu radanpidon toimenpiteeksi.
- Kohtiin c) ja e) sisältyviä palveluja tarkastellaan perusmaksun määrittelyssä.¹
- Kohtaan d) sisältyvät palvelut eivät toistaiseksi sisälly perusmaksun määrittelyyn mutta ne ovat toimintoja, joiden kustannuksia voitaisiin hinnoitella vähimmäiskäyttöpalveluina.
- Kohta f) ei ole radanpidon toimenpide Suomen rataverkolla.

2.2 Täytäntöönpanoasetus

Perusmaksun määrittelyssä on otettava huomioon EU-tasolla annetut direktiiviä täydentävät säännökset. *Euroopan komission täytäntöönpanoasetus 2015/909 rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohtaisista laskentasäännöistä* vahvistaa, mitä kustannuksia sisältyy junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten tarkasteluun (artikla 3) ja mitä kustannuksia siihen ei saa sisältyä (artikla 4). Asetuksessa kiinnitetään erikseen huomiota siihen, että sellaiselta liikenteeltä, joka ei käytä sähkönsiirtolaitteistoa, ei saa periä sähkövetoisen liikenteen aiheuttamia erityisiä kustannuksia (artikla 4, kohta 1k). Säännöt on otettu huomioon radanpidon kustannusten erittelemisessä perusmaksun laskemista varten ja edelleen erillisen hinnan määrittämiseksi kaikelta liikenteeltä perittävälle perusmaksulle ja sähkönsiirtolaitteiston käytön lisähinnalle.

¹ Sähköenergian siirtopalvelu hinnoitellaan erikseen verkkoselostuksessa kuvatulla tavalla.

Artiklan 3 oleelliset kohdat ovat:

Koko verkon laajuiset suorat kustannukset

Koko verkon laajuiset suorat kustannukset ovat erotus toisaalta vähimmäiskäyttömahdollisuuksien palvelujen tarjoamisesta ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista aiheutuvien kustannusten sekä toisaalta 4 artiklassa tarkoitettujen muiden kuin huomioon otettavien kustannusten välillä.

Rajoittamatta 4 artiklan soveltamista ja jos rataverkon haltija voi, muun muassa parhaiden kansainvälisten käytäntöjen perusteella, määrittää ja osoittaa läpinäkyvästi, luotettavasti ja objektiivisesti, että kustannukset aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, rataverkon haltija voi ottaa koko verkon laajuisten suorien kustannusten laskennassa huomioon erityisesti seuraavat kustannukset:

- sellaisen henkilöstön kustannukset, jota tarvitaan tietyn rataosuuden pitämiseen saatavilla, jos jokin toiminnanharjoittaja pyytää saada harjoittaa erityistä rautatieliikennettä kyseisen rataosuuden tavanomaisten liikennöinti-aikojen ulkopuolella;*
- rautatiepalvelujen vuoksi kulumiselle altistuvien vaihteiden, mukaan lukien yksinkertaiset vaihteet, risteysvaihteet ja raideristeykset, kustannusosuus;*
- ajolangan tai virtakiskon taikka molempien ja kannattavien ratajohtolaitteiden uusimisen tai kunnossapidon kustannusosuus, joka aiheutuu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta; sellaisen henkilöstön kustannukset, jota tarvitaan junareittien jakamiseen ja aikataulun laatimiseen, jos ne ovat aiheutuneet suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.*

Momentissa 1 esitetyt kustannukset sisältyvät Väylävirastossa niiden toimenpiteiden kustannuksiin, jotka tehdään rataverkon jatkuvan liikennöitävyyden ylläpitämiseksi (kunnossapito) ja liikenteestä aiheutuneen infrastruktuurin kulumisen korjaamiseksi ja uusimiseksi (korvausinvestoinnit). Näiden kustannusten koostamisessa otetaan huomioon artiklassa 4 esitetyt tarkennukset tarkastelusta pois suljettavista kustannuksista.

Artikla 4 rajaa erityisiä radanpitoon liittyviä kustannuksia tarkastelun ulkopuolelle seuraavasti:

Muut kuin huomioon otettavat kustannukset

1. *Koko verkon laajuisia suorita kustannuksia laskettaessa rataverkon haltija ei saa ottaa huomioon seuraavia kustannuksia:*
 - a. *tietyn rataosuuden tarjontaan liittyvät kiinteät kustannukset, joista rataverkon haltijan on vastattava myös silloin, kun rautatieliikennettä ei ole;*
 - b. *kustannukset, jotka eivät liity rataverkon haltijan suorittamiin maksuihin. Kustannukset tai kustannuspaikat, jotka eivät liity suoraan vähimmäiskäyttömahdollisuuksien tai palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksien tarjontaan;*
 - c. *kustannukset, jotka aiheutuvat maan ja muun kiinteän omaisuuden hankinnasta, myynnistä, purkamisesta,*

- puhdistuksesta, uudelleenistutuksista tai vuokraamisesta;*
- d. koko verkkoa koskevat yleiskustannukset, mukaan lukien palkka- ja eläkekulut;*
 - e. rahoituskustannukset;*
 - f. kustannukset, jotka liittyvät tekniikan edistykseen tai vanhentumiseen;*
 - g. aineettoman omaisuuden kustannukset;*
 - h. radanvarren anturien, radanvarren viestintälaitteiden ja merkinantolaitteiston kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta;*
 - i. informaatiolaitteiden, muiden kuin radanvarren viestintälaitteiden tai televiestintälaitteiston kustannukset;*
 - j. yksittäiseen ylivoimaiseen esteeseen, onnettomuuteen ja palveluhäiriöön liittyvät kustannukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 35 artiklan soveltamista;*
 - k. sähkönsyöttölaitteiston kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Sellaisen rautatieliikenteen suoriin kustannuksiin, jossa ei käytetä sähkönsyöttölaitteistoa, ei saa sisältyä sähkönsyöttölaitteiston käyttökustannuksia;*
 - l. kustannukset, jotka liittyvät direktiivin 2012/34/EU liitteessä II olevan 1 kohdan f alakohdassa mainittujen tietojen toimittamiseen, paitsi jos ne aiheutuvat rautatieliikenteen harjoittamisesta;*
 - m. hallintokustannukset, jotka aiheutuvat direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 5 kohdassa ja 32 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuista eriytettyjen maksujen järjestelmissä;*
 - n. poistot, jotka eivät määräydy rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvan, rataverkon tosiasiallisen kulumisen perusteella;*
 - o. rakennusteknisen infrastruktuurin kunnossapitoon ja uusimiseen liittyvä kustannusosuus, joka ei aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.*
- 2. Jos rataverkon haltija saa erityisiä infrastruktuuri-investointeja varten rahoitusta, jota se ei ole velvollinen maksamaan takaisin, ja jos tällaiset investoinnit otetaan huomioon suorita kustannuksia laskettaessa, investoinnit eivät saa nostaa maksuja, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan soveltamista.*
- 3. Kustannukset, joita tämän artiklan nojalla ei saa ottaa huomioon laskennassa, on määritettävä tai arvioitava 3 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun viitekauden perusteella.*

Väylävirasto noudattaa muiden kuin huomioon otettavien kustannusten käsitellessä alaluvussa 4.1 esiteltyä toimintatapaa, jolla voidaan varmistaa, ettei ratamaksuun sisällytetä ei-huomioitavia kustannuseriä.

3 Perusmaksun määrittelyn menetelmä ja lähtötiedot

3.1 Yleiskuvaus

Perusmaksun hintojen laskemiseksi on laadittu aineisto, joka kuvaa Väyläviraston rataverkkoa, rataverkon liikennöintiä ja radanpitoa seuraavin tiedoin:

- rataverkon ominaisuudet rataosittain eriteltynä
- vuosittaiset liikennesuoritteet rataosittain eriteltynä ja
- rataosille vuosittain kohdentuneet radanpidon menot (kunnossapito ja korvausinvestoinnit) kustannusten tarkasteluun liittyvät lainsäädännölliset rajaukset huomioon ottaen.

Perusmaksun hintojen määrittäminen perustuu pääsääntöisesti Euroopan komission täytäntöönpanoasetuksen (2015/909) 6 artiklassa kuvattuun *ekonometriseen kustannusmallinnukseen* (liitteen kohta 4.2.1) ja sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan osalta täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklassa kuvattulla vähennyslaskumenettelyllä. Aineiston ekonometrisella mallinnuksella on tarkasteltu rataosittaisten kustannusten suhdetta rataosien infrastruktuurin määrään ja liikennesuoritteisiin. Ekonometrinen mallinnus on tehty kustannuksille, jotka eivät sisällä sähkönsyöttölaitteiston käytön aiheuttamia radanpidon kustannuksia. Tuloksena on saatu junaliikennesuoritteen aiheuttamat kustannukset, ns. perusmaksun perusosa (senttiä bruttotonnikilometriä kohden). Sähkönsyöttölaitteiston käytöstä peritään erikseen lisähinta, jotka lisätään perusmaksun perusosaan.

Sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta peritään kaikelta sähkövetoiselta kalustolta. Lisähinta on määritetty täytäntöönpanoasetuksen artiklan 3 mukaisella laskentamenetelmällä (liitteen kohta 4.2.2), jossa koko rataverkon laajuisista sähköradanpidon erilliskustannuksista on asiantuntija-arviona erotettu suoraan liikenteestä aiheutuvat kustannukset ja jaettu ne sähkönsyöttölaitteistoa käyttävien junien liikennesuoritteella.

3.2 Rataverkon ominaisuustiedot ja tarkastelun kattavuus

Laskenta-aineisto sisältää seuraavat rataverkon ominaisuustiedot:

- rataverkon jako rataosiin
- rataosan linjapituus
- rataosan raidepituus
- rataosan moniraiteisuus ja
- sähköistys.

Ominaisuustiedot on koottu 108 rataosan erittelytarkkuudella verkkoselostuksesta ja ratatietojärjestelmästä. Laskenta-aineisto kattaa Väyläviraston liikennöidyn rataverkon laajuuden pois lukien ratapihat ja eräät lyhyet pistoradat. Rataverkon liikennöity ratapituus vuonna 2020 oli 5 645 km.

3.3 Liikennesuoritetiedot

Aineisto sisältää vuotuiset tilastoidut liikennesuoritetiedot rataosittain bruttotonneina (junakaluston ja lastin yhteispaino). Liikennesuoritetiedot vuosilta

2013–16 ovat peräisin VR:n liikennetietojärjestelmästä ja vuosilta 2017–19 rata-verkonhaltijan liikennetietojärjestelmästä.

3.4 Kustannustiedot

Perusmaksun määrittelyä varten radanpidon kokonaiskustannukset perusosan ja sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan osalta on kerätty Väyläviraston kustannushallintajärjestelmästä vuosilta 2013–19. Radanpidon kokonaiskustannukset on luokiteltu kustannuslajeittain (ks. kohta 4.1.1), niistä on tunnistettu vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset ja kustannuksista on poistettu artiklan 4 mukaiset muut kuin huomioon otettavat erät (ks. kohta 4.1.2). Perusmaksun perusosan määrittämistä varten jäljellejääneestä aineistosta on tunnistettu ratalinjojen kunnossapitomenot ja korvausinvestoinnit, jotka muodostavat ekonometrisen mallinnuksen lähtöaineiston. Mallinnuksen tuloksena saadaan suoraan liikenteestä aiheutuvat yksikkökustannukset.

Perusmaksun perusosan aineisto sisältää seuraavat rataosille vuosittain kohdistuneet kunnossapidon kustannukset:

- päällysrakenteen kunnossapito
- vaihteiden ja vaihteenlämmityksen kunnossapito
- radan varusteiden ja laitteiden kunnossapito
- siltojen kunnossapito
- alus- ja pohjarakenteen sekä rautatiealueiden kunnossapito
- junaliikenteen ohjaus- ja turvalaittejärjestelmien kunnossapito ja
- kunnossapidon materiaalit; mm. kiskot, pölkyt ja sepeli sekä varusteisiin ja laitteisiin liittyvät materiaalit.

Perusmaksun perusosan aineisto sisältää seuraavat rataosille vuosittain kohdistuneet korvausinvestointikustannukset:

- päällysrakenteen, kuten tukikerroksen, uusiminen ja puhdistus
- kiskojen, pölkkyjen, ajolankojen ja kannatinlankojen uusiminen
- vaihteiden uusiminen ja korjaukset
- kiskojen ja vaihteiden hionnat sekä
- materiaalit; mm. kiskot, pölkyt, sepeli sekä muut rakenteelliset materiaalit.

Sähkönsyöttölaitteiston käyttöön perustuvaa perusmaksun lisähinnan määrittämistä varten aineistosta on tunnistettu sähköradanpidon kustannukset ja asiantuntijamenettelyllä tunnistettu suoraan liikenteestä aiheutuvat infrastruktuurikustannusosuudet. Kustannukset on jaettu sähkönsyöttölaitteistoa käytävällä liikennesuoritteella, jolloin on saatu sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen lisähinta.

Sähkönsyöttölaitteistoon liittyvät kustannukset on ryhmitelty seuraaviin kategorioihin ja alikategorioihin:

- siltojen sähkötekniinen kunnossapito
- sähköratajärjestelmien kunnossapito; uusinnat, tarkastukset ja sähköasemat
- radan vahvavirtalaitteiden kunnossapito; 110 kV:n järjestelmät, valaistus, lämmitysasemat ja muuntajat
- radan muiden erikoisjärjestelmien kunnossapito

- erikseen tilattavat sähkökunnossapidon työt; ajolankojen vaihdot, ripustimien vaihdot, erotusjaksojen vaihdot, ryhmityseristimien vaihdot, kannattimien vaihdot, erottimien ja niiden ohjaimien vaihdot, katkaisijoiden vaihdot syöttöasemille ja erottimien vaihdot syöttöasemille, ratajohdon perushuolto ja
- materiaalit: ajolangat, ripustinmateriaalit, erotusjaksot, ryhmityseristimet, katkaisijat, kannattimet, erottimet ja ohjaimet.

Sähkönsyöttölaitteiston käytön kustannusten määrittämiseksi on jokaiselle näistä kategorioista määritelty kustannusten ja liikenteen välinen riippuvuus asiantuntija-arvioina. Arviot esitetään riippuvuutena 0–100 %. Riippuvuuksista on tehty riippumaton asiantuntijahaastatteluihin perustuva selvitys, joka on julkaistu Väyläviraston julkaisusarjassa².

4 Laskelmat ja perusmaksut

4.1 Väyläviraston radanpidon kustannukset

Ratamaksulaskelmassa hyväksyttävien, liikenteestä suoraan aiheutuvien kustannusten todentamiseksi on laadittu kooste ja jaottelu radanpidon kokonaiskustannuksista. Tässä alaluvussa on esitetty, kuinka radanpidon kokonaiskustannuksista on saatu vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset ja edelleen ekonometrisessa kustannusmallinnuksessa käytettävät kustannukset vähentämällä vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannuksista (kohta 4.1.1) muut kuin huomioon otettavat kustannukset (kohta 4.1.2).

Väyläviraston radanpidon kustannukset on kirjattu Väyläviraston Sampo-kustannustenhallintajärjestelmään, joka pohjautuu valtiokonsernin Kieku-toiminnanohjausjärjestelmään. Radanpidon kustannukset on koottu Sampo-kustannustenhallintajärjestelmästä seuraaville valtion talousarviokirjanpidon tileille:

- 3110202 Radanpito
- 3110205 Liikenteenohjauksen palvelumaksu
- 3110772xxx Kehittämisinvestoinnit (rataverkon)
- 3110774xxx Muut isot kehittämisinvestoinnit (joista on valittu rataverkon kehittämisinvestoinnit)
- 3110775xxx Kehittämisinvestointien suunnittelu (joista on valittu rataverkon kehittämisinvestoinnit).

Väyläviraston radanpidon kokonaiskustannukset on esitetty vuosittain (2013–2019) ja kustannuskategorioittain (18 kategoriaa) taulukossa 1. Kustannusten luokittelu perustuu kustannustenhallintajärjestelmän tarkimmalla eli maksuerätasolla tehtyyn tarkasteluun.

² [Junaliikenteen aiheuttamat sähkönsyöttölaitteiston käytön kustannukset](#). Väyläviraston julkaisuja 59/2020.

Taulukko 1. Väyläviraston radanpidon kustannukset 2013–2019 (milj. euroa) (lähde: Sampo-kustannustenhallintajärjestelmä). Lyhenne MAP tarkoittaa vähimmäiskäyttömahdollisuuksien kustannuksia.

Kategoriat / vuodet	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Korvausinvestoinnit (MAP)	106,530	89,864	57,767	75,552	93,302	162,801	91,262
Korvausinvestoinnit (muut)	18,250	25,647	30,252	52,191	45,751	50,262	49,699
Kunnossapitokustannukset (MAP)	134,066	134,517	138,615	140,255	154,839	148,192	156,337
Kunnossapitokustannukset (muut)	14,383	8,201	5,862	7,510	7,693	7,043	11,082
Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (MAP)	15,170	19,997	19,342	19,947	20,980	19,500	19,149
Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (muut)	3,198	2,822	2,097	1,931	1,850	0,258	0,711
Sähköhäiriöiden suodatuslaitteistojen käytön kustannukset (MAP)	0	0	0	0	0	0	0
Sähköenergian siirtopalvelu	10,241	9,852	9,522	9,998	10,641	11,007	9,660
Kehittämisinvestoinnit	282,765	280,128	201,230	210,946	141,771	87,123	107,177
Junaliikenteen ohjauksen kustannukset (MAP + muut)	48,690	51,816	56,302	54,880	51,430	53,760	82,221
Tietojärjestelmät	4,232	5,617	5,768	6,962	10,116	11,463	8,832
Tietoliikenne	14,897	15,389	15,326	16,852	21,518	21,035	16,650
Isännöinti	4,553	4,956	4,991	4,663	4,492	4,861	5,047
Kiinteistönhallinta	4,713	5,353	5,547	4,725	4,515	4,313	4,100
Oppimiskeskus	0,000	0,000	0,404	3,708	9,172	1,894	1,014
Pilaantuneet maat ja ympäristönhallinta	0,850	0,475	0,455	0,373	0,309	0,393	0,359
Raivaus- ja pelastuspalvelu	4,073	3,176	5,156	6,128	7,468	7,923	4,397
Selvitykset ja t&k	1,729	3,331	2,425	2,722	4,058	3,750	4,531
Hallinnolliset kustannukset	5,096	4,690	5,836	6,280	6,957	7,649	6,793
YHTEENSÄ	673,436	665,831	566,896	625,620	596,863	603,228	579,021

4.1.1 Vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset

Ratamaksun perusmaksulaskelmaa varten Väyläviraston radanpidon ja vähimmäiskäyttöpalveluiden (MAP³) kustannukset on eritelty. Ainoastaan vähimmäiskäyttöpalveluiden (MAP) kustannukset on huomioitu ratamaksun perusmaksulaskelmassa.

Vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset:

- **Korvausinvestointeihin (MAP)** on otettu mukaan kustannukset, jotka ovat aiheutuneet ratalinjojen, turvalaitteiden ja laitureiden uusimisesta aiempaa vastaavalle tasolle. Korvausinvestoinnit (muut) sisältää muut korvausinvestointikustannukset.
- **Kunnossapitokustannuksiin (MAP)** on otettu mukaan kustannukset, jotka ovat aiheutuneet ratalinjojen, turvalaitteiden ja laitureiden kunnossapidosta sekä ratalinjojen erillistilauksista (YPI ja RHET). Kunnossapitokustannukset (muut) sisältää muut kunnossapitokustannukset.

³ Vähimmäiskäyttöpalveluista käytetään englanninkielistä lyhennettä MAP, Minimum Access Package.

- **Sähkösyöttölaitteiston kustannuksiin (MAP)** on otettu mukaan kustannukset, jotka ovat aiheutuneet sähkösyöttölaitteiston korvausinvestoinneista sekä sähkösyöttölaitteiston, ajo- ja kannatinlankojen sekä sähkösyöttölaitteistoa sisältävän rataosuuden vaihteiden ja valvontalaitteiden kunnossapidosta. Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (muut) sisältää muut sähkösyöttölaitteiston kustannukset.
- **Sähköhäiriöiden suodatuslaitteistojen käytön kustannukset (MAP).**
- **Junaliikenteen ohjauksen kustannukset (MAP + muut)** ovat liikenteen ohjauksen, liikenteenohjauskeskusten ja valvomoiden, kapasiteetinhalinnan sekä järjestelmäylläpidon kustannuksia. Vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannusten lisäksi junaliikenteen ohjauksen kustannuksissa on muita kustannuksia, kuten järjestelmäkehitystä ja koulutusta. Junaliikenteen ohjauksen kustannuksia ei ole sisällytetty ratamaksun määrittämiseen.

Taulukko 2. Vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset 2013–2019 (milj. euroa) (lähde: Sampo-kustannustenhallintajärjestelmä). Junaliikenteen ohjauksen kustannukset sisältävät jonkin verran muita kuin MAP-kustannuksia, joten niitä ei ole laskettu yhteissummiin.

Kategoriat / vuodet	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Korvausinvestoinnit (MAP)	106,530	89,864	57,767	75,552	93,302	162,801	91,262
Kunnossapitokustannukset (MAP)	134,066	134,517	138,615	140,255	154,839	148,192	156,337
Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (MAP)	15,170	19,997	19,342	19,947	20,980	19,500	19,149
Sähköhäiriöiden suodatuslaitteistojen käytön kustannukset (MAP)	0	0	0	0	0	0	0
Junaliikenteen ohjauksen kustannukset (MAP + muut)	48,690	51,816	56,302	54,880	51,430	53,760	82,221
YHTEENSÄ (pl. junaliikenteen ohjaus)	255,766	244,378	215,724	235,754	269,121	330,493	266,748

Sähköhäiriöiden suodatuslaitteistojen käytön kustannukset muuttuivat Väylävirastolle maksullisiksi vuoden 2020 alusta. Vuonna 2020 käytön kustannukset olivat 2 966 849.

4.1.2 Muut kuin huomioon otettavat kustannukset

Tässä kohdassa on esitetty, kuinka radanpidon kokonaiskustannuksista on erotettu muut kuin huomioon otettavat kustannukset (täytäntöönpanoasetuksen artikla 4).

Radanpidon kustannusaineisto ei sisällä lainkaan seuraavia artiklan 4 mukaisia kustannuksia:

Taulukko 3. Artiklan 4 kohdassa 1 määritellyt kustannukset, jotka eivät sisälly Väyläviraston radanpidon kustannuksiin.

Artiklassa 4 määritellyt kustannukset	Selitys
d) Koko verkkoa koskevat yleiskustannukset, mukaan lukien palkka- ja eläkekulut.	Koko verkkoa koskevat yleiskustannukset kateetaan Väyläviraston toimintamenoista ja ne eivät sisälly tarkasteltavaan radanpidon kokonaiskustannusaineistoon.
e) Rahoituskustannukset.	Väyläviraston kirjanpidossa ei oteta huomioon valtion määrärahojen rahoituskustannuksia. Väylävirasto ei itse hanki radanpidon rahoitusta muutoin kuin ratamaksulla, johon ei liity rahoituskustannuksia.
f) Kustannukset, jotka liittyvät tekniikan edistykseen tai vanhentumiseen.	Kustannusaineisto ei sisällä tekniikan edistymiseen tai vanhenemiseen liittyviä kustannuksia. Näillä kustannuksilla tarkoitetaan alaskirjauksia, joita voidaan joutua tekemään, kun omaisuutta, jolla on vielä kirjanpidollista pitoaikaa jäljellä, vaihdetaan uuteen.
l) Kustannukset, jotka liittyvät direktiivin 2012/34/EU liitteessä II olevan 1 kohdan f alakohdassa mainittujen tietojen toimittamiseen, paitsi jos ne aiheutuvat rautatieliikenteen harjoittamisesta.	Tietojen toimittamiseen liittyviä kustannukset katetaan Väyläviraston toimintamenoista ja ne eivät sisälly tarkasteltavaan radanpidon kokonaiskustannusaineistoon.
m) Hallintokustannukset, jotka aiheutuvat direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 5 kohdassa ja 32 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuista eriytettyjen maksujen järjestelmistä.	Ratamaksujärjestelmässä ei ole käytössä aseuksessa mainittuja kustannusvaikutusmekanismeja, joten tällaisia hallinnollisia kustannuksia ei sisälly tarkasteltavaan radanpidon kokonaiskustannusaineistoon.
n) Poistot, jotka eivät määräydy rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvan, rataverkon tosiasiallisen kulumisen perusteella.	Väylävirasto on budjettirahoitteinen virasto, joten se ei tee kirjanpidollisia poistoja. Väylävirasto julkaisee vuosittain tilinpäätöksen, jossa poistojen suuruus arvioidaan liikekirjanpidon menetelmin.

Radanpidon kustannusaineisto sisältää täytäntöönpanoasetuksen artiklan 4 mukaisia ei-huomioitavia kustannuksia seuraavasti (viittaukset taulukon 1 (s. 13) kategorioihin lihavoituina ja kursivoituina):

Taulukko 4. Artiklan 4 kohdassa 1 määritellyt kustannukset, jotka sisältyvät osin tai kokonaan Väyläviraston radanpidon kustannuksiin.

Artiklassa 4 määritellyt kustannukset	Selitys
a) Tietyn rataosuuden tarjontaan liittyvät kiinteät kustannukset, joista rataverkon haltijan on vastattava myös silloin, kun rautatieliikennettä ei ole.	Kunnossapitokustannukset (MAP) ja Korvausinvestoinnit (MAP) sisältävät ratalinjojen vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset, joihin kuuluu kiinteitä ja muuttuvia kustannuksia. Rataosuuteen liittyvät kiinteät kustannukset eivät riipu junaliikenteestä ja rajatuvat pois ratamaksusta ekonometrisessä mallinnuksessa.
b) Kustannukset, jotka eivät liity rataverkon haltijan suorittamiin maksuihin. Kustannukset tai kustannuspaikat, jotka eivät liity suoraan vähimmäiskäyttömahdollisuuksien tai palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttökeuksien tarjontaan.	Kustannusmateriaali sisältää ainoastaan Väyläviraston suorittamia maksuja. Korvausinvestoinnit (muut), Kunnossapitokustannukset (muut) ja Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (muut) sisältävät

Artiklassa 4 määritellyt kustannukset	Selitys
	mm. ratapihojen kustannuksia, ja ne ovat rajattu pois ratamaksulaskelman kustannuksista.
c) Kustannukset, jotka aiheutuvat maan ja muun kiinteän omaisuuden hankinnasta, myynnistä, purkamisesta, puhdistuksesta, uudelleenistutuksista tai vuokraamisesta.	Luetellut kustannuserät eivät pääsääntöisesti sisälly radanpidon kustannuksiin. Yksittäiset, sisältyvät kustannuserät on poistettu kustannusaineistoista.
g) Aineettoman omaisuuden kustannukset.	Ohjelmistolisenssejä sisältävä Tietojärjestelmät on rajattu pois ratamaksulaskelman kustannuksista. Väylävirastolla ei ole muuta radanpitoon liittyvää aineetonta omaisuutta.
h) Radanvarren anturien, radanvarren viestintälaitteiden ja merkinantolaitteiston kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.	Kustannukset sisältyvät kategorioihin Korvausinvestoinnit (MAP) ja Kunnossapitoinvestoinnit (MAP) . Ne kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, poistuvat ekonometrisessä mallinnuksessa.
i) Informaatiolaitteiden, muiden kuin radanvarren viestintälaitteiden tai televiestintälaitteiston kustannukset.	Kustannukset sisältyvät kategorioihin Korvausinvestoinnit (MAP) ja Kunnossapitoinvestoinnit (MAP) . Ne kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, poistuvat ekonometrisessä mallinnuksessa.
j) Yksittäiseen ylivoimaiseen esteeseen, onnettomuuteen ja palveluhäiriöön liittyvät kustannukset, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 2012/34/EU 35 artiklan soveltamista.	Raivaus- ja pelastuspalvelu sekä Pilaantuneet maat ja ympäristöhallinta , jotka sisältävät vauriokustannukset, on rajattu pois ratamaksulaskelman kustannuksista.
k) Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Sellaisen rautatieliikenteen suoriin kustannuksiin, jossa ei käytetä sähkönsyöttölaitteistoa, ei saa sisältyä sähkönsyöttölaitteiston käyttökustannuksia.	Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset on jaettu kahteen kategoriaan (Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (MAP) ja Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (muut)), jotka on rajattu pois perusmaksun perusosan laskelmasta. Suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat sähköradanpidon kustannukset arvioidaan asian tuntijapohjaisesti yksityiskohtaisen kustannuserittelyn pohjalta ja kohdennetaan sähkönsyöttölaitteistoa käyttävään liikenteeseen.
o) Rakennusteknisen infrastruktuurin kunnossapitoon ja uusimiseen liittyvä kustannusosuus, joka ei aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.	Kunnossapitokustannukset (muut) on rajattu pois ratamaksulaskelman kustannuksista.

Täytäntöönpanoasetuksen artiklan 4 kohdan 2 tulkitaan koskevan esimerkiksi Väyläviraston hankkeita, joita rahoitetaan TEN-T-tuilla. Nämä ovat **kehittämisinvestointeja**, jotka on rajattu perusmaksulaskelmien ulkopuolelle.

Artiklassa 4 määriteltyjen muiden kuin huomioon otettavien kustannusten lisäksi ratamaksulaskelmassa jätetään vuonna 2023 kokonaan huomioimatta kustannuskategorioista lisäksi **Tietoliikenne, Isännöinti, Kiinteistönhallinta, Oppimiskeskus, Selvitykset ja t&k** ja **Hallinnolliset kustannukset**. Lisäksi **Sähköenergian siirtopalvelu** on kustannus, jota ei sisällytetä ratamaksulaskentaan.

4.2 Perusmaksun määrittäminen

Vuoden 2022 ratamaksun perusmaksun laskentaan sisältyvät seuraavat kohdan 4.1.1 vähimmäiskäyttöpalkkioiden kustannukset, joista on vähennetty kohdassa 4.1.2 mainitut muut kuin huomioon otettavat kustannukset:

- Korvausinvestoinnit (MAP), jotka koostuvat valtion talousarviokirjanpidon tilin 3110202 Radanpito ratalinjojen taseeseen aktivoituista, rataosille kohdistetuista kustannuksista.
- Kunnossapitokustannusten (MAP) se osa, joka voidaan kohdistaa rataosille rataverkon kunnossapidon isännöitsijöille suunnatun kyselyn perusteella.
- Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (MAP), jotka voidaan kohdistaa kohdassa 3.4 mainittuihin kustannuskategorioihin.

Korvausinvestoinnit ja kunnossapitokustannukset käsitellään ekonometrisellä mallinnuksella (täytäntöönpanoasetuksen artikla 6) ja sähkösyöttölaitteiston käytön kustannukset vähennyslaskumenettelyllä (artikla 3).

Ratamaksulaskelmassa jätetään vuonna 2022 huomioimatta **Junaliikenteen ohjauksen kustannukset (MAP)**, koska niiden riippuvuutta junaliikenteestä ei ole vielä arvioitu.

Ekonometrinen mallinnus huomioi tarkasteltavien kustannusten ja liikennemäärien välisen riippuvuuden niin, etteivät liikenteestä riippumattomat tai kiinteät kustannukset vaikuta perusmaksun hintoihin. Näin käsitellään artiklan 4 muiden kuin huomioonotettavat kustannusten kohdat a, h ja i,

Ekonometrinen mallinnus edellyttää, että korvausinvestoinnit ja kunnossapitokustannukset ovat kohdennettu rataosille. Kohdentamisen perustana on käytetty niitä kustannustenhallintajärjestelmän maksuerätason kirjauksia, joissa riikohtaisesti on kirjattu rataosa. Esimerkki kirjauksesta:

Valtion talousarviokirjanpidon tili: 3110202 Radanpito, TA1
Hanke: RTHH-49 RO 1105 Huopalahti-Vantaankoski peruskorjaus, H
Projekti: RTPP-49 RO 1105 HUOPALAHTI-VANTAANKOSKI, P
Toimenpide: PR00011594 RO 1105 Hpl-Vks päällysrakenne- ja sillankorjaustyöt, TP, v
Maksuerä: L00000KOL IR132183A13 RO 1105 Louhelan asemasillan maatumien ja holvien korjaus, M, v
Rataosa: RO 1105
Vuosi: 2013
Kategoria: Korvausinvestoinnit (MAP)
Tarkempi kategoria: Korvausinvestoinnit ratalinjat

Radanpidon kustannusaineistojen ja liikennesuoritetietojen rataosajaot vastaavat pääosin toisiaan. Osalle pidemmistä ratalinjoista kirjattuja kunnossapidon ja korvausinvestointien kustannustietoja on kohdennettu rataosajakoon laskennallisesti linjakilometrien suhteessa. Kustannusten kohdentamistaulukko on julkaistu ratamaksusivustolla⁴.

Vaihteenlämmityslaitteiston kunnossapitoa tehdään myös sähköistämättömillä rataosilla. Vaihteenlämmityksen osuus sähkösyöttölaitteiston kustannuksista on asiantuntija-arvioiden ja kunnossapitotarjousten perusteella 18–20 %. Rata-

⁴ Väyläviraston ratamaksusivusto:

<https://vayla.fi/palveluntuottajat/ammattiliikenne-raiteilla/rataverkon-kaytto/ratamaksu>

maksulaskennassa on käytetty vaihteenlämmitysosuuden arvona 20 %. Vaihteenlämmityksen kustannukset on jaettu rataosille lämmitettävien vaihteiden lukumäärän mukaan.

4.2.1 Perusmaksun perusosa

Väylävirasto on laatinut perusmaksun perusosan määrittelyä varten mallinnuksen edellä kuvatuilla aineistoilla, jotka on koottu vuosilta 2013–2019. Mallinnuksessa on määritetty kustannusfunktio regressioanalyysillä, jossa selitettävänä tekijänä ovat kustannukset (kunnossapito ja korvausinvestoinnit rataosittain) ja selittäviä muuttujia ovat liikennesuorite (bruttotonnit rataosittain) ja raidekilometrit (rataosittain).

Aineisto on koottu laskemalla yhteen kustannukset ja liikennesuoritteet seitsemän vuoden ajalta (2013–19). Yhdistämällä useiden vuosien aineistot jakaantuvat yksittäisten korvausinvestointien vaikutukset tasaisesti tarkastelujakson ajalle. Laskentamenetelmän valinnassa on hyödynnetty Väyläviraston aiheesta teettämää opinnäytetyötä⁵.

Kustannusfunktiona käytetty funktio on:

$$\ln C_i = \alpha + \beta_{rd_km} \ln rd_km_i + \beta_{brt} \ln brt_i + \epsilon_i, \text{ missä}$$

C_i on radanpidon kustannukset rataosalla i

α , β_{rd_km} ja β_{brt} ovat mallin estimoitavat kertoimet

rd_km_i on rataosuuden i raidekilometrien määrä (rataosan pituus \times rataosan raiteiden lukumäärä)

brt_i rataosuuden i liikennesuoritteiden määrä bruttotonneina

ϵ_i rataosan i kustannusten virhetermi, joka on ekonometrisen mallinnuksen ja todellisen kustannuksen erotus.

Laskelmassa raidepituus (raidekilometrien määrä) on rataosien pituus kerrottuna raiteiden lukumäärällä kullakin rataosalla (raiteiden lukumäärä on sama koko rataosalla päästä päähän). Liikenteen määrä rataosalla on tarkasteluajanjaksolla kuljetettu liikennesuoritteiden bruttotonnimäärä, joka sisältää junan kokonaispainon ml. lasti.

Aineistosta on estimoitu liikenteen rajakustannus muodostamalla kustannusfunktio, joka tarkastelee rataosittaisten liikennesuoritteiden (bruttotonnien) ja raidepituuksien suhdetta tarkasteltaviin kustannuksiin kaikilla rataosilla. Tarkasteluun ei ole sisällytetty vaihteenlämmityksen lisäksi muita sähkönsyöttölaitteistoon liittyviä kustannuksia.

Mallin estimointi on tehty R-laskentaohjelmistolla. Estimoitu malli (kustannusfunktio) ja selitysasteet on esitetty taulukossa 2.⁶

⁵ [Rautatieinfrastruktuurin käytön rajakustannusten ekonometrisen mallinnuksen tarkastelu](#). Väylävirasto. Opinnäytetyö 8/2020.

⁶ Mallinnus on tehty pienimmän neliösumman menetelmällä. Liikenneviraston ja Ratahallintokeskuksen aikaisemmissa selvityksissä on tehty vertailuja myös muiden menetelmien toimivuudesta.

Taulukko 5. Estimoidun kustannusfunktion kertoimet ja tunnusluvut.

N	Selityaste	Mallin kertoimet			Keskivirhe
	R ²	vakio α	Liikennesuorite β _{brt}	Raidepituus β _{rd_km}	
108	0,5998	8,910	0,2452	0,7240	0,6716

Liitteessä 1 esitetään kustannusfunktion estimoinnin tulokset tunnuslukuineen ja mallinuksille tehdyt tilastolliset testit.

Rajakustannus (ts. suoraan yksittäisestä junaliikennesuoritteesta aiheutuva kustannus) on laskettu osittaisderivoimalla kustannusfunktio liikennesuoritteeseen suhteen, jolloin tuloksena on saatu rajakustannusfunktio, joka ilmaisee, kuinka paljon tarkastellut radanpidon kustannukset muuttuvat yhden lisäjunaaliikennesuoritteeseen (bruttotonnikilometri, brtkm) seurauksena. Rajakustannus (MC) esitetään seuraavasti⁷:

$$MC_i = \beta_{brt} \frac{e^{\alpha + \beta_{rd_km} \ln rd_km_i + \beta_{brt} \ln brt_i + \frac{\sigma^2}{2}}}{brt_i rt_km_i}, \text{ missä}$$

σ^2 on mallin virhetermin varianssin estimaatti.

Rajakustannus on estimoitu erikseen jokaiselle aineiston sisältämälle rataosalle. Eri rataosien huomattavasti vaihtelevien raidepituuksien, liikennesuoritemäärien ja kustannusten vuoksi myös yksittäisten rataosien rajakustannukset vaihtelevat merkittävästi.

Perusmaksun hinnoittelua varten määritettävä rajakustannus (MC) on laskettu painottamalla rataosakohtaisia rajakustannuksia rataosien liikennesuoritteeseen määrällä seuraavasti:

$$MC = \frac{\sum brtkm_i MC_i}{\sum brtkm_i}$$

Ekonometrisen mallinnuksen avulla määritetty rajakustannus, eli kaikelta juna-suoritteelta perittävä perusmaksun perusosa on vuoden 2019 kustannusindeksillä tarkistettuna 0,1341 snt/brtkm.

Ratamaksun laskenta on suoritettu R-ohjelmointikielellä, ja laskentakoodi on liitteessä 2.

4.2.2 Sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinta

Sähkönsyöttölaitteistoa käytön lisähinta on määritetty täytäntöönpanoasetuksen artiklan 3 mukaisella menettelyllä, jossa koko rataverkon laajuisista sähköradanpidon erilliskustannuksista on asiantuntija-arvioina erotettu suoraan liikenteestä aiheutuvat infrastruktuurikustannukset ja jaettu ne sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen liikennesuoritteella. Suorien kustannusten osuus

⁷ Kaavan johtaminen esim. Munduch, Gerhard & Pfister, Alexander & Sägner, Leopold & Stiassny, Alfred. (2002). *Estimating Marginal Costs for the Austrian Railway System*. Vienna University of Economics, Department of Economics, Department of Economics Working Papers.

perustuu kymmenen riippumattoman asiantuntijan esittämään näkemykseen. Laadittu selvitys on julkaistu Väyläviraston julkaisusarjassa⁸.

Seuraavassa on esitetty sähköradanpidon vuosikustannukset keskimäärin vuosina 2014–19 Väyläviraston kustannusseurannan mukaisella luokittelulla ja arvioitu niiden suoraan liikenteestä aiheutuva osuus. Vuoden 2013 sähköradanpidon kustannusaineisto ei ole täysin vertailukelpoinen myöhempien vuosien kanssa, joten se on jätetty laskenta-aineiston ulkopuolelle. Alla esitetyt luvut on indeksikorjattu vuoden 2019 hintatasoon.

Siltojen sähkötekniinen kunnossapito sisältää määräajoin tehtäviä maadoitus-tarkastuksia liikenteestä riippumattomasti. Kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 0,255 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 0 % eli 0 €/v.

Sähköratajärjestelmän kunnossapito koostuu vuosittaisiin kunnossapitosopimuksiin liittyvistä töistä ja erillistöistä. Kunnossapitosopimukseen liittyvät työt sisältävät turvallisuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi tehtäviä tarkistuksia ilman yhteyttä liikennesuoritteeseen (70 %). Suoraan liikenteestä aiheutuvia kustannuksia ovat ryhmityseristimien, erotusjaksojen ja vaihdekujien ajojohtimien kunnossapitokustannukset (30 %), joista 90 % aiheutuu kaluston ja sähköinfrastruktuurin kontaktista ja kosketusvoimasta. Kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 3,990 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 27 % eli 1,077 M€/v. Erillistyöt sisältävät kokonaisuudessaan turvallisuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi tehtäviä tarkistuksia ja töitä eikä niissä ole liikenteestä riippuvia kustannuksia. Erillistöitä vuosina 2014–19 oli keskimäärin 0,239 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 0 % eli 0 €/v.

Radan vahvavirtalaitteiden kunnossapito koostuu vuosittaisiin kunnossapitosopimukseen liittyvistä töistä ja erillistöistä. Kunnossapitosopimukseen liittyvien töiden kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 2,699 M€/v, eikä niistä kohdistu kustannuksia sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen perusmaksun lisäksi. Erillistyöt sisältävät 110 kV:n järjestelmien, valaistuksen, lämmitysasemien ja muuntajien kunnossapitoa. Nämä kunnossapitokustannukset eivät selvityksen perusteella riipu liikenteestä. Erillistöitä vuosina 2014–19 oli keskimäärin 1,585 M€/v.

Erikseen tilattavat sähkökunnossapidon työt koostuvat vuosittaisiin kunnossapitosopimukseen liittyvistä töistä ja erillistöistä. Erikseen tilattavat sähkökunnossapidon työt ovat ajolankojen vaihdot, ripustimien vaihdot, erotusjaksojen vaihdot, ryhmityseristimien vaihdot, erottimien ja niiden ohjaimien vaihdot, katkaisijoiden vaihdot syöttöasemille ja erottimien vaihdot syöttöasemille, ratajohdon perushuolto ja kannattimet. Näiden kunnossapitokustannusten riippuvuus liikenteestä on esitetty alla olevassa taulukossa 3 asiantuntija-arviona.

⁸ [Lunaliikenteen aiheuttamat sähkönsyöttölaitteiston käytön kustannukset](#). Väyläviraston julkaisuja 59/2020.

Taulukko 6. Erikseen tilattavien sähkökunnossapidon töiden riippuvuus liikenteestä.

Kustannuslaji	Riippuvuus liikenteestä	Syy
Ajolangat	90 %	Suora fyysinen kontakti, kosketusvoima, värähtely
Ripustimet	90 %	Liikenteen aiheuttama ratajohtojärjestelmän värähtely, 10 % aikaistaminen ja tuulen aiheuttama värähtely
Erotusjaksot	85 %	Suora fyysinen kontakti, kosketusvoima, värähtely
Ryhmityseristimet	95 %	Suora fyysinen kontakti, kosketusvoima, värähtely
Erottimet ja niiden ohjaimet	10 %	Kaluston käyttövirta kuluttaa erottimia ja niiden ohjaimia
Katkaisijat ja erottimet syöttöasemilla	20 %	Kaluston käyttövirta kuluttaa katkaisijoita ja erottimia
Ratajohdon perushuolto	0 %	Ei riipu liikenteestä
Kannattimet	5 %	Liikenteen aiheuttama ratajohtojärjestelmän värähtely
Muuntajat	50 %	Kaluston käyttövirta kuluttaa muuntajia

Kunnossapitosopimukseen liittyvien töiden kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 2,045 M€/v, joista liikenteestä riippuva osuus on 0,907 M€/v. Erillistöitä vuosina 2014–19 oli keskimäärin 2,322 M€/v, joista liikenteestä riippuva osuus on 0,875 M€/v.

Ajo- ja kannatinlankojen vaihdot erotellaan muusta sähkökunnossapidosta Väyläviraston kustannuslaskelmassa. Ajolankojen vaihdon kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 0,567 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia oli 90 % eli 0,510 M€/v. Kannatinlankojen vaihdon kustannukset olivat keskimäärin 1,150 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia oli 5 % eli 0,058 M€/v.

Materiaalikustannukset jakaantuvat vuosittaisiin kunnossapitosopimukseen liittyviin ja erillistöiden materiaalikustannuksiin. Kunnossapitosopimusten materiaalikustannukset koostuvat samoista komponenteista kuin erikseen tilattavat sähkökunnossapidon työt. Nämä kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 0,194 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 44 % eli 0,086 M€/v. Erillistöiden materiaalikustannukset sisältävät lämmitysasemien materiaaleja eivätkä ne riipu liikenteestä. Erillistöiden materiaalikustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 0,178 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 0 % eli 0 €/v.

Radan muiden erikoisjärjestelmien kunnossapito ja muut työt ovat tarkistuskustannuksia riippumatta junaliikenteestä. Kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 0,476 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 0 % eli 0 €/v.

Kaiken kaikkiaan sähköradanpidon kustannukset ovat 15 744 M€/v, josta suoraan liikenteestä aiheutuvien osuus on 3,526 M€/v.

Sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen liikennesuorite vuosina 2014–19 oli keskimäärin 27 279 miljoonaa bruttotonnikilometriä.

Kun suoraan liikenteestä aiheutuvien sähköistetyin radan sähköradanpidon kustannusten summa (3,526 M€/v) jaetaan liikennesuoritteella (27 279 milj. brtkm), saadaan sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnaksi 0,0129 snt/brtkm (vuoden 2019 hintataso). Luku on sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen lisähinta liikennesuoritetta kohden.

4.3 Perusmaksun yksikköarvot

Väylävirasto käyttää radanpidon kustannusmuutokset huomioon ottavaa indeksimenettelyä perusmaksun hintojen tarkistamiseksi. Maksut on kiinnitetty Tilastokeskuksen maarakennuskustannusindeksin (2010 = 100) osaindeksin *ratojen ylläpito* pistelukuun 114,74 (vuoden 2019 vuosikeskiarvo). Väylävirasto käyttää hintojen tarkistamiseen koko vuodelle ilmoitettuja indeksin keskimuutoksia.

Tässä liitteessä kuvatut tutkimustulokset ja edellä kuvatut hintojen määrittämisen ehdot huomioon ottaen, perusmaksu peritään 1.1.–31.12.2022 seuraavasti:

- Kaikelta junasuoritteelta perittävä perusmaksun perusosa on luvussa 4.2.1 kuvatun ekonometrisen mallinnuksen mukaisena ja vuoden 2019 indeksillä tarkistettuna: 0,1341 snt/brtkm.
- Kaikelta sähkövetoiselta junasuoritteelta perittävä sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta on luvuissa 4.2.2 kuvatun mallinnuksen mukaisena ja vuoden 2019 indeksillä tarkistettuna: 0,0129 snt/brtkm.

5 Tulosten arviointi

5.1 Perusmaksun perusosan arviointi

Ekonometrinen mallinnuksen tulosten tulkinta edellyttää, että mallinnukset oletukset täyttyvät. Näitä ovat (1) malli ei saa olla heteroskedastinen ja (2) mallin jäännös- eli virhetermien tulee olla normaalijakaantuneet. Molemmat ehdot täyttävät laaditulla mallinnuksella. Mallinnukseen liittyvät testit on esitetty liitteessä 2.

Perusmaksun perusosan määrittävän ekonometrisen mallin selityssaste on 0,5998. Selityssaste tarkoittaa, mikä osa radanpidon kustannuksista on selitettävissä suoritämäärällä eli bruttotonnikilometreillä ja rataosien pituudella. Mallin selityssasteen on arvioitu olevan korkea.

5.2 Sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan arviointi

Sähkönsyöttölaitteiston käytön suoraan liikenteestä aiheutuvien kustannusten määrittäminen on perustunut sähköradanpidon kustannusten tarkkaan luokitteluun sekä kymmenen erityisasiantuntijan yksityiskohtaisiin ja dokumentoituihin haastatteluihin. Asiantuntijoiden näkemykset vahvistavat aikaisempaa käsitystä siitä, että valtaosa sähkönsyöttölaitteiston käytön suorista kustannuksista liittyvät niihin laitteisiin ja komponentteihin, jotka ovat suorassa kosketuksessa kalustoon. Asiantuntijoiden näkemysten suurimmat erot liittyivät tekijöihin, joihin alueellisilla sääolosuhteilla on vaikutusta.

Verkkoselostusten kansainvälinen vertailu ei ole toistaiseksi antanut menetelmällistä tukea eikä vertailutietoa sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan määrittämiseen. Suomessa käytetty laskentamenetelmä muistuttaa Ranskassa käytössä olevaa menetelmää, jonka lähtökohtana on Suomen tavoin kustannusten luokittelu ja junaliikenteen riippuvuuden prosentuaalinen arviointi. Kansainvälisessä vertailussa Suomen hintaero sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän ja muun liikenteen välillä on pieni.

Liite 1. Kustannusfunktion estimoinnin tulokset

Mallinnuksen tulos:

```

Coefficients:
  Estimate Std. Error t value Pr(>|t|)
(Intercept) 8.91007 0.66304 13.438 < 2e-16 ***
ln_brt 0.24523 0.03802 6.450 3.50e-09 ***
ln_rd_km 0.72405 0.07477 9.684 3.14e-16 ***
---
Signif. codes: 0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Residual standard error: 0.6716 on 105 degrees of freedom
Multiple R-squared: 0.5998, Adjusted R-squared: 0.5922
F-statistic: 78.68 on 2 and 105 DF, p-value: < 2.2e-16

```

Mallin parametrit poikkeavat nolasta erittäin merkittävästi. Mallin selityksaste on 0,5998.

Heteroskedastisuuden testaaminen:

```

Studentized Breusch-Pagan test
BP = 0.27185, df = 2, p-value = 0.8729

```

Koska testisuuren (BP) on alle 4,99, ei aineistossa ole heteroskedastisuutta.

Varianssianalyysi (ANOVA):

```

Analysis of Variance Table

Response: ln_eur
  Df Sum Sq Mean Sq F value Pr(>F)
ln_brt 1 28.680 28.680 63.577 2.001e-12 ***
ln_rd_km 1 42.306 42.306 93.783 3.137e-16 ***
Residuals 105 47.366 0.451
Signif. codes: 0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

```

Molemmat mallin selittäjät selittävät merkittävästi mallinnettavaa vaihtelua.

Jäännös- eli virhetermin normaalijakauma:

```

Jarque-Bera-test
X-squared = 1.891834

```

Koska testisuuren (X-squared) on alle 4,99, aineiston jäännöstermit ovat normaalijakaantuneet.

Selittävien muuttujien multikollinearisuus

Variable Inflation Factors (VIF)
ln_brt ln_rd_km
1.022454 1.022454

Selittävien muuttujien VIF-arviolle ei ole määritetty raja-arvoa. VIF-arvo määritellään muuttujapareittain $VIF = 1 / (1 - R^2)$. Jos VIF-arvo on suurempi kuin viisi, katsotaan, että selittävät muuttujat ovat liian multikollineaarisia. Testin perusteella mallin selittävissä muuttujissa ei ole multikollinearisuutta.

Liite 2. Laskentakoodi

```
library(tidyverse)
library(lmtest)
library(readr)
library(tseries)
library(caret)

rm(list = ls(all.names = TRUE))

data <- read_delim("lähtödata.csv", ";", escape_double = FALSE, locale = locale(decimal_mark = ",", grouping_mark = " "), trim_ws = TRUE)

mallidata <- data %>% select(rd_km, rt_km, brt_yht, eur_yht, vuosi)
%>%
  mutate(ln_brt = (log(brt_yht)), ln_eur = log(eur_yht), ln_rd_km = log(rd_km))
mallidata <- mallidata[mallidata$ln_brt > -Inf, ]
mallidata <- mallidata[mallidata$ln_eur > -Inf, ]

mallinnus <- lm('ln_eur ~ ln_brt + ln_rd_km', data=mallidata)
varianssi <- var(resid(mallinnus))
coeffs <- coef(mallinnus)

mallidata <- mallidata %>%
  mutate(MC = 100 * coeffs[2] * exp(coeffs[1] + coeffs[2] * ln_brt + coeffs[3] * ln_rd_km + 0.5* varianssi) / (brt_yht * rt_km)) %>%
  mutate(wMC = MC*(brt_yht*rt_km))

rajakust = sum(mallidata$wMC)/sum(mallidata$brt_yht*mallidata$rt_km)

summary(mallinnus)
bptest(mallinnus)
anova(mallinnus)
jarque.bera.test(resid(mallinnus))$statistic
car::vif(mallinnus)
```

Palvelukuvaus: Sähköenergian siirtopalvelu

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa valtion rataverkolla tarjottavaa sähköenergian siirtopalvelua. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 3 tarkoitettu lisäpalvelu.

1.2 Palvelun ylläpitäjä

Palvelun ylläpitäjä:

Väylävirasto, Rautatietekninen yksikkö
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Sähköenergian siirtopalvelu

Rataverkon haltija tarjoaa rautatieliikenteen harjoittajille kuljetussähkövirran siirron ratajohtoverkkoon ja ratajohtoverkon taseenhallinnan, jonka perusteella rautatieliikenteen harjoittaja voi hankkia itse sähköenergiansa. Valtioneuvoston asetuksen (1489/2015) 4 § mukaan kuljetussähkövirta ja matkustajavaunujen esilämmitys ovat lisäpalveluita. Liikkuvan kaluston lämmitystä ja sähkönsyöttöä varten rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä on lisäksi 1500 V lämmitysliitännät ja 400 V pistorasiakeskukset.

3 Palvelukuvaus

3.1 Luettelo palvelun osista

Sähköistetty rataverkko on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 3A ja karttapalvelussa. Luettelo lämmitysposteista ja pistorasiakeskuksista esitetään verkkoselostuksen liitteessä 2B.

3.2 Palvelun nimeäminen

Lämmityspostit ja pistorasiakeskukset nimetään sijaintiraiteen mukaan ja niimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

3.2.1 Sijainti

Sähköenergian siirtopalvelua tarjotaan sähköistetyllä rataverkolla. Liikennepaikkojen sähköistetyt raiteet esitetään raiteistokaaviossa.

Verkkoselostuksen liitteessä 2B, raiteistokaavioissa ja karttapalvelussa esitetään liikennepaikat, joilla on mahdollisuus saada 400 V tai 1 500 V sähkövirtaa.

3.2.2 Aukioloajat

Sähköistetty rataverkko, lämmityspostit ja pistorasiakeskukset ovat käytettävissä aina. Tilapäiset jännitekatkot esitetään kapasiteetin hallinnan tietojärjestelmissä (LIKE, JETI).

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Sähkönsyöttöjärjestelmien tekniset ominaispiirteet kuvataan [Väyläviraston ohjeissa](#).

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Palvelua kehitetään yhteistyössä rautatieliikenteenharjoittajien kanssa.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Sähköenergian siirtopalvelun kustannukset muodostuvat sähköistetyn rataverkon ulkopuolisille verkkoyhtiöille suoritettavista siirtomaksuista ja ratajohtoverkon häviöistä sekä verkossa siirretyn energian mittaus- ja arviointipalveluista sekä taseenhallinnasta.

Väylävirasto on laatinut syyskuussa 2020 arvion siirtopalveluiden hinnoista aikataulukauden 2022 verkkoselostukseen perustuen edellisten 12 kuukauden siirtomaksujen toteumiin ja mitattuun energiankulutukseen. Väylävirasto laskee palvelun käytöstä kuukausittain näiden hintojen mukaan. Koska palvelu laskutetaan kustannusvastaavasti, arviolaskutus tarkastetaan keväällä 2023 tasauslaskulla vastaamaan verkkoyhtiöiden laskutusta, häviöenergian kustannuksia ja EREX-kustannuksia. Laskutusta seurataan käyttö sopimuksen seuranta kokouksissa aikataulukauden aikana.

Sähköenergian siirtopalvelun hinnasto 1.1.2022–31.12.2022

	Perusmaksu/vetoyksikkö		Suurjänniteverkkojen siirtomaksu		Ratajohtoverkon häviöenergiamaksu
	Mittaroidut	Mittaroimattomat	Talvikausi *)	Muu aika	
Yksikköhinta	v = 40 €/kk	w = 40 €/kk	x = 10,60 €/MWh	y = 6,13 €/MWh	z = 40 €/MWh

*) Talvikausi on joului-, tammi- ja helmikuu.

Suurjänniteverkkojen siirtomaksuun ja ratajohtoverkon häviöenergiamaksuun lisätään kulloinkin voimassa oleva arvonlisävero.

Rautatieliikenteen harjoittajan siirtohinnan muodostuminen

	Perusmaksu				Suurjänniteverkkojen siirtomaksu			Häviöenergiamaksu	
	Mittaroidut yksiköt		Mittaroimattomat yksiköt		Kulutus	Talvi	Muu aika	Häviöt	
	kpl	€/kk	Kpl	€/kk	MWh/kk	€/kk	€/kk	MWh/kk	€/kk
Rautatieliikenteen harjoittaja	a kpl	axv €	b kpl	bxw €	m MWh	mxx €	mxy €	n MWh	nxz €

Sähköenergian siirtopalvelu muodostuu vetoyksikkökohtaisesta perusmaksusta, keskimääräisestä talvikauden/muun ajan suurjänniteverkkojen siirtomaksusta ja ratajohtoverkon häviöenergiamaksusta.

- Vetoyksikkökohtainen perusmaksu määräytyy sähkönhankintaan tarvittavista mittaus- ja raportointipalveluista. Perusmaksu laskutetaan liikenteenharjoittajan sähkövetoyksikköjen arvioidun kokonaismäärän mukaan. Perusmaksun yksikköhinta saattaa muuttua Erex-järjestelmään kuuluvien vetoyksiköiden määrän muuttuessa.
- Suurjänniteverkkojen siirtomaksu määräytyy kantaverkon ja suurjännitejakeluverkkojen siirtokustannusten mukaan. Koko rataverkolla käytetään keskimääräistä siirtomaksua. Talvikaudelle on määriteltävä oma hintansa, koska myös suurjänniteverkot veloittavat talvella suurempaa siirtomaksua.
- Ratajohtoverkon häviöt saadaan, kun syöttöasemien nettokulutuksesta vähennetään yksittäisten kulutuskohteiden nettokulutus. Häviöenergiamaksu muodostuu rataverkon haltijan hankkiman todellisen 2022 toteutuneen sähköenergian hinnan mukaisesti. Siirtomaksuhinnaston laskutushinta on arvio vuoden 2022 keskihinnasta.

4.2 Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Sähköenergian siirtopalvelun käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa.

Sähköenergian siirtopalvelun käytön edellytys on voimassa oleva sopimus sähköntoimittajan kanssa. Ratakapasiteetin käyttö sisältää liikenteenharjoittajan oikeuden liittyä sähköistetyillä rataosuuksilla rataverkon haltijan ratajohtoverkoon saadakseen sähköä liikkuvan kaluston vetovoimaa ja vaununlämmitystä varten ja käyttää sähkönsyöttölaitteistoa. Sähköenergiaa rataverkon haltija ei kuitenkaan tarjoa, vaan sen saamisesta liikenteen harjoittajan on erikseen sovittava valitsemansa sähköntoimittajan kanssa.

5.2 Tekniset ehdot

Uudessa tai merkittävästi uudistettavassa sähkövetokalustossa tulee olla standardin EN 50463-1...-5 (2017) mukaiset laskutukseen soveltuvat energiamittarit. Tiedonsiirto Väyläviraston mittaus- ja taseenhallintajärjestelmään tulee toteuttaa standardin EN 50463 osan 4 mukaisesti tai UTILTS-sanomilla.

Lisätietoa verkkoselostuksen kappaleessa 2.3.9 ja [sähkönsyötön järjestelmiä koskevissa ohjeissa](#).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Sähköenergian siirtopalvelun käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa. Käyttösopimusta varten tarvitaan arvio aikataulukauden vetoyksikköjen määrästä. Lämmityspostien ja pistorasiakeskusten käyttö varataan varaamalla raide, jolla palvelu sijaitsee.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Lämmityspostien ja pistorasiakeskusten käyttöä koskeviin raidevarauksiin vastataan verkkoselostuksen luvussa 4.2.1 esitetyn mukaisesti.

Palvelukuvaus: Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa liikenteenohjauspalvelut, jotka Väylävirasto tarjoaa rautatieliikenteen harjoittajille 1.lk:n liikenteenohjausalueella ratamaksua vastaan, myönnettyyn ratakapasiteettiin kuuluvana palveluna valtion rataverkolla. Samalla kuvataan, mitkä Väyläviraston rautatieliikenteen harjoittajille mahdollisesti tarjoamat liikenteenohjauspalvelut eivät sisälly ratamaksuun, vaan ovat erillisen palvelumaksun piirissä.

Verkkoselostuksen tässä liitteessä ja rataverkon haltijan antamissa ohjeissa on kuvattu valtakunnalliset ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun toimintatavat. Liikennepaikkakohtainen toiminta ja erityispiirteet on lisäksi tarvittaessa kuvattu ja sovittu rataverkon käyttösopimuksessa ja sen erillisissä ratapihasopimusliitteissä (verkkoselostuksen luku 3.3). Käyttösopimuksen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun liitettä sekä liikennepaikkakohtaisia ratapihasopimusliitteitä voidaan päivittää käyttösopimuksen sopimuskauden aikana.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EY:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelupaikan laji direktiivin 2012/34 liitteen II mukaisesti on c) järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyölaitteet.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto, Väylien käyttö -osasto, Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki Fintraffic Raide Oy, Palkkatilanportti 1, 00240 Helsinki, [liikennesuunnittelun yhteystiedot löytyvät Fintraffic Raiteen internet-sivustolta.](#)

Ratamaksuun kuulumattomista palveluista tulee sopia liikenteenohjauksen palveluiden osalta Väyläviraston kanssa tai muun palvelun tuottajan kanssa liikennepaikasta riippuen (ks. [ajantasainen lista](#)).

Lisäksi ratapihojen yhteyshenkilöiden yhteystiedot löytyvät Väyläviraston Rata-tiedon Extranet-sivuilta otsikolla Liikenteenohjauksen yhteystiedot osoitteessa: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/aineistot/ratatiedon-extranet>

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa pieniä muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Ratamaksua vastaan saatava liikenteenohjauspalvelu

Rautatieliikennepaikkojen välillä tehtävä vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu tarjotaan rautatieliikenteen harjoittajille myönnettyyn ratakapasiteettiin kuuluvana palveluna ratamaksua vastaan.

Seuraavat liikenteenohjauspalvelut kuuluvat ratamaksun piiriin:

Junaliikenteen ohjaus

Lähtöasemaltaan lähtevät junat:

- Veturin siirtyminen valmiiksi kasatun junarungon eteen (myös veturin vaihtuessa matkalla)
- Junarungon siirtyminen seisonta- tai kuormausraiteelta lähtöraiteelle (myös ratapihalla tapahtuva lähtevän koko junarungon siirto lähtöraiteelle, ellei juna voi lähteä infrasta johtuvasta syystä junan kokoamisraiteelta)

Vaihtotyöt ja veturien ympäriajot väliliikennepaikoilla:

- Lupa vaihtotyöhön
- Paikallisluvat
- Veturin siirtyminen junarungon päästä toiseen kulkusuunnan muuttuessa

Äkillisesti rikkoontuneen kaluston poisto junasta, välittömät toimenpiteet.

Määräasemalleen saapuvat junat:

- Veturin siirtyminen junarungon edestä seisonta- tai huoltoraiteelle (myös veturin vaihtuessa matkalla)
- Saapuneen junan siirtyminen kokonaisuuna (vaunuston kokoonpanoa muuttamatta) tuloaraiteelta seisontaraiteelle, kuormaus/purkuraiteelle (tai uudelle lähtöraiteelle kts. jäljempänä)
- Saapuneen junarungon seisontaraiteelle, kuormaus/purkuraiteelle tai uudelle lähtöraiteelle vetäneen veturin siirtyminen seisonta- tai huoltoraiteelle tai lähtevän junarungon eteen (päivystystyöhön siirtyminen kuuluu erillisen palvelumaksun piiriin)

Päivystyksyköt:

- Lupa vaihtotyöhön
- Paikallisluvat

Jos tässä kuvattua ratamaksua vastaan saatavaa liikenteenohjauspalvelua ei teknisten olosuhteiden takia pystytä kaikilta osin (yksittäisten vaihteiden käännöt) tuottamaan muuten kuin liikkuvan yksikön mukana rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstön toimesta, ei tätä työtä lasketa "linjaliikenteen vaihdemiestyöksi" eli rautatieliikenteen harjoittaja ei laskuta tästä työstä Väylävirastoa.

Samoin, jos paikallista liikenteenohjaushenkilöstöä tai vaihde- tai asetinlaitemiehiä ei ole ratapihalla, hoitaa rautatieliikenteen harjoittaja vaihteiden käännöt.

Lähtevien junarunkojen siirto lähtöraiteelle ja saapuvien siirto huoltoon tai seisontaraiteelle kuuluu perusmaksun piiriin.

Lisäpalvelumaksun piiriin kuuluvat Helsingissä ja rataverkolla tapahtuvat rikkoontuneen kaluston vuoksi tehtävät järjestelyt, saapuneiden junarunkojen osien siirrot toiselle lähtöraiteelle sekä huoltoon tai seisontaan lähtevien junarunkojen kasaaminen.

Tarvittavat muutokset käsitellään vuosittaisissa rataverkon käyttösopimuskokouksissa.

2.2 Maksullinen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu ratapihoilla

Ratapihoilla tapahtuvan vaihtotyön liikenteenohjaus on rataverkon haltijan tarjoama maksullinen lisäpalvelu. Hieman yksinkertaistaen ratapihoilla tapahtuva vaihtotyön liikenteenohjaus toteutetaan joko paikallisluvilla tai liikenneohjaajan muodostamilla vaihtokulkuteilla (Jt-ohjeen luku 4). Paikallisluvilla toimimisesta ei peritä maksua.

Eräillä ratapihoilla on ollut käytössä asetinlaitemies- ja vaihdemiestoiminta, joka on korvattu rajoitetun alueen liikenteenohjaustoiminnalla (RLO). Väylävirasto ylläpitää liikennepaikkakohtaista luetteloa rajoitetun alueen liikennepaikoista ja/tai niiden osista internet-sivustollaan (<https://vayla.fi/ammattiliikenne-raiseilla/liikennesuunnittelu/ratapihojen-liikenteenohjaus>).

Rajoitetun alueen liikenteenohjaustoiminta on varsinaista liikenteenohjaustyötä tukevaa toimintaa, jossa rajoitetun alueen liikenteenohjaus osallistuu junien kulkuteiden turvaamiseen ja ratatöiden suojaamiseen aluettaan koskevin osin liikenteenohjauksen toimeksiantojen perusteella.

Rajoitetun alueen liikenteenohjaus voi toimia vaihtotyöhön liittyvänä luvanantajana omalla alueellaan huolehtien vaihteiden kääntämisestä ja turvalaitteiden käyttämisestä. Rajoitetun alueen liikenteenohjaus huolehtii junaliikenteen turvaamiseen osallistumisesta rajoitetun alueen osaamisvaatimusten mukaisesti.

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelua tuotetaan valtion rataverkon järjestelyratapihoilla. Väyläviraston omistamat järjestelyratapihat on merkitty verkkoselostuksen liitteeseen 2B merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus". Suurimmat järjestelyratapihat ovat Tampere ja Kouvola, joissa on vaunujen järjestelytyöhön tarjolla myös laskumäkipalvelu. Järjestelyratapihojen palvelupaikankuvaus on verkkoselostuksen liitteessä 7F, ja laskumäkipalvelun kuvaus on liitteessä 7G.

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Ratapihojen raiteiden nimeäminen noudattaa rakennetta, jossa edessä on liikennepaikan lyhenne ja sen perässä raiteen numero (=raidetunnus). Raidetunnukset näkyvät ratakapasiteetin hallintajärjestelmissä sekä raiteistokaavioissa (ks. myös kohta 5.2).

3.2.1 Sijainti

Valtion rataverkon liikennepaikkojen sijainnit kuvataan verkkoselostuksen liitteessä 2B ja karttapalvelussa. Ratapihojen raiteiden sijainnit liikennepaikoilla kuvataan raiteistokaavioissa.

3.2.2 Aukioloajat

Ratapihojen raiteet ovat sopimuksen mukaan käytettävissä 24/7. Mikäli ratapihalla on poikkeavia palveluaikoja (liikenneohjaus, ratapihaliikenneohjaus tai vaihdemiespalvelu) tieto löytyy ratakapasiteetin hallintajärjestelmästä ja rata-tiedon extranet-palvelusta. Tiedot voi pyytää myös listattuna sähköpostiosoitteen palveluaika@fintraffic.fi.

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Väyläviraston omistamat järjestelyratapihat on merkitty verkkoselostuksen liitteeseen 2B merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus" (kts. myös kohta 5.2).

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu muutoksia

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Ratamaksuun kuulumattoman vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun hinnoittelu perustuu rautatieliikenteen harjoittajien tarvitsemaan vaihtokulkuteiden määrään. Liikenteenohjauksen suoritteena on ns. vaihtokulkutie yhteen suuntaan. Vaihtokulkuteiden tekemiseen on määritetty liikennepaikoittain liikenteenohjauksen käyttämä aika vaihtokulkutien tekemisen osalta. Suoritteiden määrän ja suoritekohtaisen ajan perusteella määritetään palvelulle hinta.

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun hinnan muodostuminen

- Rautatieliikenteen harjoittaja ilmoittaa ohjaustarpeensa Väylävirastolle yhteisesti sovitulla tavalla. Ohjaustarvetta kuvaava suure määrittellään tapauskohtaisesti (esim. vaihtokulkutie kpl, aika, xx).
- Liikenteenohjauksen suoritteeseen käyttämä aika ja suoritemäärä määrittellään/ vahvistetaan Fintraffic Raide Oy:n vähintään kaksi kertaa vuodessa tekemän viikkoseurannan perusteella. Syksyn seurannan tuntisuorite huomioidaan seuraavan vuoden kuuden ensimmäisen kuukauden (tammikuu-kesäkuu) maksuissa ja kevään seurannan tuntisuorite loppuvuoden (heinäkuu-joulukuu) maksuissa. Muiden mahdollisten seuranta-ajankohtien käytännöistä sovitaan rataverkon käyttösovimuksessa.

- Viikkoseurannan tulokset korotetaan 12 % joustovaralla, jota käytetään varmistamaan palvelun saatavuus ja onnistuminen päivittäisissä muutostilanteissa ilman resurssien etukäteisvaraamista.

Annettujen tietojen tarkistaminen/todentaminen voidaan tehdä Fintraffic Raide Oy:n tekemien viikkoseurantojen perusteella. Mikäli ratapihan liikenteenohjauksessa tapahtuu muutoksia, tarkastellaan suorite- ja laskutusikäytäntöä muuttuneen tilanteen perusteella.

Vaihtotyön liikenteenohjauksen hinnoitteluperuste aikataulukaudella 2021 on 70 €/tunti. Maksu perustuu liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen Väyläviraston maksullisista suoritteista ja sen suuruus aikataulukaudelle 2022 täsmentyy, kun asetus uudistetaan.

Väylävirasto laskuttaa tarjottavan palvelun kuukausittain sopimuskauden aikana, ellei käyttösopimuksessa ole sovittu muuta.

4.2 Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun käyttämisestä on sovittava aikataulukausittain Väyläviraston kanssa rataverkon käyttösopimuksessa.

Ratapihoille, joilla toimii useita rautatieliikenteen harjoittajia, laaditaan Väyläviraston johdolla tarvittaessa ratapihasopimus. Lisätietoja verkkoselostuksen luvussa 3.3.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja diesel-vedon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatiedon ekstranetissä sijaitsevasta [raiteistokaavioista](#).

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väylävirasto ei tarjoa vaunujen järjestelytyötä muilta osin kuin kulkuteiden turvaamisen osalta liikenneohjaajan toimesta. Rautatieliikenteen harjoittajat voivat tuottaa itse vaunujen järjestelytyötä.

5.4 IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintraffic Raiteen tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIKE) ja sen eri moduuleissa. [Lisätietoja tietojärjestelmästä](#).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Ratamaksuun kuulumattomista palveluista tulee sopia liikenteenohjauksen palveluiden osalta Väyläviraston kanssa ja asetinlaite- ja vaihdemiestyön palveluista Väyläviraston tai muun palvelun tuottajan kanssa, liikennepaikasta riippuen.

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää järjestelyratapihoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösojimuksessa. Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttösojimusneuvotteluihin mennessä vapaamuotoisen arvion järjestelyratapihatarpeistaan liikennepaikkakohtaisesti. Hakemuksesta tulee käydä ilmi myös vaihtotyöliikenteen ohjauspalvelun tarve. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasoimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana ratapihojen raiteiston käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat rataverkon käyttösojimuksessa tai sen liitteissä sovituihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä rataverkon haltijaan mahdollisimman pian.

Rataverkon käyttösojimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasoimimus) on kuvattu mahdolliset ratapihakohtaiset toimintatavat yhteisen raiteiden tilannetiedon hallinnan osalta.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Järjestelyratapihatarpeisiin vastataan 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi. Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on rataverkon käyttösojimuksen ja ratapihasoimusten osalta Väylien käyttö -osaston sojimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintraffic Raiteen liikennesuunnittelu (ks. kohdat 1.2 ja 6.1).

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu verkkoselostuksen luvussa 6.2.2 (Etusijajärjestys ratapihoilla). Ratapihasoimimuksissa on voitu tarvittaessa sopia muusta noudatettavasta etusijajärjestyksestä ratapihakohtaisesti. Etusijajärjestyksen lisäksi huomioidaan jo myönnettyt reittien käyttöoikeudet, jotka liittyvät haettuihin palveluihin, kyky käyttää haettua kapasiteettia sekä voimassa olevat ratapihasoimukset (2017/2177 artikla 11).

Liikennepaikkojen junaliikenteen liikenteenohjauksesta vastaa rataverkon haltija ja sen palveluntuottajana liikenteenohjausyhtiö. Rajoitetun alueen liikenteenohjausta hoitaa kyseisen alueen kunnossapidosta vastaava palveluntuottaja. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatiedon extranetissä otsikolla [Liikenteenohjauksen yhteystiedot](#).

Ristiriitaiset raiteistonkäyttötarpeet pyritään sovittelemaan keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa kaluston järjestelyä varten (2017/2177 artikla 10).

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE tai SAAGA). Tietoa voi kysyä myös Fintraffic Raiteen liikennesuunnittelusta tai liikenteenohjauksesta.

Palvelukuvaus: Rakennusten ja maa-alueiden käyttö

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa valtion rataverkon haltijan omistuksessa olevien rakennusten ja maa-alueiden käyttömahdollisuuksia ja -ehtoja. Väylävirasto pääsääntöisesti hallinnoi ja kunnossapitää matkustajalaitureiden ja valtion rataverkon maapohjaa. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdissa 3 tarkoitettu lisäpalvelu.

Matkustajaliikenneasemilla ja asemaseuduilla maanomistus vaihtelee. Asema-alueilla maanomistajina voivat olla Väyläviraston lisäksi esimerkiksi VR-Yhtymä, Senaatti-kiinteistöt, **Senaatin Asema-alueet Oy**, kunnat ja yksityiset omistajat.

Väyläviraston matkustaja-asemien tilojen vuokrauksesta sekä raakapuun kuormaustaikkojen käytöstä on laadittu erilliset palvelukuvaukset.

Pääsääntöisesti rakennusten ja maa-alueiden kunnossapito kuuluu maanomistajalle. Kuitenkin tarkka kunnossapitoalueiden raja vaihtelee alueittain/tapauskohtaisesti.

Väylävirasto vuokraa tai myöntää käyttöoikeuksia hallinnoimilleen maa-alueille, mikäli siitä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä radanpidolle (Ratalaki 36 §).

1.2 Palvelun ylläpitäjä

Palvelun ylläpitäjä:

Väylävirasto

Kiinteistöyksikkö ja Radan kunnossapidon teettäminen -yksikkö

Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Rakennusten ja maa-alueiden käyttö

Väylävirasto vuokraa tai myöntää käyttöoikeuksia hallinnoimilleen maa-alueille, mikäli siitä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä radanpidolle (Ratalaki 36 §). Väylävirasto pääsääntöisesti hallinnoi ja kunnossapitää laitureiden ja rautateiden maapohjaa.

3 Kuvaus

3.1 Luettelo palvelun osista

Valtion rataverkon haltijan omistuksessa olevia rakennuksista ja maa-alueista ei julkaista luetteloja. Rautatiealueiden kiinteistörajat ovat nähtävissä Maanmittauslaitoksen avoimien rajapintojen kautta mm. www.paikkatietoikkuna.fi -palvelussa. Valtion sisäinen omistusalueiden raja rautatiealueilla sekä vuokra- ja käyttöoikeusalueet eivät kuitenkaan toistaiseksi ole julkisesti nähtävissä. Suunniteltaessa toimenpiteitä rautatiealueelle tai sen välittömään läheisyyteen, on toimijan hyvä selvittää Väyläviraston hallinnoiman alueen raja Väylävirastosta.

Valtion rataverkon maa-alueet ovat jaoteltu rautatiealueisiin sekä sitä palveleviin teknisten laittilojen ja radanpidon kuormaus- ja huoltoalueisiin. Rautatiealueisiin luetaan kuuluviksi myös matkustajalaiturit, liityntäpysäköintialueet, kulkuyhteydet asemille ja huoltotieyhteydet. Näiltä alueilta vuokrataan tai myönnetään käyttöoikeuksia ulkopuolisille vain erittäin painavista syistä. Näille alueille voidaan kuitenkin sijoittaa muita kuin radanpitoon liittyviä johtoja, rakennelmia ja laitteita sopimalla käyttöoikeudesta ja toimenpiteen suorittamisesta rataverkon haltijan kanssa; [lisätietoja](#).

Valtion rataverkkoon kuuluu myös muitakin kuin välittömästi rautatietoimintoihin tarkoitettuja alueita. Näitä alueita vuokrataan harkinnan varaisesti ulkopuolisille toimijoille.

Väylävirasto hallinnoi vain pientä osaa matkustaja-asemien rakennuksista Suomessa ja osassa niistä vuokraa vapaana olevia tiloja rakennuksista toimisto- ja liiketiloiksi. Lisäksi Väylävirasto omistaa asemarakennuksia asemilla, joilla juna ei pysähdy. Nämä rakennukset ovat radanpidon käytössä, eikä tiloja vuokrata ulkopuolisille.

3.2 Palvelun osan nimi

Rakennukset ja maa-alueet nimetään sijainnin, kiinteistötunnuksen ja osoitteen mukaan ja nimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

3.2.1 Sijainti

Tämä palvelukuvaus koskee koko valtion rataverkkoa sekä Väyläviraston hallinnoimia rakennuksia ja maa-alueita asemanseuduilla. Rakennusten sijainnit on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 3Q ja karttapalvelussa.

3.2.2 Aukioloajat

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Rakennusten ja maa-alueiden teknisiin ominaispiirteisiin ei pääosin ole suunniteltu muutoksia. Suunnitteilla tai toteutuksessa olevat muutokset ratainfraan tai laiturialueille kerrotaan osoitteessa: www.vayla.fi/hankkeet

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Väylävirasto vuokraa maa-alueita ja rakennusten osia markkinahintaisesti.

Kohteiden käypä vuokra määritetään tarkemmin ennen jokaista vuokrausta. Vuokratason määrittämisessä lähtökohdaksi on paikkakunnan todellinen hintataso.

Rautatiealueille sijoitettavien johtojen ja kaapeleiden osalta noudatetaan Väylävirastossa voimassaolevaa kiinteää hinnastoa; [lisätietoja](#).

4.2 Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Rakennusten ja maa-alueiden käytöstä laaditaan vuokrasopimus. Johtojen ja kaapeleiden sijoittamisesta laaditaan käyttöoikeussopimus.

Vuokrasopimukset ja käyttöoikeussopimukset ovat kestoaltaan määräaikaista tai toistaiseksi voimassaolevia.

5.2 Tekniset ehdot

Sopimusten tekniset ehdot kuvataan vuokra- ja käyttöoikeussopimuksissa.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon haltija ei aseta yleisiä rajoituksia rakennusten ja maa-alueiden käytölle. Käytöstä sovitaan vuokrasopimuksen solmimisen yhteydessä.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Rakennusten vuokraus tai maa-alueiden käyttö ei pääsääntöisesti vaikuta kapasiteetin myöntämiseen. Vain poikkeustapauksissa maa-alueiden käytöllä voi olla vaikutusta junaliikenteeseen, esim. kohteen rakentamisen yhteydessä.

Rakennuksia ja maa-alueita vuokraava toimittaja toimittaa rataverkon haltijalle vapaaehtoisen tiedustelun tilojen vuokraamisesta. Tiedustelun tulee sisältää hakemusten käsittelyn kannalta olennaiset tiedot, joita ovat hakijan yhteystiedot, rakennuksen tai alueen nimi ja osoite, vuokrattava pinta-ala, käyttötarkoitus, vuokrausaika.

Johtojen ja kaapeleiden käyttöoikeutta koskeva [hakuohje ja hakulomake](#).

Vuokraustiedustelut tulee osoittaa Väyläviraston **Kiinteistö**yksikölle sähköpostilla: kirjaamo@vayla.fi

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Maa-alueiden käyttöön ja vuokraamiseen liittyviin kyselyihin vastataan viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi. Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä.

Valtion rataverkon rakennusten ja maa-alueiden vuokrausasiat sekä käyttöoikeussopimukset valmistelee Väyläviraston **Kiinteistö**yksikkö.

Maa-alueiden ja rakennusten tilojen vuokraamiselle ei ole asetettu ensisijaisuusperiaatteita.

Ristiriitaiset tilojen vuokraamistarpeet pyritään sovittelemaan keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa myös muiden samalla alueella toimivien palveluntarjoajien kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa (2017/2177 artikla 10).

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot vapaista, vuokrattavissa olevista tiloista saa valtion rataverkon haltijalta.

Palvelukuvaus: Ratatekninen oppimiskeskus ROK

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa Kouvolaissa sijaitsevan Ratateknisen oppimiskeskuksen palveluja.

Ratatekninen oppimiskeskus (ROK) tuottaa rautateiden toimijoiden pätevyys- ja täydennyskoulutuksia yhteistyössä palvelujen tuottajien kanssa. ROK tarjoaa palvelujen tuottajien käyttöön modernin oppimis- ja kehitysympäristön.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

[Ratatekninen oppimiskeskus ROK](#)

Hallituskatu 19, Kouvola

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 ROK

Ratatekninen oppimiskeskus (ROK) tuottaa rautateiden toimijoiden pätevyys- ja täydennyskoulutuksia yhteistyössä palvelujen tuottajien kanssa. ROK oppimiskeskus tarjoaa palvelujen tuottajien käyttöön modernin oppimis- ja kehitysympäristön. [Lisätietoja Ratateknisestä oppimiskeskuksesta.](#)

3 Kuvaus

[Ratateknisen oppimiskeskuksen tilat](#) on kuvattu ROKin verkkosivuilla.

3.1 Palvelun nimi

Ratateknisen oppimiskeskuksen liikennepaikat ovat nimetty kyseisen paikan mukaan.

3.1.1 Sijainti

Kouvola, Hallituskatu 19. [Lisätietoja.](#)

3.1.2 Aukioloajat

Ratatekninen oppimiskeskus on avoinna koulutusten, vuokrausten ja tapahtumien yhteydessä.

3.1.3 Tekniset ominaispiirteet

ROKin alue on eristetty valtion rataverkosta rautaportein, eikä vaadi Traficomien käyttöönottolupaa. ROK on valtion omistama raiteisto, vaikka sen alueella toimitaan kuin yksityisraiteilla. Raiteisto on kuvattu Kouvolan ratapihan raiteistokaaviossa, joka julkaistaan [Ratatiedon extranetissa](#).

3.1.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Väylävirasto määrittelee ROKin vuosittaiset huoltotarpeet ja osien vaihtovälit. ROKin teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu muutoksia.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Vuokrahinnat ilmoitetaan ROKin verkkosivuilla. Hinnasto perustuu maksuperustelakiin ja kiinteistöstä teetettyyn arviokirjaan.

4.2 Tiedot alennuksista

Ei myönnetä alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

ROKin käyttäjällä täytyy olla voimassa oleva vastuuvakuutus. Ulkopuolisella koulutuslaitoksella joka operoi ROKin tiloissa, täytyy heillä olla perehdytys tekniikan käyttöön (rataisännöitsijä perehdyttää).

ROK on päihteetön.

5.2 Tekniset ehdot

Mahdolliset tekniset ehdot on kuvattu raiteistokaaviossa.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Ratatekninen oppimiskeskus tuottaa rautateiden toimijoiden pätevyys- ja täydennyskoulutuksia yhteistyössä palvelujen tuottajien kanssa.

5.4 IT-järjestelmät

Ratateknisen oppimiskeskuksen koulutuksissa hyödynnetään verkko-oppimisympäristö Eerokkia. Kurssille ilmoittautumisen jälkeen koulutettavat saavat käyttäjätunnukset Eerokkiin.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Ratateknisen oppimiskeskuksen kurssit löytyvät ROKin verkkosivuilta. Kurseille voi ilmoittautua verkkosivujen kautta.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Lisätietoja: <https://rok.vayla.fi>

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Lisätietoja: <https://rok.vayla.fi>

Palvelukuvaus: Tekninen valvomo ja kaluston valvontalaitteet

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelupaikankuvaus kuvaa valtion rataverkon haltijan (Väylävirasto) tilaamaa Tekninen valvomo -palvelua ja siihen liittyviä kaluston valvontalaitteita. Väylävirasto tilaa Fintraffic Raide Oy:ltä palveluna rataverkon liikkuvan kaluston, tunneleiden ja kiinteistöjen valvontapalvelua.

Teknisen valvomon ja valvontalaitteiden tavoite on parantaa valtion rataverkolla turvallisuutta ja täsmällisyyttä sekä edesauttaa häiriö- ja onnettomuustilanteiden hoitamista.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelupaikan laji on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 4 c) tarkoitettu oheispalvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Fintraffic Raide Oy
029 450 7000
info@fintraffic.fi

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa pieniä muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Tekninen valvomo

Tekninen valvomo vastaa koko maan liikkuvan kaluston valvontalaittejärjestelmien seurannasta sekä Kehäradan ja Vuosaaren radan tunneli- ja kiinteistötekniisiä järjestelmien seurannasta.

Teknisen valvomon tehtävä jakaantuu kahteen eri kokonaisuuteen. Liikkuvan kaluston valvontajärjestelmiin liittyy tiedonkeruun ja sen laadun valvonta, analysointi ja analysoinnin tuloksena tehtävät toimenpiteet. Valvonnalla seurataan liikkuvan kaluston sellaisia ominaisuuksia, joilla on suoraan tai välillisesti rajapinta ratainfrastruktuurin kanssa. Liikkuvan kaluston eri valvontalaitteita on sijoitettu koko valtion rataverkolle.

Toinen kokonaisuus on tunneli- ja kiinteistöautomaatiikan valvonta ja näiden vaatimat toimenpiteet niin normaali- kuin poikkeustilanteissa. Järjestelmistä tulevat hälytykset välitetään tapauskohtaisesti eri yhteistyötahoille, joita ovat esimerkiksi palo- ja pelastusviranomainen, poliisi, järjestelmien kunnossapitäjät, liikenneohjaajat sekä turvavalvomo ja käyttökeskus.

Tekninen valvomo valvoo liikkuvan kaluston valvontalaitteistolla vikaantuneen kaluston tuottamia hälytyksiä ja välittää kalustolle rajoituksia hälytysten mukaan. Näin pyritään ehkäisemään onnettomuuksia, sekä vikaantuneen kaluston ratainfraan aiheuttamaa kulumista ja häiriötilanteita. Rataverkolla sijaitseva mittalaitteisto on Väyläviraston omaisuutta. Hälytykset kokoava tietojärjestelmä (VALTSU) on Fintraffic Raide Oy:n omaisuutta. Mittalaitteiston antamien hälytysten avulla voidaan analysoida turhia hälytyksiä, vikaantumisen tiheyttä ja syitä. Tavoitteena on datan analytiikan avulla vähentää häiriöherkkyyttä ja myöhästymisiä junaliikenteelle.

Mittalaitteiston avulla tutkitaan ja seurataan myös mm. pyörävoimia, laakereiden lämpötiloja ja virrottimien kuntoa. Lisäksi rajanylityspaikoilla voidaan analytiikan avulla valvoa ulkomaisen kaluston kuntoa, jonka perusteella osataan kohdentaa tarkempia rajatarkastuksia kalustoyksilöille.

2.2 Liikkuvan kaluston valvontalaitteet

Laakereiden kuumakäynti-ilmaisimia on sijoitettu rataverkolle noin 50 km:n välein. Asennusvälit voivat olla harvemmat sellaisilla rataosuuksilla, joiden suurin sallittu ajonopeus on enintään 160 km/h. Laitteet on asennettu raiteeseen, ja niiden moitteeton toiminta edellyttää liikkuvan kaluston ja radan yhteentoimivuutta hyväksyntävaatimusten mukaisesti. Järjestelmän antamat hälytykset välitetään ko. rataosaa valvovaan liikenteenohjaukseen sekä tekniseen valvomoon.

Pyörävoimailmaisimet on sijoitettu mahdollisimman kattavasti siten, että liikennöivä kalusto ylittää tavanomaisilla reiteillään vähintään kerran ainakin yhden mittalaitteen. Laitteet mittaavat pyöräkerrasta kiskoon aiheutuvan staattisen ja dynaamisen kuormituksen. Mittaustulosten perusteella voidaan todeta sekä pyörän kulkukehän vikoja (mm. lovet) että kuormausvirheitä. Näiden raiteeseen asennettujen laitteiden antamat kriittiset hälytykset välitetään teknisen valvomon kautta rataliikennekeskukseen.

Liikenteenohjaus ilmoittaa kalustoyksikön kuljettajalle laakereiden kuumakäynti- tai pyörävoimahälytyksestä sekä ohjeistaa tarvittavista toimenpiteistä. Toimenpiteet on kuvattu Väyläviraston ohjeessa *Junaturvallisuuden ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)*.

Sähkövetokaluston virroittimien kontaktihiilien kuntoa valvotaan eräisiin siltoihin asennetuilla kameralaitteistoilla. Mittausasemaa lähestyvät aktiiviset virroittimet kuvataan, kuvat analysoidaan ja viallisista virroittimista raportoidaan kalustoa operoivalle yritykselle. Liikenteenohjaus ilmoittaa ja ohjeistaa kalustoyksikön kuljettajalle, mikäli virroittimen kunto edellyttää välittömiä toimenpiteitä sähkörata- tai kalustovaurion välttämiseksi.

Rataverkolla on pilottikäytössä yksi telien kunnonvalvontalaite ja yksi pyörien profiilien mittalaite.

Liikkuvan kaluston varustaminen rataverkon haltijan käyttämän järjestelmän kanssa yhteentoimivin radiotaajuustunnistein (RFID) mahdollistaa valvontatiedon nopean kohdentamisen oikealle kalustoyksikölle ja sen kunnossapitäjälle. RFID-järjestelmä on kuvattu *RATO 21* -ohjeessa.

Kartta liikkuvan kaluston valvontalaitteiden sijainnista esitetään liitteessä 5G ja tarkemmin ratatiedon Extranet-sivuilla, jonne pääsy vaatii rekisteröitymisen.

Tekninen valvomo seuraa ja ylläpitää valvontalaiteverkoston toimivuutta. Valvomon käyttämä VALTSU-järjestelmä kerää valvontalaitteiden tuottaman mitaustiedon, yhdistää sen saatavissa olevaan RFID-luentaan ja jakaa edelleen näitä tietoja tarvitseville toimijoille. Operaattorilla on mahdollista saada kaluston valvontalaitteiden tietoa VALTSU-järjestelmästä operoimiensa junien osalta.

3 Palvelun kuvaus

3.1 Teknisen valvomon toiminta-alue

Teknisen valvomon toiminta-alue on koko valtion rataverkko.

3.2 Teknisen valvomon valvonta

Tekninen valvomo valvoo

- liikkuvan kaluston virroittimia, laakereiden ja pyörien kuumakäyntejä, sekä pyörävoimien ja kaluston ylipainojen hälytyksiä.
- kaluston pyöräprofiilien ja telien kuntoa
- rautatietunnelien ja sovittujen kiinteistöjen teknisten hälytysten valvonta

3.2.1 Aukioloajat

Teknisen valvomon palvelua tuotetaan 24/7, 365 päivää vuodessa.

3.2.2 Liittyminen palveluun

Teknisen valvomon palvelut Väylävirastolle tuottaa Fintraffic Raide Oy. Palvelua tuotetaan ja hälytyksistä ilmoitetaan määritellyn ilmoitusmenettelyn avulla kaikille valtion rataverkolla liikkuville.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Teknisen valvomon toiminnasta sekä operaattorikohtaisesta kaluston valvontalaitteiden tuottamasta datasta VALTSU-järjestelmässä ei peritä maksuja.

4.2 Tiedot alennuksista

Palvelussa ei ole alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Jokainen kaluston viasta johtuvasta hälytyksestä toimitettu viesti operaattorille tulee johtaa kaluston kunnan tarkastamiseen.

Kaluston aiheuttamista hälytyksistä voidaan asettaa kalustolle rajoitteita kuten nopeus tai ajaminen määrätyle paikalle tarkastukseen.

5.2 Tekniset ehdot

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väyläviraston mittalaitteiston tuottama data kootaan Fintraffic Raide Oy:n VALTSU-järjestelmään. Fintraffic Raide Oy voi jakaa dataa yhteisesti sovitusti toimijoille, järjestelmien rajapintojen kautta. Jokainen toimija saa vain omaa kalustoaan koskevaa dataa, tietosuoja ja liikesalaisuudet huomioiden.

Tietojen jakamisesta sovitaan toimijoiden kesken erikseen.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

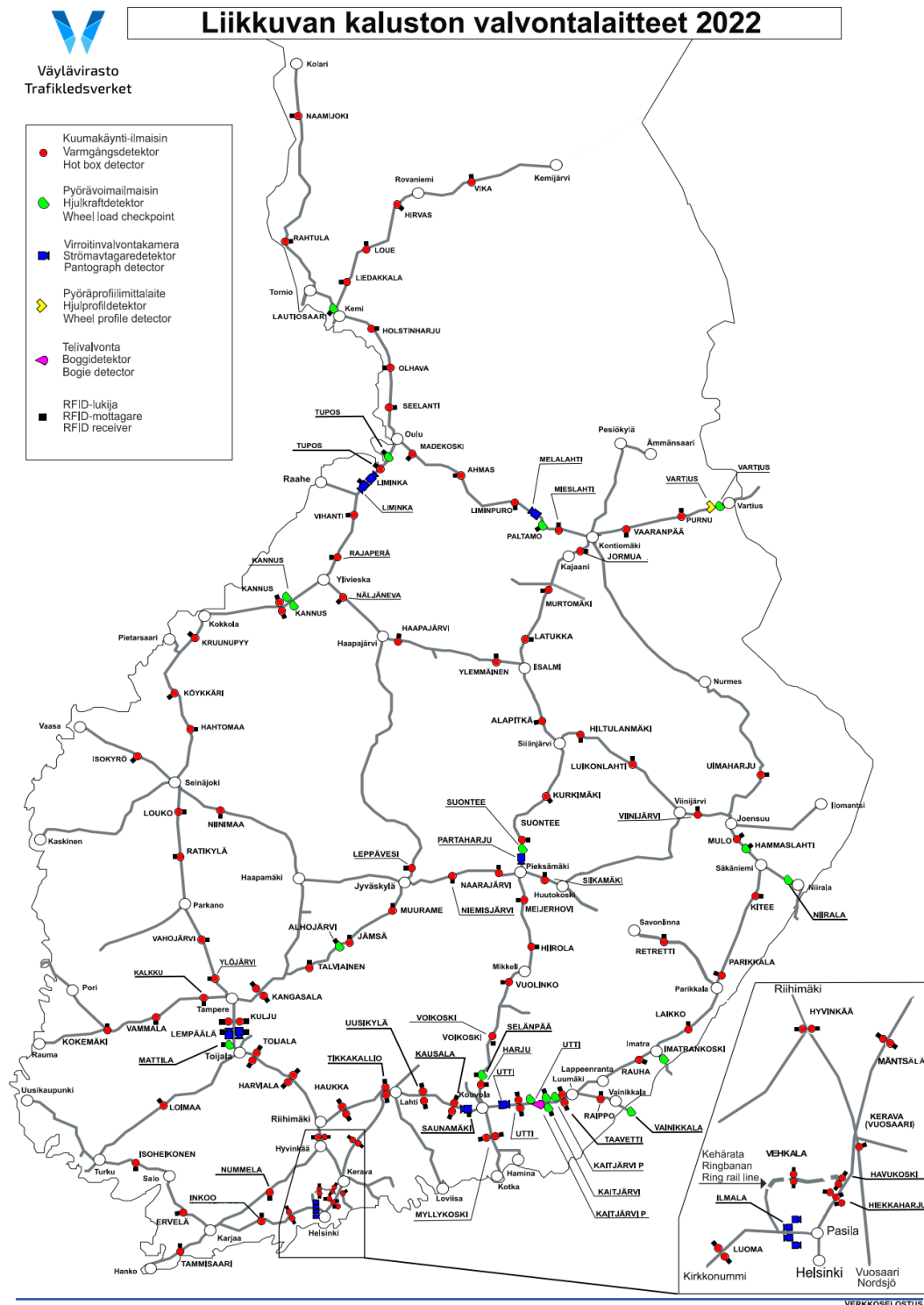
Palvelun käyttöä ei haeta erikseen, palvelu sisältyy ratakapasiteetin käyttöön.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Liikkuvan kaluston valvonta

Liikkuvan kaluston valvontalaitteet

Rataverkolla sijaitsevat liikkuvan kaluston valvontalaitteet on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Liikkuvan kaluston valvontalaitteet.

Palvelukuvaus: Turvavalvomo

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä liite kuvaa valtion rataverkon haltijan tilaamaa Turvavalvomo -palvelua. Väylävirasto tilaa Fintraffic Oy:ltä palveluna rataverkon turvallisuusjärjestelmien valvontapalvelua.

Turvavalvomom tavoite on järjestyksenvalvonnan, vartiointin ja teknisen valvonnan avulla parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, turvallisuutta, viihtyisyyttä ja asiakaskokemusta. Henkilöturvallisuuden ja omaisuuteen kohdistuvan ilkeiden sekä häiriötilanteiden ennaltaehkäisy valtion rataverkon alueilla, laitureilla ja asema-alueilla, yhteistyössä eri tahojen kanssa on toteutettu keskitetty turvavalvomom palvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Fintraffic Oy
029 450 7000
info@fintraffic.fi

Väyläviraston yhteyshenkilö Arto Muukkonen
etunimi.sukunimi@vayla.fi

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa pieniä muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Turvavalvomo

Turvavalvomo vastaa pääasiallisesti raideliikenteen henkilöturvallisuuden parantamisesta asemilla ja laiturialueilla sekä ratainfrastruktuurin ilkeiltasuo- jasta. Turvavalvomo vastaa tilanteen seuraamisesta, viestien vastaanottamisesta ja tilannekuvan luomisesta sekä järjestyksenvalvojien, vartijoiden tai tarvittaessa viranomaisten ohjauksesta perille apua tarvitsevaan kohteeseen. Turvavalvomosta johdetaan kentällä tapahtuvaa operatiivista toimintaa.

Turvavalvomomon päätehtäviä ovat

- Turvallisuustilannekuvan ylläpito
- Kameravalvonta ja tallenteiden luovutus viranomaisille
- Viranomaisten avustaminen turvallisuus - ja pelastustehtävissä
- Kuvaus - ja tapahtumaluvan myöntäminen valtion rataverkolla
- Rikositilanteiden laadinta Väyläviraston ja Fintrafficin omaisuuden osalta

- Järjestyksenvalvonta ja vartiointi laiturialueilla, asemaseuduilla ja muilla erikseen sovituille alueilla

3 Palvelun kuvaus

3.1 Turvalvomon toiminta-alue

Turvalvomon toiminta-alue on koko valtion omistama rataverkko. Pääpaino toiminnassa on pääkaupunkiseudun rautatieasemat. Turvalvomo toimii vartiointipalvelujen sekä kameravalvonnan operaatio- ja ohjauskeskuksena.

3.2 Turvalvomon sopimuksen osapuolet

Turvalvomon toiminta perustuu puitesopimukseen: Liikenneasemien järjestyksenvalvonta- ja vartiointipalvelut. Sopimuksen osapuolet ovat Fintraffic Oy, Helsingin Seudun Liikenne (HSL), Helsingin Kaupungin Liikennelaitos (HKL), Espoo, Vantaa. Väylävirasto kokonaispalvelun tilaajana Fintrafficilta.

Lisäksi VR-Yhtymä Oy osallistuu vahingontekotallenteiden käsittelyn kustannuksiin.

Jokainen osapuoli on itsenäinen tilaaja järjestyksenvalvonnan ja vartiointin osalta. Turvalvomo-palvelu on kaikille yhteinen.

3.2.1 Aukioloajat

Turvalvomon palvelua tuotetaan 24/7, 365 päivää vuodessa.

3.2.2 Liittyminen palveluun

Ottamalla yhteyttä palvelun tuottajaan tai Väylävirastoon, voidaan neuvotella sopimukseen liittymisestä. Jokainen toimija tekee itsenäisen tilauksen palvelun tuottajalle.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Jokainen osapuoli on itsenäinen tilaaja ja maksaa tilaamansa palvelun laajuuden mukaan kustannukset. Yhteisistä osista, kuten aseman seudut, sovitaan yhteisesti prosenttiosuus kustannuksista jokaiselle sopimuksen piirissä olevalle.

4.2 Tiedot alennuksista

Sopimuksessa ei ole alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Jokainen sopimukseen osallistuja laatii oman tilauksen palvelun tuottajalle ja antaa tietonsa pääsopimuksen hallinnoijalle Fintraffic Oy:lle.

Salassapitovelvollisuudet sitovat kaikkia osapuolia.

5.2 Tekniset ehdot

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon haltija (Väylävirasto) määrittää turvallisuuspalveluiden tuottamisen rajaukset alueillaan.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Palvelusopimukseen liittymiseen halukkuus ilmoitetaan Fintraffic Oy:lle sekä Väylävirastolle. Yhteisesti sovitaan uuden toimijan liittymisestä sopimukseen ja palvelun sisältö ko. toimijan kohdalla sekä kustannusten jako.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Fintraffic Oy ja Väylävirasto vastaavat ilmoituksiin kohtuullisessa ajassa.

Suorituskannustinjärjestelmä

Tässä liitteessä kuvataan rataverkon haltijan ja rautatieyritysten välisen suorituskannustinjärjestelmän korvaukset ja niiden perusteet 1.1.2022 alkaen. Joulukuun 2021 osalta noudatetaan verkkoselostuksen 2021 mukaista järjestelmää.

Suorituskannustinjärjestelmään sisältyvien asioiden lisäksi osapuolet voivat sopia suorituskannustinjärjestelmän toteuman seurannan yhteydessä erikseen seurattavaksi muita rautatieliikenteen häiriökirjauksista ilmeneviä seikkoja, kuten tavaraliikenteen etuajassakulun.

1 Rataverkon haltijan vastuulla olevat poikkeamat

Rataverkon haltija maksaa rautatieyritykselle suorituskannustinjärjestelmään perustuvan korvauksen tapauskohtaisen selvityksen perusteella rataverkon haltijasta tai liikenteenohjauksesta johtuvasta syystä aiheutuneesta poikkeamasta, kun kyseessä on:

- H302 Muun toimijan henkilökuntaan liittyvä syy
 - mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rataverkon haltijasta tai liikenteenohjausyhtiöstä johtuvasta syystä.
- L6 Junan lähtöön liittyvä odotus -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - L606 Saaton viivästymisen johtuen infraviasta.
 - L608 Junan lähtöön liittyvä muu odotus, mikäli syy on rataverkon haltijan vastuulla.
- L7 Liikenteenhoitovirhe.
- P1 Ratainfran laiteviat, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - P116 Muut kuin radanpidon vastuulla olevat laiteviat.
- P2 Tietojärjestelmäviat, lukuun ottamatta seuraavia 2-tason syykoodeja:
 - P201 Lähtötietojen puuttuminen, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen järjestelmässä.
 - P202 Tekninen vika lähtövalmiusilmoituksen tekemisessä.
 - P203 Muu liikennöitsijän vastuulla oleva tietojärjestelmähäiriö.
 - P204 Ulkopuolisen tahon vastuulla oleva tietojärjestelmä- tai tietoliikennevika.
- P3 Valvontalaitevika.
- P4 Viestintä- /tietoliikenneviat
 - P401 RAILI-palvelu vain RAILI-verkon osalta.
 - P403 Muut viestintälaitte / -yhteysviat, mikäli vika on ollut liikenteenohjauksen tai rataverkon haltijan vastuulla olevassa viestintälaitteessa / -yhteydessä.
- S1 Sähkönjakeluhäiriö, lukuun ottamatta seuraavia 2-tason syykoodeja:
 - S102 Tehon rajoitus
 - S103 Kantaverkkovika/-rajoitus.
- S2 Sähköratavika.
- T3 Ratarikko/este radalla.
- R2 Ratatyön sovitun ajan ylitys.
- R3 Liikennerajoite ratatyön jälkeen.
- R4 Ratatyön toteutus poikkeaa suunnitellusta.
- I4 Muu syy

- mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rataverkon haltijasta tai liikenteenohjausyhtiöstä johtuvasta syystä.

2 Rautatieyrityksen vastuulla olevat poikkeamat

Rautatieyritys maksaa rataverkon haltijalle suorituskannustinjärjestelmään perustuvan korvauksen tapauskohtaisen selvityksen perusteella rautatieyrityksestä johtuvasta syystä aiheutuneesta poikkeamasta, kun kyseessä on:

- H1 Liikennöitsijän henkilökunta puuttuu, lukuun ottamatta seuraavia 2-tason syykoodeja:
 - H104 Veturinkuljettaja myöhässä olevasta junasta.
 - H105 Konduktööri myöhässä olevasta junasta.
 - H106 Liikennöitsijän muu henkilökuntaryhmä myöhässä olevasta junasta.
- H2 Lähtövalmius- tai lähtöpoikkeamailmoitus tekemättä.
- H301 Muu liikennöitsijän henkilökuntaan liittyvä syy.
- J1 Junan muodostamisen viivästyminen.
- K1 Kalustopula.
- K2 Kalustovika, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - K207 lovipyörä.
- K4 KytKentä.
- K5 Irrotus.
- K6 Katsastamaton kalusto.
- V1 Veturipula.
- V2 Veturivika, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - V207 lovipyörä.
- V3 Vetovoimasta johtuva nopeuden alennus tai tehon puute.
- V4 Katsastamaton vetokalusto.
- A2 Aikataulusuunnittelun virhe, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - A201 Ajoajat ja/tai pysähdysajat kumulatiivisesti suunniteltua pidemmät.
- L6 Junan lähtöön liittyvä odotus -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - L604 Saaton viivästyminen johtuen kalusto- tai veturiviasta.
 - L605 Saaton viivästyminen johtuen junanmuodostuksesta.
 - L608 Junan lähtöön liittyvä muu odotus, mikäli syy on rautatieyrityksen vastuulla.
- P116 Muut kuin radanpidon vastuulla olevat laiteviat, mikäli syy on rautatieyrityksen vastuulla.
- P2 Tietojärjestelmäviat -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - P201 Lähtötietojen puuttuminen, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen järjestelmässä.
 - P202 Tekninen vika lähtövalmiusilmoituksen tekemisessä.
 - P203 Muu liikennöitsijän vastuulla oleva tietojärjestelmähäiriö.
- P4 Viestintä- /tietoliikenneviat -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - P401 RAILI-palvelu, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen RAILI-puhelimessa.
 - P403 Muut viestintälaitte / -yhteyksiä, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen vastuulla olevassa viestintälaitteessa / -yhteydessä.
- I4 Muu syy
 - mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rautatieyrityksestä johtuvasta syystä.

3 Maksun määräytyminen

Junien aikataulun mukaisen kulun mittaamista varten on määritelty junien seuranta-asemat (liite 5K). Lisäksi junan lähtö- ja määräasema on aina automaattisesti seuranta-asema. Junalle voi syntyä lisämyöhästymistä kahden peräkkäisen seuranta-aseman välillä tai yhdellä seuranta-asemalla. Tällaiselle yhdelle lisämyöhästymiselle merkitään yksi syykoodi, joka kertoo myöhästymisen syyn.

Suorituskannustinjärjestelmässä junat jaetaan kolmeen ryhmään:

- Helsingin seudun lähiliikenteen junat (HSL:n tilaamat junat)
- muut henkilöliikenteen junat
- tavaraliikenteen junat.

Sanktio maksetaan, kun tämän liitteen kohdissa 1.1 tai 1.2 kuvatuista syistä syntynyt lisämyöhästymisen seuranta-asemavälillä tai seuranta-asemalla on yhtä suuri tai suurempi kuin

- 3 minuuttia Helsingin seudun lähiliikenteen junalla.
- 15 minuuttia muun henkilöliikenteen junalla.
- 30 minuuttia tavarajunalla.
- tai kun Helsingin seudun lähiliikenteen tai muun henkilöliikenteen juna perutaan äkillisesti vastaavista syistä johtuen.

Sanktion suuruus määräytyy seuraavasti:

- myöhästynyt Helsingin seudun lähiliikenteen juna 23 € / myöhästymisminuutti, maksimissaan 60 minuutilta yksittäistä myöhästymistä kohti.
- myöhästynyt muu henkilöliikenteen juna 40 € / myöhästymisminuutti, maksimissaan 180 minuutilta yksittäistä myöhästymistä kohti.
- myöhästynyt tavaraliikenteen juna 3,5 € / myöhästymisminuutti, maksimissaan 360 minuutilta yksittäistä myöhästymistä kohti.
- peruttu Helsingin seudun lähiliikenteen juna 1 000 € / juna.
- peruttu muu henkilöliikenteen juna 1 500 € / juna.

Sanktiosumma lasketaan kaikista ko. lisämyöhästymisen myöhästymisminuuteista, ei ainoastaan raja-arvon ylittävistä minuuteista.

Suorituskannustinjärjestelmässä on huomioitu vuoden 2021 alusta alkaen ennistä kattavammin eri syistä aiheutuvia myöhästymisiä. Nämä syykoodit ovat:

- H1 Liikennöitsijän henkilökunta puuttuu
- H2 Lähtövalmius- tai lähtöpoikkeamailmoitus tekemättä.
- H301 Muu liikennöitsijän henkilökuntaan liittyvä syy.
- J1 Junan muodostamisen viivästyminen.
- K1 Kalustopula.
- K207 Lovipyörä.
- K3 Kalustosta johtuva nopeuden alennus, lukuun ottamatta K303 Kallistusvika Sm3/Sm6.
- V1 Veturipula.
- V207 Lovipyörä.
- A2 Aikataulusuunnittelun virhe.

- L5 Edessä oleva kalusto tukkii radan.
- L6 Junan lähtöön liittyvä odotus.
- L7 Liikenteenhoitovirhe.

Seuraaville syykoodeille kirjattujen myöhästymisten ja perumisten osalta sanktio on 50 % normaalista sanktiosta aikataulukaudella 2022:

- H1 Liikennöitsijän henkilökunta puuttuu, lukuun ottamatta seuraavia 2-tason syykoodeja:
 - H104 Veturinkuljettaja myöhässä olevasta junasta.
 - H105 Konduktööri myöhässä olevasta junasta.
 - H106 Liikennöitsijän muu henkilökuntaryhmä myöhässä olevasta junasta.
- H2 Lähtövalmius- tai lähtöpoikkeamailmoitus tekemättä.
- H301 Muu liikennöitsijän henkilökuntaan liittyvä syy.
- K1 Kalustopula.
- V1 Veturipula.
- A2 Aikataulusuunnittelun virhe, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - A201 Ajoajat ja/tai pysähdysajat kumulatiivisesti suunniteltua pidemmät.
- L6 Junan lähtöön liittyvä odotus -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - L604 Saaton viivästyminen johtuen kalusto- tai veturiviasta.
 - L605 Saaton viivästyminen johtuen junanmuodostuksesta.
 - L606 Saaton viivästyminen johtuen infraviasta.
 - L608 Junan lähtöön liittyvä muu odotus.
- L7 Liikenteenhoitovirhe.

Syykoodi J1 Junan muodostamisen viivästyminen sanktioidaan aikataulukaudella 2022. Sanktion suuruus on 25 % normaalista sanktiosta 2-tasolle tarkennettujen myöhästymisten osalta ja 50 % normaalista sanktiosta 1-tasolle kirjattujen myöhästymisten osalta. J1-koodille kirjattujen perumisten sanktio aikataulukaudella 2022 on 50 % normaalista sanktiosta.

J1-syykoodien tarkennukset ja mahdolliset korjaukset tulee tehdä viimeistään 21 vuorokautta syykoodin mukaisesta tapahtumasta, minkä jälkeen sanktiointitasoa ei muuteta. Kaksiportaisella sanktioinnilla kannustetaan rautatieyrityksiä tarkentamaan J1-syykoodeja sekä kehittämään junanmuodostukseen ja seurantaan liittyviä toimintaprosesseja.

Seuraavia aiemmin sanktioitaviksi esitettyjä syykoodeja ei huomioida suorituskannustinjärjestelmässä aikataulukaudella 2022:

- K207 Lovipyörä.
- K3 Kalustosta johtuva nopeuden alennus.
- V207 Lovipyörä.
- L5 Edessä oleva kalusto tukkii radan.

4 Tarkennuksia suorituskannustinjärjestelmän soveltamiseen

Radan käytettävyyden poikkeaman tai rautatieyrityksen toiminnan häiriön voi joissain tapauksissa aiheuttaa muu tekijä kuin radanpitäjä tai rautatieyritys, esimerkiksi kolmas osapuoli tai ylivoimainen este. Osa näistä on tapauksia, joi-

hin radanpitäjä ja rautatieyrittäjä voivat kohtuullisella toiminnallaan vaikuttaa, mutta osaan tapauksista ei.

Suorituskannustinjärjestelmän mukaista korvausta ei makseta kolmannelta osapuolelta johtuvasta syystä. Suorituskannustinjärjestelmän piiriin kuulumattomia tapauksia, joissa häiriön aiheuttajana on ulkopuolinen tekijä, ovat esimerkiksi:

- Ilkivalta (esim. turvalaitteisiin tai junakalustoon kohdistunut ilkivalta).
- Maantie-, ilma- tai vesiliikenneonnettomuus.
- Yksityinen maanomistaja.
- Radan lähellä tehtävä työ, johon Väylävirasto ei ole osallistunut.
- Turvalaitevika, joka johtuu yli 6 tuntia kestäneestä yleisen verkon sähkökatkosta tai useista peräkkäisistä katkoista. Suorituskannustinjärjestelmän ulkopuolelle jää se osuus vian kokonaiskestosta, joka ylittää 6 tuntia.

Ylivoimaisista esteistä johtuvat suoritushäiriöt eivät myöskään kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin. Osapuolet sopivat suorituskannustinjärjestelmän korvausten käsittelyn yhteydessä siitä, milloin radan käytettävyyden poikkeama tai rautatieyrityksen toiminnan häiriö on johtunut ylivoimaisesta esteestä. Ylivoimaisia esteitä voivat olla esim. poikkeukselliset luonnon olosuhteet ja onnettomuudet.

Muita tarkennuksia:

- Ratatyön sovitun ajan ylitys ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin, jos työraon alkua on siirretty myöhässä kulkeneen junaliikenteen vuoksi, kun myöhästymisen on aiheutunut radanpitäjän suorituskannustinjärjestelmän piiriin kuulumattomasta syystä. Tällöin suorituskannustinjärjestelmän ulkopuolelle jää enintään vastaavan pituinen aika kuin työraon alkua on siirretty.
- Sellainen peruutus, joka on tehty myöhästymisen leikkaamiseksi ja matkustajat kuljetettu korvaavin kuljetuksin, ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Sekundääriset peruutukset (esim. kalusto ei päässyt lähtöpaikalleen, koska oli vikaantumisen tai turvalaitevian takia jäänyt edelliselle matkalle) eivät pääsääntöisesti kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin. Saaton viivästymiseen tai perumiseen liittyvä tapaukset, jotka johtuvat junanmuodostamisesta, kalusto- tai infraviasta, kuuluvat suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Junavuoron peruminen ja korvaaminen linja-autolla junan aikataulun mukaisesti ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Kun henkilöliikenteessä kytkeytymisen epäonnistuessa ajetaan kaksi erillistä junaa, molemmat kuuluvat suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Sähkörataverkon hetkellisestä jännitekatkosta (laukaisun vuoksi), tai junayksikön pääkatkaisijan aukeamisesta, seurannut junan myöhästymisen ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin, ellei taustalla ole vika sähköradassa tai junakalustossa.
- Laajoissa säähäiriöissä myöhästymiset kirjataan syykoodille I1 (Poikkeukselliset sääolosuhteet). Syykoodin käyttöönotosta tehdään erikseen päätös yhteistyössä rataliikennekeskuksen, liikennöitsijöiden, lii-

kenteenohjauksen ja tarvittaessa HSL:n kanssa. Rataliikennekeskus ohjeistaa tilanteen kehittymisen mukaan liikenteenohjausta siitä, millä alueella ja millä aikavälillä myöhästymisen syyksi saa kirjata I1-syykoodin. Osapuolet sopivat suorituskannustinjärjestelmän korvausten käsittelyn yhteydessä tapauskohtaisesti siitä, milloin I1-syykoodille kirjattu säähäiriö katsotaan ylivoimaiseksi esteeksi.

- Kun sääilmiöstä johtuen edellisen vuorokauden aikana päätetään henkilöliikenteen supistamissuunnitelmasta, sen mukaisesti perutut junat eivät kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin. Liikenteen supistamissuunnitelmasta päätöksen tekevät yhteistyössä rataliikennekeskus, liikennöitsijät, liikenteenohjaus ja tarvittaessa HSL.

Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat (S)

Liikennepaikka	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavara liikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Espoo	EPO		S				
Haapajärvi	HPJ	S					
Haapamäki	HPK	S		S	S	S	S
Hamina	HMA			S	S	S	S
Hanko asema	HNK	S					
Hanko tavara	HNKT			S	S	S	S
Heinävaara	HÄV			S	S	S	S
Helsinki asema	HKI	S	S				
Huopalahti	HPL		S				
Hyrnsalmi	HYS			S	S	S	S
Hämeenlinna	HL	S	S	S	S	S	S
Iisalmi	ILM	S		S	S	S	S
Ilomantsi	ILO			S	S	S	S
Imatra asema	IMR	S					
Imatra tavara	IMT			S	S	S	S
Inkeroinen	IKR	S		S	S	S	S
Joensuu asema	JNS	S		S	S	S	S
Joensuu Peltola	PLT			S	S	S	S
Joensuu Sulkulahti	SUL			S	S	S	S
Juurikorpi	JRI	S		S	S	S	S
Jyväskylä	JY	S		S	S	S	S
Jämsä	JÄS	S		S	S	S	S
Kajaani	KAJ	S		S	S	S	S
Kannonkoski	KSI			S	S	S	S
Karjaa	KR	S	S	S	S	S	S
Kauppilanmäki	KPL				S	S	
Keitele pohja	KTP			S	S	S	S
Kemi	KEM	S		S	S	S	S
Kemijärvi	KJÄ	S		S	S	S	S
Kerava asema	KE		S				
Keuruu	KEU	S					
Kirkkonummi	KKN	S	S				
Kirkniemi	KRN			S	S	S	S
Kitee	KIT	S		S	S	S	S
Kokemäki	KKI	S		S	S	S	S
Kokkola	KOK	S		S	S	S	S
Kolari	KLI	S		S	D		S
Kommila	KMM			S	S	S	S
Kontiomäki	KON	S		S	S	S	S
Kotka Hovinsaari	HOS			S	S	S	S
Kotka Mussalo	MSS			S	S	S	S
Kotkan satama	KTS	S		S	S	S	S
Kouvola asema	KV	S	S	S	S	S	S
Kouvola lajittelu	KVLA			S	S	S	S
Kouvola Oikoraide	OIK			S	S	S	S
Kouvola tavara	KVT			S	S	S	S
Kuopio asema	KUO	S		S	S	S	S
Kuopio tavara	KUOT			S	S	S	S
Kuusankoski	KUK			S	S	S	S
Kymi	KY			S	S	S	S
Lahnaslampi	LHN			S	S	S	S
Lahti	LH	S	S	S	S	S	S

Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat (S)

Liikennepaikka	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Lapinjärvi	LPJ			S	S	S	S
Lappeenranta	LR	S					
Lappohja	LPO			S	S	S	S
Lentoasema	LEN		S				
Leppävaara	LPV	S	S				
Liekka	LIS	S					
Loimaa	LM	S					
Luumäki	LÄ	S		S	S	S	S
Maanselkä	MLK			S	S	S	S
Mikkeli	MI	S		S	S	S	S
Moskova	MVA	S					
Myllyoja	MYL			S	S	S	S
Mynttilä	MYT			S	S	S	S
Mäntsälä	MLÄ		S				
Mänttä	MÄN			S	S	S	S
Mäntyharju	MR	S					
Niirala	NRL	S		S	S	S	S
Nurmes	NRM	S		S	S	S	S
Orivesi	OV	S		S	S	S	S
Oulainen	OU				S	S	
Oulu asema	OL	S		S	S	S	S
Oulu Nokela	NOK			S	S	S	S
Oulu tavara	OLT			S	S	S	S
Oulunkylä	OLK		S				
Parikkala	PAR	S		S	S	S	S
Parkano	PKO	S					
Pello	PEL	S					
Pesiökylä	PSK			S	S	S	S
Pieksämäki asema	PM	S		S	S	S	S
Pieksämäki lajittelu	PMLA			S	S	S	S
Pieksämäki tavara	PMT			S	S	S	S
Pieksämäki Temu	TMU			S	S	S	S
Pietari	PTR	S					
Pietarsaari	PTS			S	S	S	S
Pihtipudas	PP			S	S	S	S
Pori	PRI	S		S	S	S	S
Pyhäsalmi	PHÄ			S	S	S	S
Pännäinen	PNÄ	S					
Raahe	RHE			S	S	S	S
Rauma	RMA			S	S	S	S
Riihimäki asema	RI	S	S	S	S	S	S
Riihimäki lajittelu	RILA			S	S	S	S
Riihimäki tavara	RIT			S	S	S	S
Ristijärvi	RJV			S	S	S	S
Rovaniemi	ROI	S		S			S
Saarijärvi	SRJ			S	S	S	S
Salo	SLO	S					
Savonlinna asema	SL	S					
Seinäjoki asema	SK	S		S	S	S	S
Siilinjärvi asema	SIJ	S		S	S	S	S
Sköldvik	SLD			S	S	S	S
Suonenjoki	SNJ	S					

Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat (S)

Liikennepaikka	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Tampere asema	TPE	S	S	S	S	S	S
Tampere tavara	TPET			S	S	S	S
Tampere Viinikka	VKA			S	S	S	S
Tikkurila asema	TKL	S	S				
Toijala	TL	S	S				
Tornio-Itäinen	TRI	S					
Turku asema	TKU	S		S	S	S	S
Turku satama	TUS	S					
Turku tavara	TKUT			S	S	S	S
Tuupovaara	TPV			S	S	S	S
Uimaharju	UIM			S	S	S	S
Vaala	VAA	S					
Vaasa	VS	S		S	S	S	S
Vainikkala asema	VNA	S		S	S	S	S
Valtimo	VLM			S	S	S	S
Vammala	VMA	S					
Vantaankoski	VKS		S				
Varkaus	VAR	S					
Vartius	VUS			S	S	S	S
Vihanti	VTI	S					
Vilppula	VLP	S		S	S	S	S
Vuokatti	VKT			S	S	S	S
Ylivieska	YV	S		S	S	S	S
Ämmänsaari	ÄM			S	S	S	S
Äänekoski	ÄKI			S	S	S	S

Operatiivisen toiminnan vastuut

Yleiset edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiseksi on kuvattu verkkoselostuksen luvussa 3.2.1. Lisäksi operatiivisen toiminnan roolit ja vastuut eri osapuolten välillä monitoimijaympäristössä riippuvat siitä, mitä eri toimijoiden välisiin sopimuksiin on kirjattu. Rataverkon haltija kohtelee kaikkia osapuolia tasapuolisesti ja kantaa vastuun liikenteenohjauksen toiminnasta. Operatiivisessa (24/7) toiminnassa:

Liikennöitsijän velvollisuuksiin kuuluu

- Tuotantonsa suunnittelu, mikä voi sisältää mahdollisesta ostosopimuksesta riippuen esimerkiksi aikataulujen, kalustokierron, varikkotoimintojen sekä henkilöstökierron suunnittelun, markkinoinnin ja myynnin, liikennöinnin, häiriötilanteisiin varautumisen sekä korvaavien kuljetusten järjestämisen.
- Toimittaa rataverkon haltijan ohjeistuksen mukaiset tiedot aikatauluista, kalustokierroista, junakokoonpanoista ja niihin liittyvistä operatiivisista muutoksista raiteistonkäyttötiedon hallitsemiseksi.
- Tehdä tiivistä yhteistyötä liikenteenohjauksen kanssa kaluston siirtämiseksi tarvittaessa pois raiteelta tai ratapihan osalta esimerkiksi infran tai kaluston vikatilanteessa.
- Ottaa vastaan liikenteenohjauksen ilmoitukset tilapäisistä, muuttuneista olosuhteista, kuten käytettävissä olevan kapasiteetin äkillisistä rajoitteista ja sopeuttaa toiminta niihin (ostosopimuksesta riippuen esimerkiksi kiireellisen ratakapasiteetin hakeminen, myönnetyn kapasiteetin peruminen, matkustajien informoiminen ennen asemalle saapumista ja junissa).
- Liikennöidä junia ennakkoon laadittujen suunnitelmien mukaisesti ja raportoida poikkeamista ja niiden syistä täsmällisyyden syykoodiluokituksen mukaisesti sekä pyrkiä osaltaan mahdollisimman aikataulun mukaiseen liikennöintiin.
- Noudattaa rataverkon haltijan verkkoselostuksessa ja radanpidon ohjeuettelossa antamia ohjeita ja ilmoittaa turvallisuuspoikkeamista rataverkon haltijan ohjeistuksen mukaisesti.
- Osallistua operaatioryhmän toimintaan (ks. luku 6.2.3).

Liikenteenohjauksen velvollisuuksiin kuuluu

- Ylläpitää tilannekuvaa ja ennakoida häiriötilanteiden syntymistä.
- Päättää tarvittaessa operatiiviset toimijat kattavan operaatioryhmän koolle kutsumisesta.
- Johtaa liikennetilanteita sekä infravian korjaustilanteita ja viestiä niistä muille operatiivisille toimijoille.
- Ohjata liikennettä ja hallinnoida raide- ja linjakapasiteettia mukaan luetuna kapasiteetin rajoittaminen tarvittaessa.
- Informoida matkustajia lähtevistä ja saapuvista junista sekä niiden käyttämistä raiteista asemilla ja laiturialueilla.
- Tarjota reaaliaikaista dataa rajapintojen kautta liikennöitsijöiden hyödynnettäväksi.

Turvallisuusasiat

Turvallisuuspoikkeamista ilmoittaminen sekä turvallisuustietojen toimitaminen

Rataverkon haltija vastaa rataverkkonsa turvallisuudesta. Rautatieliikenteen harjoittajan täytyy ilmoittaa havaitsemastaan onnettomuudesta, turvallisuuspoikkeamasta tai vaaratilanteesta rautatieliikenteenohjaukselle, jonka velvollisuus on ilmoittaa asia edelleen rataliikennekeskukselle. Ilmoitus pitää tehdä yleensä sen työpäivän aikana, kun turvallisuuspoikkeama on sattunut. Vakavista turvallisuuspoikkeamista tulee ilmoittaa välittömästi. Ilmoitus pitää tehdä riippumatta siitä, liittyykö poikkeama sen toimintaan tai onko se osallisena poikkeamassa. Ilmoituksessa tulee raportoida, onko poikkeama sattunut valtion rataverkolla vai muulla rataverkolla.

Kaikkien rautatieliikenteen harjoittajien tulee toimittaa tiedot juna- ja vaihtotyöliikenteeseen liittyvistä onnettomuus- ja vaaratilanteista (turvallisuuspoikkeamatiedot) rataverkon haltijan TURI-järjestelmään Väyläviraston antamien luokittelua koskevien ajantasaisten ohjeiden mukaisesti.

Tietojen toimittaminen voi tapahtua joko järjestelmien välisenä tiedonsiirtona tai rautatieliikenteen harjoittaja voi kirjata turvallisuuspoikkeamat suoraan TURI-järjestelmään. Vastaavasti TURI-järjestelmästä voidaan toimittaa rautatieliikenteen harjoittajaa koskevat turvallisuuspoikkeamat rautatieliikenteen harjoittajalle erikseen sovittavalla tavalla.

Mikäli vaihtotyön liikenteenohjaus tapahtuu rautatieliikenteen harjoittajan toimesta rataverkon haltijan liikenteenohjauslaitteilla, on rautatieliikenteen harjoittajan lisäksi toimitettava rataverkon haltijalle tekemänsä kirjalliset selvitykset ja analyysit vaihtotöiden liikenteenohjauksessa sattuneista turvallisuuspoikkeamista. Näitä selvityksiä ja analyysieja rataverkon haltijan ei ole mahdollista saada ostamansa liikenteenohjauspalvelun kautta.

Vahingoista ja vaurioista ilmoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajien on viipymättä ilmoitettava rataverkon haltijan liikenteenohjaukselle havaitsemistaan rataverkkoon kohdistuvista vahingoista tai rataverkon vikaantumisesta. Tapahtumien selvittämiseksi rautatieliikenteen harjoittajan on oltava yhteydessä rataverkon haltijan rataisännöitsijään. Rataverkon haltija on velvollinen ilmoittamaan rautatieliikenteen harjoittajille havaitsemistaan rautatieliikenteen harjoittajien kalustoon kohdistuvista vahingoista tai kaluston vikaantumisesta.

Ratapihojen työturvallisuus

Rataverkon haltija vastaa siitä, että ratapihojen infrastruktuuri on liikennöitävässä, lainsäädännön, määräysten ja ohjeiden ml. RATO (ratatekniset ohjeet) mukaisessa sekä työturvallisuuden kannalta asianmukaisessa kunnossa.

Rautatieliikenteen harjoittajat vastaavat ratapihoilla käyttämänsä liikkuvan kaluston kunnosta ja liikenteen turvallisuudesta.

Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa työntekijöidensä työturvallisuudesta rata-
pihoilla työnantajana sekä omistuksessaan olevien laitteiden ja kaluston hal-
linnasta turvallisuuden näkökulmasta.

Kalustoa seisotettaessa rautatieliikenteen harjoittajan on varmistettava kuljet-
tamansa kaluston paikallaan pysyminen sekä huolehdittava pysäytyskenkien
asianmukaisesta käytöstä ja säilytyksestä.

Rautatieliikenteen harjoittajan varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee varautua onnettomuus- ja poikkeustilan-
teisiin lainsäädännön edellyttämällä tavalla. Rataverkon haltija tekee varautu-
misyhteistyötä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa. Rataverkon haltija jul-
kaisee rautatieliikenteen harjoittajia koskevan ohjeen (OVRO) koskien varautu-
mista rautatieonnettomuuksiin. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee viedä
OVROn toiminnallisuudet osaksi omaa toimintaansa. Lisäksi rautatieliikenteen
harjoittajan tulee noudattaa rataverkon haltijan muita varautumiseen ja poik-
keustilanteisiin liittyviä ohjeita.

Palvelupaikan kuvaus: Matkustajaliikenteen asemat

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelupaikan kuvaus kuvaa valtion rataverkon matkustaja-asemia, niihin kuuluvien rakennusten ja tilojen käyttömahdollisuuksia ja -ehtoja.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 2 tarkoitettu peruspalvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Väylävirasto

Kiinteistöyksikkö ja Radanpidon teettäminen -yksikkö

Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa pieniä muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Matkustajaliikenteen asemat

Väylävirasto valtion rataverkon haltijana omistaa ja tarjoaa pääsyn kaikkien henkilöliikenteen asemien raiteille ja matkustajalaitureille. Henkilöliikennepaikat ja niiden laituripituudet esitetään liitteessä 2B. Liitteessä 2B esitetään suiluissa myös ne laiturit, joita rataverkon haltija ei pidä kunnossa. Näiden laitureiden käytön turvallisuudesta ja kulusta yleisiltä alueilta laiturialueille vastaa laituria käyttävä liikennöitsijä. Henkilöliikenteen asemat on esitetty karttapalvelussa.

Tiedot Väyläviraston omistamista, matkustaja-asemilla sijaitsevista asemarakennuksista ja muista vuokrattavissa olevista tiloista (ml. lipunmyyntiin käytettävistä olevista tiloista ja lipunmyyntiautomaattien sijoittamisesta) esitetään liitteissä 7B. Muiden tahojen omistamien tilojen luettelo yhteystietoineen esitetään liitteessä 7C.

[Avoin tietopankki asemanseutujen kehittämisestä.](#)

2.2 Matkustajainformaatio- ja kuulutustietojärjestelmä

Väylävirasto vastaa asemilla ja laiturialueilla olevista informaatiojärjestelmistä, joihin kuuluvat aikataulunäytöt, kuulutusjärjestelmät sekä asema-alueella olevat suuntaopasteet, asemannimi- ja raidenumero-opasteet sekä aikataulukaa-pit. Aikataulukaa-peissa oleva tiedotus on rautatieliikenteen harjoittajien tai HSL:n vastuulla. Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa matkojen saatavuuteen liittyvästä informaatiosta samoin kuin junissa annettavasta informaatiosta. Fintraffic Oy vastaa asemilla ja laiturialueilla olevista informaatiojärjestelmistä, joihin kuuluvat aikataulunäytöt ja kuulutusjärjestelmät. Matkustajainformaatiojärjestelmää ylläpitää Fintraffic Oy.

Matkustajainformaatiopalvelun tuottamiseksi on rautatieliikenteen harjoittajan tuotettava matkustajainformaatiokeskukseen tai -järjestelmään seuraavat tiedot:

- Perustiedot: junatyyppi, junanumero, linjatunnus, kulkureitti, pysähdykset (nk. kaupalliset), suunniteltu saapumis- ja lähtöaika, raide ja sektointitieto, junan kokoonpano
- Ohiajoasemilta: suunniteltu saapumis- ja lähtöaika, raide, junan kokoonpano
- Muutostiedot: korvaava kuljetus ja sen tyyppi (linja-auto/taksi), kuljetusyksiköiden määrä, - reitti, -aikataulu, -asemakohtainen lähtöpaikka, lippukelpoisuus
- Junayhteys: korvaava junayhteys (junan numero, linjatunnus) ja lippukelpoisuus
- Liikennöintiä koskevat tiedot: Poikkeusliikenne, harvennettu/lakkautettu liikenne, lisä-/tilausliikenne, muutokset liikennöinnin perusrakenteseen, esim. aikataulukauden vaihdokset
- Erityistä viestintää koskevat tiedot: kahden kapasiteetin junayhteydet, kansainvälinen liikenne, muut erityistä viestintää vaativat asiat.

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Väyläviraston henkilöliikenneteen liikennepaikat on esitetty liitteessä 2B.

Väyläviraston omistuksessa olevat matkustaja-asemat ja niiden vuokrattavissa olevat tilat on listattu verkkoselostuksen liitteessä 7B. Vuokrattavissa olevat tilat on jaoteltu odotustiloihin, toimistotiloihin, sosiaalitiloihin ja liiketiloihin.

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Matkustaja-asemat nimetään sijaintipaikkakunnan mukaan ja nimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

3.2.1 Sijainti

Väyläviraston henkilöliikenteen liikennepaikat on esitetty liitteessä 2B.

Valtion rataverkon haltijan omistamien matkusta-asemien osoitteet on esitetty verkkoselostuksen liitteessä 7B ja karttapalvelussa.

3.2.2 Aukioloajat

Väyläviraston henkilöliikenneteen liikennepaikat ovat aina avoinna. Väyläviraston ylläpitämien matkustaja-asemien tilojen aukiolo päätetään kohdekohtaisesti.

Matkustaja-asemien vuokrattavien tilojen aukiolosta päättää lähtökohtaisesti vuokraaja. Tarvittaessa aukioloajoista sovitaan vuokrasopimuksessa.

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Tiedot matkustaja-asemien vuokrattavista tiloista ja niiden ominaispiirteistä on esitetty verkkoselostuksen liitteessä 7B.

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Matkustaja-asemien teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu muutoksia.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Rataverkon haltijan matkustaja-asemien suuntaa antavat vuokrahinnat on esitetty liitteessä 7B.

Kohteiden käypä vuokra määritetään tarkemmin ennen jokaista vuokrausta. Vuokratason määrittämisessä lähtökohtana on paikkakunnan todellinen hintataso.

4.2 Tiedot alennuksista

Matkustaja-asemien vuokriin ei myönnetä alennuksia. Rakennusten kunnostustöiden vastineeksi voidaan tapauskohtaisesti harkita alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Matkustaja-asemien tilojen käytöstä laaditaan vuokrasopimus.

5.2 Tekniset ehdot

Yksittäisten palvelupaikkojen teknisiä ehtoja ja tietoja on esitetty asemakohtaisesti verkkoselostuksen liitteessä 7B.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon haltija ei aseta yleisiä rajoituksia matkusta-asemien käytölle. Tilojen käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan vuokrasopimuksen solmimisen yhteydessä.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Matkustaja-asemien tiloja vuokraava toimittaa rataverkon haltijalle vapaamuotoisen tiedustelun matkustaja-asemien tilojen vuokraamisesta. Tiedustelun tulee sisältää matkustaja-asemien tilojen vuokraamishakemusten käsittelyn kannalta olennaiset tiedot, joita ovat hakijan yhteystiedot, rakennuksen nimi ja osoite, vuokrattava pinta-ala, käyttötarkoitus, vuokrausaika.

Vuokraustiedustelut tulee osoittaa Väyläviraston **Kiinteistö**yksikölle sähköpostilla: kirjaamo@vayla.fi.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Matkustaja-asemien tilojen vuokrausta koskeviin hakemuksiin vastataan Rautatiealan sääntelyelimen asettamien määräaikojen (Dnro TRAFICOM/270984/03.06.04/2019) puitteissa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi.

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Matkustaja-asemien tilojen vuokraamiseen sisältyy usein mm. tilojen näyttöjä, kuntotarkastuksia ja soveltuvuusarviointeja. Näistä sovitaan erikseen jokaisen vuokrauksen yhteydessä.

Valtion rataverkon matkustaja-asemien vuokrausasiat valmisteleo Väyläviraston **Kiinteistö**yksikkö.

Matkustaja-asemien tilojen vuokraamiselle ei ole asetettu ensisijaisuusperiaatteita.

Ristiriitaiset tilojen vuokraamistarpeet pyritään sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa myös muiden samalla alueella toimivien palveluntarjoajien kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa matkustaja-asemien vuokraamiseksi (2017/2177 artikla 10).

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot matkustaja-asemien vapaista, vuokrattavissa olevista tiloista saa valtion rataverkon haltijalta. Tietoa ylläpidetään verkkoselostuksen liitteessä 7B verkkoselostuksen julkaisemisen ja päivittämisen yhteydessä.

Liikennepaikka	Rakennus	Palvelupaikan ylläpitäjä	Aikataulu-näyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliikenteen toimitiloista
Akaa, Toijala	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Espoo	Asemasilta	Espoon kaupunki, Tilapalvelut-liikelaitos	On	Ei vapaita tiloja. Lisätietoja Espoon kaupunki, Tilapalvelut -liikelaitos
Espoo, Kauklahti	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Hamina	Liikennepaikkarakennus	VR-Yhtymä Oy	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hanko	Asemarakennus	Yksityisomistuksessa	Ei	Ei matkustajakäytössä
Helsinki, Kannelmäki	Asema	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL	On	HLK, Isännöinti
Helsinki, Malmi	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Helsinki, Malminkartano	Tunneliasema	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL	On	HLK, Isännöinti
Helsinki, Pasila	Uusi asemarakennus	Kiinteistö Oy Uusi Pasilan Asema	On	Palvelukuvauus: https://vayla.fi/ammattiliikenne-raiteilla/rautateiden-verkkoselostus/rataverkon-palvelun-tarjonta
Helsinki, Pohjois-Haaga	Asema	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL	On	HLK, Isännöinti
Helsinki	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hyvinkää	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hämeenlinna	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Iisalmi	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Imatra	Imatra	VR-Yhtymä Oy	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Imatra	Imatra	Kiinteistö Oy Imatran keskusasema	On	REIM Imatra Oy
Joensuu	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Jyväskylä	Jyväskylä	Jyväskylä Parkki Oy	On	Jyväskylä Parkki Oy, kiinteistöasiat (vapaat tilat ja hinnat)
Järvenpää	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kajaani	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kannus	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	?	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Kauniainen	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	Ei	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Kemi	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Kemijärvi	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kerava	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kirkkonummi	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	Ei?	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Kokkola	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Kolari	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kotka	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kouvola	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kuhmo, Vartius	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kuopio	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Lahti	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Lapinlahti	Asemarakennus	Nelson House Oy	On	Nelson House Oy, Lapinlahti. Ei vapaita tiloja.
Lappeenranta	Asema- ja tullirakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Mikkeli	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Oulainen	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Oulu	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Parikkala	Asemarakennus	Parikkalan kunta	On	Parikkalan kunta, Rakentamispäällikkö.
Parkano	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Pieksämäki	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Pori	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Raasepori	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Riihimäki	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Rovaniemi	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Seinäjoki	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Siilinjärvi	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Tampere	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Tohmajärvi, Niirala	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Turku	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Turku, Kupittaa	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Tuusula, Jokela	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oy	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Vaasa	Asemarakennus, uusi odotustila	Vaasan kaupunki	On	Airaksinen Capital Oy, Vaasa. Tiloja on vapaana.
Vantaa	Asemasilta, seisake	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Kivistö	Asemarakennus	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Leinelä	Asemasilta, seisake	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Louhela	Asemarakennus	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Martinlaakso	Asemarakennus	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Myyrmäki	Asemarakennus	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Vantaankoski	Asemasilta, seisake	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Varkaus	Asemarakennus	Varkauden keskusliikenneasema Oy	On	Realia isännöinti Oy, Varkaus.
Ylivieska	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/

¹ <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/vr-group-yrityksena/liiketoiminnot/vr-fleetcare/verkkoselostus/palvelukuvaukset/tilanvuokraustoiminta/matkustajaasetat-ja-muut-asema-alueen-tilat/>

Palvelupaikan kuvaus: Raakapuun kuormauspaikat

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelupaikankuvaus kuvaa valtion rataverkolla sijaitsevien, Väyläviraston omistuksessa olevien raakapuun kuormauspaikkojen käyttömahdollisuuksia ja -ehtoja.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 2 tarkoitettu peruspalvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Väylävirasto, Väylien käyttö-osasto
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

Valtion rataverkon kuormauspaikkojen käyttöä ja vuokrausta sekä kuormausalueiden ja raiteiden kuntoa koskevissa asioissa yhteystahona toimii Väyläviraston Kunnossapito-osasto. Yhteystiedot löytyvät rataverkon haltijan verkkosivuilta.

Valtion rataverkon kuormauspaikkojen raiteiston käyttöä koskevissa asioissa yhteystahona toimii Väyläviraston Väylien käyttö-osasto.

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Raakapuun kuormauspaikat

Väyläviraston raakapuun kuormauspaikat toimivat raakapuun välivarastointi- ja/tai kuormauspaikkoina. Väylävirasto pääsääntöisesti omistaa näiden kuormauspaikkojen maa-alueen ja raiteet. Tämän lisäksi valtion rataverkkoon liittyvillä yksityisraiteilla voi olla eri toimijoiden omistamia kuormauspaikkoja.

Väyläviraston raakapuun kuormauspaikat on kuvattu verkkoselostuksen liitteissä 2B, 7E sekä verkkoselostuksen karttapalvelussa.

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Liitteen 2B taulukkoon merkinnällä "K" merkityt valtion rataverkon tavaraliikenneterminaalit ovat pääsääntöisesti raakapuun kuormauspaikkoja. Merkintä "Y" tarkoittaa yksityistä kuormausaluetta, jonka vuokrauksesta vastaa alueen omistaja.

Liite 7E sisältää luettelon ja tarkemmat tiedot Väyläviraston kuormauspaikoista.

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Raakapuunkuormauspaikat nimetään sijaintipaikkakunnan rautatieliikennepaikan mukaan ja nimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

3.2.1 Sijainti

Valtion rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen sijainnit on kuvattu liitteissä 2B, 7E sekä verkkoselostuksen karttapalvelussa. Liitteen 2B ja 7E taulukoissa on merkintä, jos liikennepaikalta on yhteys valtion rataverkolta yksityisraiteelle.

3.2.2 Aukioloajat

Valtion rataverkon raakapuunkuormauspaikat ovat pääsääntöisesti käytössä kaikkina viikonpäivinä ympäri vuoden. Joidenkin kuormauspaikkojen osalta liikennöintiä ja lastausta/purkutoimintaa on voitu rajoittaa. Lisätietoja antaa Väyläviraston Kunnossapito-osasto (ks. kohta 1.2).

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Kuormauspaikat ovat rautatieliikenteen harjoittajien ja rahdinantajien käytettävissä raakapuuvaunujen kuormauspaikasta varten. Kuormausraiteiden lukumäärä ja käyttöpituus sekä sähkövedon käyttömahdollisuus on esitetty raidekohtaisesti [raiteistokaavioissa](#).

Kuormauspaikkojen käyttö kuormien purkupaikkoina tarkastellaan tapauskohtaisesti tarpeen mukaan.

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Nykyisten kuormauspaikkojen teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu merkittäviä muutoksia. Pellon kuormauspaikalla pidennetään raiteita ja laajennetaan kuormausaluetta vuonna 2022. Kuormausalueiden laajennuksia tehdään myös Kiteellä ja Kontiomäellä vuonna 2022. Ilomantsin kuormauspaikan raiteiden kiskopainoa nostetaan vuosina 2022–2023 siten, että kuormavaunujen 225 kN kantavuus tulee mahdolliseksi. Uusien kuormauspaikkojen rakentamisesta ja muutoksista nykyisten kuormauspaikkojen ominaisuuksiin ilmoitetaan verkkoselostuksen liitteessä 7E. Erityishuomiona: vuonna 2023 valmistuvat uudet kuormauspaikat Oulaisiin, Haapajärvelle ja Pesiökylään ja nykyiset kuormauspaikat poistuvat käytöstä. Kuormauspaikkojen nimet säilyvät ennallaan. Vuonna 2024 valmistuvat uudet kuormauspaikat Seinäjoelle ja Vaalaan.

Raakapuun kuormauspaikkaverkon tavoitetilaa ja kehittämistä käsitellään julkaisussa *Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon päivitys* (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 11/2018). Tilanne- ja tulevaisuuskuvan ajantasaistus on käynnissä ja se julkaistaan alkuvuonna 2022 Väyläviraston julkaisusarjassa.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Pääsy valtion rataverkon raakapuun kuormauspaikoille sisältyy ratamaksun perusmaksuun. Kuormauspaikoilla olevien varastointialueiden hinnoittelu perustuu aluevuokraan, joka on valtakunnallisesti yhtenevä. Aluevuokra ajalla 1.1.2019–31.12.2021 on 38 snt/m²/vuosi. Vuonna 2022 alkavien vuokrasopimusten aluevuokrahinnoitteluun ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia. Poikkeuksena tästä on Kemijärvellä Patokankaan kuormauspaikka, jonka varastointikentän aluevuokra on 60 snt/m²/vuosi. Aluevuokra ei sisällä alueen kunnossapitokustannuksia, jotka veloitetaan vuokralaiselta vuokrasopimuksessa kuvattulla tavalla.

4.2 Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Raakapuun kuormauspaikkojen raiteiston käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa. Kuormauspaikoille, joilla toimii useita rautatie liikenteen harjoittajia, laaditaan Väyläviraston johdolla tarvittaessa ratapihasopimus. Lisätietoja verkkoselostuksen luvussa 3.3.

Kuormauspaikkojen varastointialueiden käytöstä tehdään Väyläviraston kanssa aluevuokrasopimus. Yhteystahona toimii Väyläviraston Kunnossapito-osasto. (ks. kohta 1.2).

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino, kuormausraiteiden käyttöpituus ja sähkövedon käyttömahdollisuus selviävät raidekohtaisesti [Ratatiedon ekstranetissä sijaitsevista raiteistokaavioista](#).

Kuormauspaikalla toimivan lastausurakoitsijan tulee hankkia oma sähköliittymä omia tarpeita varten. Lähtökohtaisesti liittymä tulee sijoittaa rataverkon haltijan alueen ulkopuolelle. Mikäli kuitenkin olosuhteista johtuen se joudutaan sijoittamaan rataverkon haltijan hallinnoimalle maa-alueelle, tulee siitä laatia sijoituslupa. Kuormauspaikalla toimivan lastausurakoitsijan tulee myös hankkia oma tietoliikenneyhteys omia tarpeitaan varten.

Mahdollisten muiden palveluiden sijoittamisesta tulee sopia Väyläviraston Kunnossapito-osaston kanssa.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väylä ei tarjoa palvelutoimintaa näissä palvelupaikoissa. Palvelun tuotanto perustuu kunkin palvelupaikan käyttäjän omaan toimintaan. Mahdollisten palveluiden sijoittamisesta tulee sopia Väyläviraston Kunnossapito-osaston kanssa.

Valtion rataverkkoon liittyvillä yksityisraiteilla voi olla eri toimijoiden omistamia kuormauspaikkoja. Yksityisraiteiston liittämiseksi valtion rataverkkoon laaditaan yksityisraidesopimus Väylävirastolla käytössä olevan sopimus pohjan mukaisesti. [Lisätietoa yksityisraidesopimuksista](#).

5.4 IT-järjestelmät

Kuormauspaikkojen tulo-/lähtöraiteet näkyvät Fintrafficin tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIKE) ja sen eri moduuleissa. Ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmiä kehitetään ja ratapihojen kapasiteetin hallintaa siirretty vaiheittain uuteen tietojärjestelmään (SAAGA).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Raakapuun kuormauspaikkojen raiteiston käytöstä sovitaan rataverkon käyttö-sopimuksissa.

Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle käyttösopimusneuvotteluja varten vuosittain syyskuun loppuun mennessä vapaamuotoisen arvion seuraavan aikataulukauden kuormauspaikkojen käyttötarpeistaan liikennepaikkakohtaisesti. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasopimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana kuormauspaikkojen käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä palvelukuvauksessa kuvattuihin tai käyttösopimuksessa sovittuihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä hyvissä ajoin (vähintään kaksi kuukautta ennen käyttötarvetta) rataverkon haltijaan, jotta järjestelyt kuormauspaikkojen kapasiteetin käytöstä ja siihen liittyvistä käytännön järjestelyistä voidaan käynnistää. Rataverkon haltijaan tulee olla yhteydessä myös, mikäli käyttötarve poistuu tai vähenee aikataulukauden aikana.

Rataverkon käyttösopimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasopimus) on kuvattu mahdolliset ratapihakohtaiset toimintatavat yhteisen raiteiden tilannetiedon hallinnan osalta. Lisäksi syksyisin järjestetään alueellisesti limitöiden suunnittelukokoukset tai muut yhteistyömenettelyt, joihin rautatieliikenteen harjoittajat voivat osallistua.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee huomioida raiteistokaaviossa esitetty kuormausraiteen pituuskaltevuus ja varmistaa kaluston paikallaan pysyminen.

Varastoalueiden vuokraamista koskevat hakemukset osoitetaan Väyläviraston Kunnossapito-osastolle (ks. luku 1.2).

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Kuormauspaikkojen raiteiston käyttöä koskeviin hakemuksiin vastataan Rautatiealan sääntelyelimen asettamien määräaikaisten (Dnro TRAFICOM/270984/03.06.04/2019) puitteissa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi.

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on käyttösopimusten osalta Väylien käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Finrailin liikennesuunnittelu (ks. luvut 1.2 ja 6.1). Varastoalueiden vuokraamista koskeviin hakemuksiin vastaa Väyläviraston Kunnossapito-osasto (ks. luku 1.2).

Ristiriitaiset kuormauspaikkojen käyttötarpeet pyritään sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa.

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta raidekapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE, SAAGA). Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta tai liikenteenohjauksesta. Varastointialueiden varaustilanteesta lisätietoja antaa Väyläviraston Kunnossapito-osasto (kohta 1.2).

Rautateiden verkkoselostus 2022

Rataverkon raakapuun kuormauspaikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuormausraiteet	Kiskotus	Kuormausraiteen käyttöpiisuus	Sähkövedon käyttömahdollisuus	Yksityisraide yhteys
Akaa	Toijala–Valkeakoski	149+400	r001	54E1	650	kyllä	
Akaa	Toijala–Valkeakoski	149+400	r002	54E1	650	kyllä	
Alapitkä	Pieksämäki–Kontiomäki	505+840	r004	K30	237	ei	
Alavus	Orivesi–Seinäjoki	373+445	r834	K30	664	ei	
Arola	Kontiomäki–Vartius-raja	707+668	r464	54E1	705	ei	
Eno	Joensuu–Nurmes	660+170	r253	K43	625	ei	
Haapajärvi	Iisalmi–Ylivieska	649+205	r007	K30	698	ei	
Haapajärvi	Iisalmi–Ylivieska	649+205	r014	K30	275	ei	
Haapajärvi	Iisalmi–Ylivieska	649+205	r009	K30	718	ei	
Haapajärvi	Iisalmi–Ylivieska	649+205	r015	K30	225	ei	
Haapamäki	Orivesi–Seinäjoki	300+235	r410	54E1	721	ei	
Hammaslahti	Kouvola–Joensuu	602+199	r004	54E1	657	kyllä	
Hankasalmi	Jyväskylä–Pieksämäki	418+089	r304	54E1	483	kyllä	kyllä
Haukivuori	Kouvola–Pieksämäki	344+442	r835	54E1	593	ei	
Heinola	Lahti–Heinola	167+607	r008	K43	469	ei	
Heinävaara	Joensuu–Ilomantsi	648+408	r002	K30	684	ei	
Heinävaara	Joensuu–Ilomantsi	648+408	r003	K30	234	ei	
Humppila	Toijala–Turku	188+778	r634	54E1	413	ei	
Hyrnsalmi	Kontiomäki–Ämmänsaari	704+601	r004	K30	588	ei	
Hyrnsalmi	Kontiomäki–Ämmänsaari	704+601	r012	K30	875	ei	
Hämeenlinna	Riihimäki–Tampere	107+559	r007	54E1	599	kyllä	
Hämeenlinna	Riihimäki–Tampere	107+559	r008	54E1	293	kyllä	
Härmä	Seinäjoki–Oulu	472+940	r574	54E1	635	ei	
Ilomantsi	Joensuu–Ilomantsi	695+203	r002	54E1	753	ei	
Ilomantsi	Joensuu–Ilomantsi	695+203	r003	54E1	633	ei	
Ilomantsi	Joensuu–Ilomantsi	695+203	r004	54E1	496	ei	
Immola/Imatra	Kouvola–Joensuu	332+699	r682	54E1	581	ei	
Immola/Imatra	Kouvola–Joensuu	332+699	r683	54E1	518	ei	
Immola/Imatra	Kouvola–Joensuu	332+699	r684	54E1	540	ei	
Isokyrö	Seinäjoki–Vaasa	447+488	r603	K30	189	ei	
Joroinen	Huutokoski–Savonlinna	414+617	r272	54E1	881	ei	
Jämsä	Tampere–Jyväskylä	284+084	r009	54E1	302	ei	
Kalvitsa	Kouvola–Pieksämäki	330+634	r784	54E1	944	kyllä	
Kannonkoski	Äänekoski–Haapajärvi	488+694	r002	K30	736	ei	
Kannonkoski	Äänekoski–Haapajärvi	488+694	r011	K30	243	ei	
Karjaa	Hyvinkää–Karjaa	87+056/157+81	r111	54E1	410	ei	
Karjaa	Hyvinkää–Karjaa	87+056/157+81	r34	54E1	64	?	
Karjaa	Hyvinkää–Karjaa	87+056/157+81	r35	54E1	352	?	
Karjaa	Hyvinkää–Karjaa	87+056/157+81	r36	54E1	428	kyllä	
Karjaa	Hyvinkää–Karjaa	87+056/157+81	r37	54E1	208	kyllä	
Karjaa	Hyvinkää–Karjaa	87+056/157+81	r38	54E1	448	ei	
Kauppihanmäki	Pieksämäki–Kontiomäki	568+751	r393	54E1	489	ei	
Keitelelohja	Äänekoski–Haapajärvi	519+256	r002	K30	670	ei	
Keitelelohja	Äänekoski–Haapajärvi	519+256	r003	K30	674	ei	
Kerimäki	Savonlinna–Parikkala	495+531	r673	K43	454	ei	
Kitee	Kouvola–Joensuu	460+016	r004	54E1	603	kyllä	
Kitee	Kouvola–Joensuu	460+016	r031	54E1	578	kyllä	
Kiuruvesi	Iisalmi–Ylivieska	583+985	r284	54E1	443	ei	
Kiuruvesi	Iisalmi–Ylivieska	583+985	r285	54E1	678	ei	
Kokemäki	Lielähti–Kokemäki	284+442	r085	K43	592	ei	
Kolari	Tornio–Kolari	1067+206	r605	54E1	1204	ei	
Kolari	Tornio–Kolari	1067+206	r604	54E1	1029	ei	
Kontiomäki	Pieksämäki–Kontiomäki	658+786	r884	54E1	664	kyllä	
Kontiomäki	Pieksämäki–Kontiomäki	658+786	r883	K43	645	kyllä	
Kontiomäki	Pieksämäki–Kontiomäki	658+786	r881	K43	636	kyllä	
Korkeakoski	Orivesi–Seinäjoki	247+910	r104	K43	299	ei	kyllä
Kouvola lajittelu	Riihimäki–Kouvola	192+570	r162	54E1	282	ei	kyllä
Kouvola lajittelu	Riihimäki–Kouvola	192+570	r163	54E1	282	ei	kyllä
Kurkimäki	Pieksämäki–Kontiomäki	444+074	r004	54E1	409	ei	
Kurkimäki	Pieksämäki–Kontiomäki	444+074	r005	54E1	410	ei	
Kyrö	Toijala–Turku	232+875	r433	K43	596	ei	
Lapinjärvi	Lahti–Loviisan satama	185+432	r002	K30	582	ei	
Lapinjärvi	Lahti–Loviisan satama	185+432	r003	K30	191	ei	
Lapinlahti	Pieksämäki–Kontiomäki	525+604	r004	K30	556	ei	
Lapinlahti	Pieksämäki–Kontiomäki	525+604	r011	K30	379	ei	
Lapua	Seinäjoki–Oulu	441+094	r454	54E1	317	ei	
Liekka	Joensuu–Nurmes	728+121	r555	K43	576	ei	kyllä
Lohja	Hyvinkää–Karjaa	122+965	r469	54E1	338	ei	
Lohja	Hyvinkää–Karjaa	122+965	r468	54E1	377	ei	
Lohja	Hyvinkää–Karjaa	122+965	r470	54E1	287	ei	
Luikonlahti	Siilinjärvi–Viinijärvi	557+061	r503	K30	353	ei	
Luikonlahti	Siilinjärvi–Viinijärvi	557+061	r504	K30	214	ei	
Myllymäki	Orivesi–Seinäjoki	333+721	r332	K43	792	ei	
Naarajärvi	Jyväskylä–Pieksämäki	449+862	r503	K43	657	ei	
Niirala	Niirala-raja–Säkänieniemi	555+846	r013	K60	634	ei	

Rautateiden verkkoselostus 2022

Niirala	Niirala-rajaa-Säkäniemi	555+846	r019	K43	613	ei	
Nivala	Iisalmi-Ylivieska	676+878	r683	K30	511	ei	
Nivala	Iisalmi-Ylivieska	676+878	r684	K43	507	ei	
Nummela	Hyvinkää-Karjaa	109+368	r363	K43	510	ei	
Orivesi	Tampere-Jyväskylä	228+276	r537	K43	586	ei	
Oulainen	Seinäjoki-Oulu	657+850	r021	54E1	413	ei	
Oulainen	Seinäjoki-Oulu	657+850	r022	54E1	396	ei	
Parkano	Tampere-Seinäjoki	262+483	r006	54E1	716	kyllä	
Parkano	Tampere-Seinäjoki	262+483	r007	54E1	790	kyllä	
Patokangas	Kemijärvi-Patokangas	1064+591	r904	54E1	581	kyllä	kyllä
Patokangas	Kemijärvi-Patokangas	1064+591	r905	54E1	581	kyllä	kyllä
Patokangas	Kemijärvi-Patokangas	1064+591	r906	54E1	627	kyllä	kyllä
Pello	Tornio-Kolari	1002+632	r403	54E1	630	ei	kyllä
Pello	Tornio-Kolari	1002+632	r404	54E1	715	ei	kyllä
Petäjävesi	Haapamäki-Jyväskylä	343+357	r673	K43	483	ei	
Pihtipudas	Äänekoski-Haapajärvi	540+605	r002	K30	784	ei	
Pihtipudas	Äänekoski-Haapajärvi	540+605	r003	K30	797	ei	
Piikkiö	Helsinki-Turku satama	182+785	r003	54E1	310	ei	
Pitkämäki	Nurmes-Kontiomäki	789+619	r902	60E1	610	ei	kyllä
Poiksilta	Kouvola-Joensuu	416+728	r011	54E1	737	ei	
Pori	Kokemäki-Pori	322+278	r822	K43	803	ei	
Pyhäsalmi	Iisalmi-Ylivieska	615+934	r484	K30	552	ei	
Pyhäsalmi	Iisalmi-Ylivieska	615+934	r488	54E1	319	ei	
Pyhäsalmi	Iisalmi-Ylivieska	615+934	r489	54E1	169	ei	
Rantasalmi	Huutokoski-Savonlinna	445+165	r473	54E1	850	ei	
Ristiina	Mynttilä-Ristiina	291+162	r002	K30	888	ei	
Rovaniemi	Laurila-Kemijärvi	971+775	r664	K43	846	kyllä	
Rovaniemi	Laurila-Kemijärvi	971+775	r666	K43	766	kyllä	
Rovaniemi	Laurila-Kemijärvi	971+775	r669	K43	762	kyllä	
Ruukki	Seinäjoki-Oulu	705+228	r555	K30	602	ei	
Ruukki	Seinäjoki-Oulu	705+228	r556	K30	459	ei	
Saarijärvi	Äänekoski-Haapajärvi	452+723	r004	K30	576	ei	
Salo	Helsinki-Turku satama	143+981	r101	54E1	404	ei	
Salo	Helsinki-Turku satama	143+981	r102	54E1	401	ei	
Sukeva	Pieksämäki-Kontiomäki	589+222	r494	54E1	536	ei	
Suolahti	Jyväskylä-Äänekoski	417+796	r394	54E1	625	ei	
Sysmäjärvi	Siilinjärvi-Viinijärvi	669+601	r602	K43	640	ei	
Teuva	Seinäjoki-Kaskinen	497+474	r542	54E1	560	ei	
Sänkimäki	Siilinjärvi-Viinijärvi	504+505	r252	K30	693	ei	
Tohmajärvi	Niirala-rajaa-Säkäniemi	571+752	r273	K43	462	ei	
Tohmajärvi	Niirala-rajaa-Säkäniemi	571+752	r274	K43	455	ei	
Turku tavarat*	Helsinki-Turku satama	200+460	r354	K43	345	ei	kyllä
Turku Pansio*	Helsinki-Turku satama		r463				
Turku Pansio*	Helsinki-Turku satama		r473				
Turku Pansio*	Helsinki-Turku satama		r484				
Tuupovaara	Joensuu-Ilomantsi	668+672	r002	K30	603	ei	
Tuupovaara	Joensuu-Ilomantsi	668+672	r003	K30	605	ei	
Uimaharju	Joensuu-Nurmes	674+451	r359	54E1	527	ei	kyllä
Vaajakoski	Jyväskylä-Pieksämäki	384+866	r103	54E1	336	ei	
Vaajakoski	Jyväskylä-Pieksämäki	384+866	r107	K43	312	ei	
Varkaus	Pieksämäki-Joensuu	424+685	r109	K43	347	ei	kyllä
Varkaus	Pieksämäki-Joensuu	424+685	r111	K43	307	ei	kyllä
Varkaus	Pieksämäki-Joensuu	424+685	r112	K30	404	ei	kyllä
Vartius	Kontiomäki-Vartius-rajaa	753+755	r665	54E1	381	kyllä	
Vilppula	Orivesi-Seinäjoki	274+760	r206	K43	587	ei	
Vuokatti	Nurmes-Kontiomäki	868+838	r004	54E1	577	ei	
Vuokatti	Nurmes-Kontiomäki	868+838	r005	54E1	363	ei	
Vuokatti	Nurmes-Kontiomäki	868+838	r008	54E1	345	ei	
Vuokatti	Nurmes-Kontiomäki	868+838	r011	54E1	312	ei	
Ykspihlaja väliratapiha	Kokkola-Ykspihlaja	555+511	r011	54E1	902	ei	kyllä
Ylivieska	Seinäjoki-Oulu	630+343	r603	K43	402	ei	
Ylivieska	Seinäjoki-Oulu	630+343	r604	K43	389	ei	
Ylämylly	Pieksämäki-Joensuu	638+981	r803	K43	579	ei	
Ylöjärvi	Tampere-Seinäjoki	200+753	r004	54E1	230	ei	
Ypykkävaara	Kontiomäki-Vartius-rajaa	729+780	r563	54E1	775	ei	
Ämmänsaari	Kontiomäki-Ämmänsaari	750+448	r001	K30	721	ei	
Ämmänsaari	Kontiomäki-Ämmänsaari	750+448	r003	K30	597	ei	

* Ilomantsi kiskotusmuutos K30 => 54E1 v. 2022-2023, ajankohta täsmenny.

* Turku tavarankuormauspaikan käytöstä luovutaan arviolta kesällä 2022. Turku Pansio sataman yksityisraiteen alueen mahdollista tilapäistä käyttöä selvitetään.

Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa valtion rataverkon järjestelyratapihojen käyttömahdollisuuksia ja -ehtoja.

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelusta sekä huoltolaitteiden, laskumäkien ja seisontaraiteiden käytöstä on laadittu erilliset palvelukuvaukset.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 2 tarkoitettu peruspalvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Väylävirasto, Väylien käyttö-osasto
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

Ratapihojen yhteystiedot löytyvät Väyläviraston Ratatiedon Extranet-sivuilta.

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Järjestelyratapihojen käyttö

Rataverkon haltijan omistuksessa olevia järjestelyratapihoja voidaan käyttää vaunujen järjestelyyn, junanmuodostukseen ja tilapäiseen kaluston seisottamiseen.

Liikennepaikkojen liikenteenohjauksesta vastaa rataverkon haltija ja sen palveluntuottajana liikenteenohjausyhtiö. Ratapihoilla rajoitetun alueen liikenteenohjausta hoitaa kyseisen alueen kunnossapidosta vastaava palveluntuottaja. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatiedon extranetissä otsikolla [Liikenteenohjauksen yhteystiedot](#).

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Rataverkon haltijan järjestelyratapihat on merkitty liitteeseen 2B merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus".

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Rataverkon haltijan omistamat järjestelyratapihat on nimetty ja niiden nimet ja lyhenteet on merkitty verkkoselostuksen liitteeseen 2B sekä karttapalveluun.

3.2.1 Sijainti

Valtion rataverkon järjestelyratapihojen sijainti esitetään verkkoselostuksen liitteessä 2B merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus" ja karttapalvelussa.

3.2.2 Aukioloajat

Järjestelyratapihat ovat aina auki. Liikenteenohjauksen palveluajat esitetään ratapalvelun hallintajärjestelmässä ja Ratatiedon extranet -palvelussa. Tiedot voi pyytää myös listattuna sähköpostiosoitteesta palveluaika@fintraffic.fi.

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Järjestelyratapihojen tekniset ominaispiirteet on kuvattu [Ratatiedon extranetin raiteistokaavioissa](#).

Kaikkia järjestelyratapiharaitteita ei ole sähköistetty. Tietoja sähköistetyistä raiteista sekä ratapihojen yhteyshenkilöiden yhteystiedot löytyvät Väyläviraston Ratatiedon Extranet-sivuilta.

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

[Lisätietoa järjestelyratapihojen kehittämissuunnitelmista ja käynnissä olevista hankkeista](#).

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Järjestelyratapihojen käytöstä ei peritä maksua. Vaihtotyön liikenteenohjauksen maksullisen palvelun hinnoittelu on kuvattu ao. palvelukuvauksessa.

4.2 Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Järjestelyratapihojen käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan rataverkon käyttö-sopimuksissa.

Järjestelyratapihoille, joilla toimii useita rautatieliikenteen harjoittajia, laaditaan Väyläviraston johdolla tarvittaessa ratapihasopimus. Lisätietoja verkkoselostuksen luvussa 3.3.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselveidon tarve selviävät raidekohtaisesti [Ratatiedon ekstranetissä sijaitsevista raiteistokaavioista](#).

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee huomioida raiteistokaaviossa esitetty raitteen pituuskaltevuus ja varmistaa kaluston paikallaan pysyminen.

Verkkoselostuksessa ja rataverkon haltijan antamissa ohjeissa (mm. Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt Jt) on kuvattu valtakunnalliset ratapihojen raiteistojen käytön toimintatavat. Liikennepaikkakohtainen toiminta ja erityispiirteet on lisäksi tarvittaessa kuvattu ja sovittu rataverkon käyttösopimuksessa ja sen erillisissä ratapihasopimusliitteissä.

Vaarallisten aineiden kuljetusten käsittelystä on kerrottu verkkoselostuksen luvussa 2.4.3.

Luvat liikennöintiin ja turvalaitoksen vaihteiden käyttöön antaa liikenteenohjaaja/luvanantaja alueellaan. Liikenteenohjaaja antaa liikkumisluvat myönnetyn ratakapasiteetin puitteissa. Luvanantopiirien rajat on kuvattu kunkin liikennepaikan raiteistokaaviossa. Liikennöintilupiin liittyvän viestinnän osalta toimitaan rataverkon haltijan ohjeistuksen ja verkkoselostuksessa kuvatun mukaisesti.

Ratapihalla työskentelevä henkilöstö ilmoittaa havaitsemansa viat liikennepaikan liikenteenohjaajalle. Liikenteenohjaaja tekee tarvittavat liikennöintiin vaikuttavat rajoitukset vikailmoituksen perusteella ennen korjaustoimenpiteiden alkua. Liikenteenohjaaja ilmoittaa liikennöintiin vaikuttavista vioista kaikille osapuolille.

Järjestelyratapihoilla ei ensisijaisesti huolleta tai puhdisteta rautatiekalustoa. Mikäli tällaista tarvetta ilmenee, on siitä sovittava erikseen rataverkon haltijan kanssa. Rataverkon haltija tarkastelee huolto- ja puhdistustoiminnan vaikutukset tapauskohtaisesti ja voi myös kieltäytyä sopimuksen tekemisestä.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väylävirasto ei tarjoa vaunujen järjestelytyötä muilta osin kuin kulkuteiden turvaamisen osalta liikenneohjaajan toimesta. Palvelun tuotanto perustuu kunkin palvelupaikan käyttäjän omaan toimintaan.

5.4 IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintrafficin tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmiä kehitetään ja ratapihojen kapasiteetin hallinta siirtyy vaiheittain uuteen tietojärjestelmään (SAAGA).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Järjestelyratapihojen käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa.

Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle käyttösopimusneuvotteluja varten vuosittain syyskuun loppuun mennessä vapaamuotoisen arvion seuraavan aikataulukauden järjestelyratapihojen käyttötarpeistaan liikennepaikkakohtaisesti. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasopimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

Ilmalan ratapihan osalta toimintamalli raiteiston käytön osalta on kuvattu tarkemmin verkkoselostuksen liitteessä 4A.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana järjestelyratapihojen käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä palvelukuvauksessa kuvattuihin tai käyttösopimuksessa sovittuihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä hyvissä ajoin (vähintään kaksi kuukautta ennen käyttötarvetta) rataverkon haltijaan, jotta neuvottelut ratapihojen kapasiteetin käytöstä ja siihen liittyvistä käytännön järjestelyistä voidaan käynnistää. Rataverkon haltijaan tulee olla yhteydessä myös, mikäli käyttötarve poistuu tai vähenee aikataulukauden aikana.

Rataverkon käyttösopimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasopimus) on kuvattu mahdolliset ratapihakohtaiset toimintatavat yhteisen raiteiden tilannetiedon hallinnan osalta. Lisäksi syksyisin järjestetään alueellisesti luumitöiden suunnittelukokoukset tai muut yhteistyömenettelyt, joihin rautatieliikenteen harjoittajat voivat osallistua.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Järjestelyratapihojen käyttöä koskeviin hakemuksiin vastataan Rautatiealan sääntelyelimen asettamien määräaikojen (Dnro TRAFICOM/270984/03.06.04/2019) puitteissa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi.

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä.

Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on sopimusten osalta Väyliä käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu (kts. kohdat 1.2 ja 6.1).

Ristiriitaiset järjestelyratapihojen käyttötarpeet pyritään sovittamaan rataverkon haltijan johdolla keskustelemalla ja koordinoimalla ja tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa.

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöissä (Jt). Ratapihasopimuksissa on voitu tarvittaessa sopia muusta noudatettavasta etusijajärjestyksestä ratapihakohtaisesti. Etusijajärjestyksen lisäksi huomioidaan jo myönnettyt reittien käyttöoikeudet, jotka liittyvät haettuihin palveluihin, kyky käyttää haettua kapasiteettia sekä voimassa olevat ratapihasopimukset (2017/2177 artikla 11).

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE tai SAAGA). Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta tai liikenteenohjauksesta.

Palvelupaikan kuvaus: Laskumäet

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelupaikankuvaus kuvaa valtion rataverkolla sijaitsevien laskumäkien käyttömahdollisuuksia ja -ehtoja.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelupaikan laji on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 2 tarkoitettu peruspalvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Väylävirasto, Väylien käyttö-osasto
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa pieniä muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Laskumäki

Kouvolan ja Tampereen liikennepaikoilla on laskumäet rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä vaunujärjestysten uudelleen ryhmittelyä varten.

Liikennepaikkojen junaliikenteen liikenteenohjauksesta vastaa rataverkon haltija ja sen palveluntuottajana liikenteenohjausyhtiö. Ratapihoilla rajoitetun alueen liikenteenohjausta hoitaa kyseisen alueen kunnossapidosta vastaava palveluntuottaja. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatiedon extranetissä otsikolla [Liikenteenohjauksen yhteystiedot](#).

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Laskumäkien raiteistot on kuvattu [Ratatiedon extranetissä julkaistavissa raiteistokaavioissa](#).

Lisätietoa laskumäkien osista ja teknisistä ominaisuuksista saa [laskumäkien käyttöohjeista](#).

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Laskumäet nimetään sijaintipaikkakunnan mukaan ja nimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

3.2.1 Sijainti

Kouvola Lajittelu
Tampere Viinikka

3.2.2 Aukioloajat

Laskumäet ovat pääsääntöisesti auki aina. Laskumäen käyttöajan vaunujen lajittelutoimintaan määrittää rautatieyrittäjä. Käyttöaikoja määritettäessä on huomioitava, että kunnossapitäjällä tulee olla mahdollisuus kunnossapitotoimenpiteiden toteuttamiseen

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Lajitteluraiteiden lukumäärä ja pituus on esitetty raiteistokaavioissa. Teknisiä ominaispiirteitä kuvataan tarkemmin laskumäkien käyttöohjeissa.

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Ei ole suunniteltu muutoksia.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Laskumäkien käytöstä ei peritä maksuja. Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun maksut eritellään ko. palvelukuvauksessa.

4.2 Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Laskumäkien käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan käyttösopimuksissa ja niiden käytössä noudatetaan laskumäkikohtaisia käyttöohjeita.

Rautatieliikenteen harjoittaja on vastuussa, että käyttöhenkilöstö käyttää laskumäkeä, raiteistoa ja siihen liittyviä järjestelmiä sekä laitteistoa käyttöohjeen mukaisesti.

Rataverkon haltija on vastuussa raiteiston ja siihen liittyvien järjestelmien sekä laitteiston teknisestä toimivuudesta, kunnossapidosta ja kehittämisestä.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselveidon tarve selviävät raidekohtaisesti [Ratatiedon ekstranetissä sijaitsevista raiteistokaavioista](#).

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väylävirasto ei tarjoa palvelutoimintaa näissä palvelupaikoissa. Palvelun tuotanto perustuu kunkin palvelupaikan käyttäjän omaan toimintaan.

5.4 IT-järjestelmät

Laskumäkien ohjaamisessa käytettävät järjestelmät on kuvattu laskumäkien käyttöohjeissa.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Laskumäkien käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa.

Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttösopimusneuvotteluihin mennessä vapaamuotoisen arvion laskumäkien käyttötarpeista liikennepaikkakohtaisesti. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasopimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana laskumäkien käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä palvelukuvauksessa kuvattuihin tai käyttösopimuksessa sovituihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä hyvissä ajoin (vähintään kaksi kuukautta ennen käyttötarvetta) rataverkon haltijaan, jotta järjestelyt ratapihojen laskumäkien kapasiteetin käytöstä ja siihen liittyvistä käytännön järjestelyistä voidaan käynnistää.

Rataverkon käyttösopimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasopimus) on kuvattu mahdolliset ratapihakohtaiset toimintatavat yhteisen raiteiden tilannetiedon hallinnan osalta. Lisäksi syksyisin järjestetään alueellisesti lumentöiden suunnittelukokoukset tai muut yhteistyömenettelyt, joihin rautatieliikenteen harjoittajat voivat osallistua.

Vaarallisten aineiden käsittelystä on kerrottu lisää verkkoselostuksen luvussa 2.4.3 sekä laskumäkien käyttöohjeissa.

Tilapäiset tarpeet

Ratkaisut äkillisiin laskumäen käyttötarpeisiin määrittää Fintrafficin liikennesuunnittelu, liikenneohjaaja tai tarvittaessa rataliikennekeskus tilannetiedon (ml. ratapihan tilanteen läpikäynti tarvittavasti ratapihan eri toimijoiden kanssa) perusteella.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Laskumäkien käyttöä koskeviin hakemuksiin vastataan Rautatiealan sääntelyelimen asettamien määräaikojen (Dnro TRAFICOM/270984/03.06.04/2019) puitteissa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi.

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on käyttösopimusten osalta Väylien käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu (kts. luvut 1.2 ja 6.1).

Ristiriitaiset laskumäkien käyttötarpeet pyritään sovittelemaan keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa.

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE). Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta tai liikenteenohjauksesta.

Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet)

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä liite kuvaa valtion rataverkon liikennepaikoilla tapahtuvaa liikennöintiä ja yhteistyötä sekä ratapihojen raiteiston käyttöä. Verkkoselostuksen tässä liitteessä ja rataverkon haltijan antamissa ohjeissa on kuvattu valtakunnalliset ratapihojen raiteistojen käytön toimintatavat. Liikennepaikkakohtainen toiminta ja erityispiirteet on lisäksi tarvittaessa kuvattu ja sovittu rataverkon käyttösopimuksessa ja sen erillisissä ratapihasopimusliitteissä sekä museoliikennöitsijöiden kanssa solmittavissa kaluston säilyttämistä koskevissa sopimuksissa (verkkoselostuksen luku 3.3). Liikennepaikkakohtaisia liitteitä voidaan päivittää ja lisätä käyttösopimukseen sopimuskauden aikana.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 2 tarkoitettu peruspalvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Väylävirasto, Väylien käyttö-osasto
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

Ratapihojen yhteystiedot löytyvät Väyläviraston Ratatiedon Extranet-sivuilta.

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Kaluston seisottaminen

Seisontaraiteet ovat ratapihojen raiteita, jotka on ensisijaisesti varattu kuljetustehtävää odottavan kaluston säilytystä varten. Seisontaraidetarpeet voi pääpiirteissään jakaa pitkäaikaisiin ja tilapäisiin seisontatarpeisiin.

Pitkäaikainen kaluston säilyttäminen on kuvattu verkkoselostuksen kohdassa 3.3.

Seisontaraiteita voidaan käyttää myös muuhun junaliikenteen vaatimaan tarkoitukseen. Seisontaraiteilla ei ensisijaisesti huolleta tai puhdisteta rautatiekalustoa. Mikäli tällaista tarvetta ilmenee, on siitä erikseen sovittava Väyläviraston

kanssa. Vain rautatieliikenteen harjoittajat saavat seisottaa vaunuja seisontaraiteilla. Väylävirasto määrittää raiteet seisontaraiteiksi.

Poikkeustilanteessa kalustoa voidaan seisottaa seisontaraiteiden ulkopuolella. Tietoa tästä saa Väylävirastolta. Jos rautatieliikenteen harjoittajalla on tarvetta seisottaa kalustoaan tilapäisesti seisontaraiteiden ulkopuolella, pitää sen välittömästi ottaa yhteyttä liikenteenohjausalueen liikennesuunnittelijaan tai rata-liikennekeskukseen.

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Seisontaraiteet liikennepaikoittain on listattu verkkoselostuksen liitteessä 2B.

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Seisontaraiteiden nimeäminen noudattaa rakennetta, jossa edessä on liikennepaikan lyhenne ja sen perässä raiteen numero (=raidetunnus). Raidetunnukset näkyvät ratakapasiteetin hallintajärjestelmissä sekä raiteistokaavioissa (ks. myös kohta 5.2).

3.2.1 Sijainti

Valtion rataverkon liikennepaikkojen sijainnit on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 2B ja karttapalvelussa. Seisontaraiteiden sijainnit liikennepaikoilla taas on kuvattu raiteistokaavioissa.

3.2.2 Aukioloajat

Seisontaraiteet ovat sopimuksen mukaan käytettävissä 24/7. Mikäli ratapihalla on poikkeavia palveluaikoja (liikenteenohjaus, ratapihaliikenneohjaus tai vaihdemiespalvelu) tieto löytyy LIIKE-järjestelmästä. Tiedot voi pyytää myös listattuna palveluluuika@fintraffic.fi.

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Sivuraiteet: seisontaraiteiden lukumäärä ja pituus (metreinä) on ilmoitettu verkkoselostuksen liitteessä 2B (kts. myös kohta 5.2).

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Seisontaraiteiden teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu muutoksia.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Seisontaraiteiden käytöstä ei peritä maksua. Ilmalan ratapihan käyttömaksu on kuvattu verkkoselostuksen palvelupaikan kuvaksessa 7K Huoltotilat ja -laitteet. Mikäli seisottamiseen liittyy maa-alueiden vuokraamista, siitä peritään vuokraa palvelukuvauksen 5D mukaisesti.

4.2 Tiedot alennuksista

Seisontaraiteiden käytöstä ei myönnetä alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Ratapihoille, joilla toimii useita rautatieliikenteen harjoittajia, laaditaan Väyläviraston johdolla tarvittaessa ratapihasopimus. Ratapihasopimukset ovat aikataulukausikohtaisia ja ne neuvotellaan uudelleen ennen jokaisen aikataulukauden alkua. Ratapihasopimus voidaan neuvolla uusiksi myös kesken aikataulukauden.

Ratapihoja, joilla on voimassa ratapihasopimus, sekä voimassa olevien sopimusten mallia voi tarvittaessa tiedustella Väylien käyttö -osastolta. On kuitenkin huomioitava, että sopimusmalli voi muuttua kyseisen verkkoselostuksen aikataulukaudelle.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselveidon tarve selviävät raidekohtaisesti [Ratatiedon ekstranetissä sijaitsevista raiteistokaavioista](#). Lisäksi verkkoselostuksen liitteessä 2B on kuvattu seisontaraiteiden kulumäärä ja yhteispituus.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon yhteydessä on yksityisraiteita, joilla voi myös seisottaa kalustoa. Yksityisraiteiston liittämiseksi valtion rataverkkoon laaditaan yksityisraidesopimus Väylävirastolla käytössä olevan sopimuspohjan mukaisesti.

5.4 IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintrafficin tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Seisontaraiteiden tilapäisiin ja määräaikaiseen varaamiseen käytetään JETI-järjestelmää (Junaliikenteen Ennakkotietojärjestelmä). [Lisätietoa tietojärjestelmistä](#).

Rataverkon haltija Väylävirasto antaa myös lisätietoa ratapihojen seisontaraiteista. Mikäli seisontaraiteiden käyttötarve on jatkuvaa, Väyläviraston johdolla laaditaan tarvittaessa ratapihasopimus eri toimijoiden kesken. Ks. luku 6.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Sopimustaso

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa. Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttösopimusneuvotteluihin mennessä vapaamuotoisen arvion kaluston seisottamistarpeistaan (raiteiden varautuminen) liikennepaikkakohtaisesti. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasopimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely. Ilmalan ratapihan osalta toimintamalli raiteiston käytön osalta on kuvattu tarkemmin verkkoselostuksen liitteessä 4A.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana ratapihojen raiteiston käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä liitteessä kuvattuihin tai ratapihasopimuksessa sovittuihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä rataverkon haltijaan mahdollisimman pian.

Jos museoliikenteen harjoittajilla on tarvetta säilyttää kalustoaan valtion rataverkolla, kaluston säilyttämisestä on tehtävä sopimus rataverkon haltijan kanssa. Sopimus koskee yhtä aikataulukautta ja sen tekemistä harkitaan aina tapauskohtaisesti. Rataverkon haltija voi kieltäytyä sopimuksen tekemisestä perustelluista syistä.

Rataverkon käyttösopimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasopimus) on kuvattu mahdolliset ratapihakohtaiset toimintatavat yhteisen raiteiden tilannetiedon hallinnan osalta. Lisäksi syksyisin järjestetään alueellisesti luumitöiden suunnittelukokoukset tai muut yhteistyömenettelyt, joihin rautatieliikenteen harjoittajat voivat osallistua.

Vaarallisten aineiden seisottamisesta on kerrottu lisää verkkoselostuksen luvussa 2.4.3.

Tilapäiset tarpeet

Rautatieliikenteen harjoittaja voi ilmoittaa aikataulukauden sisällä tapahtuvat tilapäiset, määräaikaiset seisontaraidetarpeet JETI-järjestelmän ennakkosuunnitelmalla, jolloin Fintrafficin liikennesuunnittelu katsoo seisottamisraiteen soveltuvuuden. Ratkaisut äkillisiin kaluston seisottamistarpeisiin määrittää Fintrafficin liikennesuunnittelu, liikenneohjaaja tai tarvittaessa rataliikennekeskus tilannetiedon (ml. ratapihan tilanteen läpikäynti tarvittavasti ratapihan eri toimijoiden kanssa) perusteella.

Seisontaraidehakemuksen käsittelyn kannalta olennaisia tietoja ovat seisontaraidetarpeen kesto ja ajankohta, määrä (raidepituustarve) sekä sijainti. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee huomioida raiteistokaaviossa esitetty raiteen pituuskaltevuus ja varmistaa kaluston paikallaan pysyminen.

Seisontatarpeet merkitään myös LIIKE-järjestelmään ennakoilmoitusten kautta, joten rautatieliikenteen harjoittajan on syötettävä tiedot JETI-järjestelmään ja huolehdittava, että ilmoitus poistuu JETIstä heti, kun seisontatarve päättyy. Mikäli seisotustarve edelleen päättymisajankohdan jälkeen jatkuu, tekee rautatieliikenteen harjoittaja uuden JETI ilmoituksen tai ilmoittaa välittömästi tiedosta alueen liikennesuunnitteluun tai rataliikennekeskukseen. Liikennesuunnittelu tai rataliikennekeskus voi kuitenkin evätä seisottamisluvan, mikäli tilanne niin vaatii. Rautatieliikenteen harjoittajan on tällöin kohtuujassa siirrettävä kalusto toisaalle osoitettuun seisontapaikkaan.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Seisontaraidetarpeisiin vastataan 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi. Äkillisiin kaluston seisottamistarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on ratapihasopimusten ja museoliikennöitsijöiden kaluston säilyttämistä koskevien sopimusten osalta Väylien käyttö - osaston sopimusvastaava ja tilapäisten seisontatarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu (kts. luvut 1.2 ja 6.1).

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu verkkoselostuksen luvussa 6.2.2 (Etusijajärjestys ratapihoilla). Ratapihasopimuksissa on voitu tarvittaessa sopia muusta noudatettavasta etusijajärjestyksestä ratapihakohtaisesti. Etusijajärjestyksen lisäksi huomioidaan jo myönnettyt reittien käyttöoikeudet, jotka liittyvät haettuihin palveluihin, kyky käyttää haettua kapasiteettia sekä voimassa olevat ratapihasopimukset (2017/2177 artikla 11).

Liikennepaikkojen junaliikenteen liikenteenohjauksesta vastaa rataverkon haltija ja sen palveluntuottajana liikenteenohjausyhtiö. Ratapihoilla rajoitetun alueen liikenteenohjausta hoitaa kyseisen alueen kunnossapidosta vastaava palveluntuottaja. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatiedon extranetissä otsikolla [Liikenteenohjauksen yhteystiedot](#).

Ristiriitaiset raiteistonkäyttötarpeet pyritään sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa kaluston seisottamista varten (2017/2177 artikla 10).

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE). Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta tai liikenteenohjauksesta.

Palvelupaikan kuvaus: Valtion rataverkon VAK-ratapihojen VAK-seisontaraiteiden käytöstä

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on nimennyt asetuksen mukaiset vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksien (VAK) ratapihat määräyksessään (RVI/2120/090/2007, 15.1.2008). Väylävirasto toimii nimettyjen VAK-ratapihojen haltijana. Traficom valvoo VAK-ratapihojen toimintaa.

Vaarallisten aineiden kuljetuksista annetussa laissa (VAK-laki) 719/1994 on säädetty, että rautatieyrityksellä tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuus selvitys Traficom nimeämälle VAK-ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Väylävirasto kokoaa ja täydentää turvallisuus selvityksen koko ratapihalle ja huolehtii siitä, että turvallisuus selvityksessä kuvatut toiminnot muodostavat turvallisuuden kannalta toimivan kokonaisuuden.

VAK-ratapihan turvallisuus selvityksen liitteeksi on laadittu ratapihaa koskeva riskinarviointi sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Riskinarvioinnissa on huomioitu ihmisiin, ympäristöön ja omaisuuteen kohdistuvia vaaroja sekä suuronnettomuusvaarojen mahdollisuudet. Sisäinen pelastussuunnitelma täydentää turvallisuus selvitystä kuvaten ratapihan varustelua ja varautumiskeinoja onnettomuuksiin, sisältäen vakavimpien onnettomuuksien lämpösäteily- ja leviämismalleja sekä toimintaohjeita onnettomuustilanteisiin.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto, Väylien käyttö-osasto, Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki Fintraffic Oy, Palkkatilanportti 1, 00240 Helsinki, Fintrafficin liikennesuunnittelun yhteystiedot löytyvät [Väylän internet](#)-sivustolta ja [Fintrafficin internet-sivustolta](#)

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa pieniä muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 VAK-kaluston käsittely ja seisottaminen

VAK-kaluston seisontaraiteet ovat VAK-ratapihojen raiteita, jotka ovat ensisijaisesti varattu kuljetustehtävää odottavan VAK-kaluston säilytystä varten. Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa vaarallisten aineiden käsittelystä sekä seisottamisesta (säilytys) erikseen määritellyillä VAK-ratapihoilla ja niiden osilla.

Traficommin nimeämät VAK ratapihat sijaitsevat Haminassa, Joensuussa, Kotkassa, Kouvolassa, Kokkolassa, Niiralassa, Oulussa, Riihimäellä, Sköldvikissä, Tampereella, Turussa sekä Vainikkalassa. Vaarallisten aineiden säilytys on sallittua vain VAK-ratapihoilla.

Liikutettaessa tai seisotettaessa kalustoa, jossa kuljetetaan vaarallisia aineita, noudatetaan Väyläviraston junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussääntöjä (Jt). Rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstön tulee tuntea VAK-ratapihojen turvallisuusselvitykset, pelastussuunnitelmat ja niiden vaatimukset oman toimintansa osalta. Pelastussuunnitelmat ja turvallisuusselvitykset löytyvät Väyläviraston ratatiedon extranetistä.

Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa alueella liikkuvan henkilöstönsä perehdytyksestä.

VAK-junien osalta kokoonpanotietojen on oltava aina liikenteenohjauksen käytettävissä onnettomuus- ja pelastustilanteita varten. Kokoonpanotietoja ovat junan tai seisovan kaluston kalustoyksiköiden numerot sekä junan kokonaispituus ja -paino. Lisäksi VAK-junien osalta on oltava vaunukohtaisesti tiedot vaarallisista aineista ja niiden määrästä mukaan luettuna aineiden YK-numerot.

VAK-kaluston tilapäisissä ruuhkatilanteissa, on rautatieliikenteen harjoittajien siirrettävä VAK-ratapihoilla säilytettävää ei VAK-kalustoa Väyläviraston tai Fintrafficin liikennesuunnittelijan nimeämiin tilapäisiin säilytyspaikkoihin. Väylävirasto tai Fintrafficin liikennesuunnittelija ilmoittaa kulloisestakin siirtotarpeesta.

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Palvelupaikan kuvaus

VAK- ratapihojen VAK-seisontaraiteet liikennepaikoittain on listattu verkkoselostuksen liitteessä 2B.

Väylävirasto tai operatiivisessa tilanteessa Fintrafficin liikennesuunnittelu tai liikenteenohjaaja voivat rajoittaa myös muiden yksiköiden kulkua edellä mainituilla alueilla vaarallisten aineiden turvallisuusnäkökohdat huomioiden. Rajoitukset eivät koske yksiköiden uudelleen reitityksiä ennalta suunniteltujen rata-
töiden yhteydessä tai äkillisissä operatiivisissa tilanteissa.

3.2 Palvelupaikan osan nimi

VAK-seisontaraiteiden nimeäminen noudattaa rakennetta, jossa edessä on liikennepaikan lyhenne ja sen perässä raiteen numero (=raidetunnus). Raidetunnukset näkyvät ratakapasiteetin hallintajärjestelmissä sekä raiteistokaavioissa (ks. myös kohta 5.2).

3.2.1 Sijainti

VAK-seisontaraiteistojen sijainnit on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 2B ja karttapalvelussa.

3.2.2 Aukioloajat

VAK-seisontaraiteet ovat sopimuksen mukaan käytettävissä 24/7. Mikäli ratapihalla on poikkeavia palveluaikoja (liikenteenohjaus, ratapihaliikenneohjaus tai vaihdemiespalvelu) tieto löytyy LIIKE-järjestelmästä. Tiedot voi pyytää myös listattuna palveluluaika@fintraffic.fi.

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

VAK-seisontaraiteiden lukumäärä ja pituus (metreinä) on ilmoitettu verkkoselostuksen liitteessä 2B.

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Seisontaraiteiden teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu muutoksia.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

VAK-seisontaraiteiden käytöstä ei tällä hetkellä peritä maksua.

4.2 Tiedot alennuksista

VAK-seisontaraiteiden käytöstä ei myönnetä alennuksia.

4.3 Käyttöehdot

4.4 Juridiset vaatimukset

VAK-ratapihoille, joilla toimii useita rautatieliikenteen harjoittajia, laaditaan Väyläviraston johdolla tarvittaessa ratapihasopimus. Ratapihasopimukset ovat aikataulukausikohtaisia ja ne neuvotellaan uudelleen ennen jokaisen aikataulukauden alkua. Ratapihasopimus voidaan neuvolla uusiksi myös kesken aikataulukauden.

Ratapihoja, joilla on voimassa ratapihasopimus, sekä voimassa olevien sopimusten mallia voi tarvittaessa tiedustella Väylien käyttö -osastolta. On kuitenkin huomioitava, että sopimusmalli voi muuttua kyseisen verkkoselostuksen aikataulukaudelle.

Ratapihoille otetaan käyttöön myös tilannekuvan muodostamiseksi SAAGA-kapasiteettihallintajärjestelmä vuoden 2022 aikana. Järjestelmä korvaa tulevaisuudessa erilliset ratapihasopimukset. Tarvittaessa voidaan kuitenkin laatia erillinen ratapihasopimus ja käyttää SAAGA kapasiteettihallintajärjestelmää samanaikaisesti, turvallisuuden tai käytäntöjen varmistamiseksi.

4.5 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselveidon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatiedon ekstranetissä sijaitsevista raiteistokaavioista: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/aineistot/ratatiedon-extranet>. Lisäksi verkkoselostuksen liitteessä 2B on kuvattu VAK-seisontaraidepituudet.

4.6 IT-järjestelmät

Ratapihujen raiteet näkyvät Fintrafficin tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE/SAAGA) ja sen eri moduuleissa. VAK-seisontaraiteiden tilapäisiin ja määräaikaiseen varaamiseen käytetään JETI-järjestelmää (Junaliikenteen EnnakoTietojärjestelmä) tai Saagaa. Tietojärjestelmistä on lisätietoa sivustolla <https://www.fintraffic.fi/fi/raide/tietojarjestelmat>

Rataverkon haltija Väylävirasto antaa myös lisätietoa ratapihujen seisontaraiteista. Mikäli seisontaraiteiden käyttötarve on jatkuvaa, Väyläviraston johdolla laaditaan tarvittaessa ratapihasopimus eri toimijoiden kesken. Ks. luku 6.

5 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

5.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Sopimustaso

VAK-ratapihujen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa. Käyttötarpeet käsitellään yhtäaikaaisesti muiden ratapihujen raiteistojen käyttötarpeiden kanssa. Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttösopimusneuvotteluihin mennessä vapaamuotoisen arvion kaluston seisottamistarpeistaan (raiteiden varautuminen) liikennepaikkakohtaisesti. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasopimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana ratapihujen raiteiston käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä liitteessä kuvattuihin tai ratapihasopimuksessa sovittuihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä rataverkon haltijaan mahdollisimman pian.

Rataverkon käyttösopimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasopimus) on kuvattu mahdolliset ratapihakohtaiset toimintatavat yhteisen raiteiden tilannetiedon hallinnan osalta. Lisäksi syksyisin järjestetään alueellisesti luumitöiden suunnittelukokoukset tai muut yhteistyömenettelyt, joihin rautatieliikenteen harjoittajat voivat osallistua.

Tilapäiset tarpeet

Rautatieliikenteen harjoittaja voi ilmoittaa aikataulukauden sisällä tapahtuvat tilapäiset, määräaikaiset seisontaraidetarpeet JETI-järjestelmän ennakkosuunnitelmalla tai SAAGA-tietojärjestelmällä, jolloin Fintrafficin liikennesuunnittelu

katselmoi seisottamisraiteen soveltuvuuden. Ratkaisut äkillisiin kaluston seisottamistarpeisiin määrittää Fintrafficin liikennesuunnittelu, liikenneohjaaja tai tarvittaessa rataliikennekeskus tilannetiedon (ml. ratapihan tilanteen läpikäynti tarvittavasti ratapihan eri toimijoiden kanssa) perusteella.

VAK-seisontaraidehakemuksen käsittelyn kannalta olennaisia tietoja ovat seisontaraidetarpeen kesto ja ajankohta, määrä (raidepituustarve) sekä sijainti. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee huomioida raiteistokaaviossa esitetty raiteen pituuskaltevuus ja varmistaa kaluston paikallaan pysyminen. VAK-kaluston tilapäistä seisotusta voi tehdä vain Traficom nimeämällä VAK-ratapihoilla.

5.2 Hakemuksiin vastaaminen

Seisontaraidetarpeisiin vastataan 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi. Äkillisiin kaluston seisottamistarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on ratapihasopimusten Väyliä käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten seisontatarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu (kts. luvut 1.2 ja 6.1).

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu verkkoselostuksen luvussa 6.2.2 (Etusijajärjestys ratapihoilla). Ratapihasopimuksissa on voitu tarvittaessa sopia muusta noudatettavasta etusijajärjestyksestä ratapihakohtaisesti. Etusijajärjestyksen lisäksi huomioidaan jo myönnetty reittien käyttöoikeudet, jotka liittyvät haettuihin palveluihin, kyky käyttää haettua kapasiteettia sekä voimassa olevat ratapihasopimukset (2017/2177 artikla 11).

Liikennepaikkojen junaliikenteen liikenteenohjauksesta vastaa rataverkon haltija ja sen palveluntuottajana liikenteenohjausyhtiö. Ratapihoilla rajoitetun alueen liikenteenohjausta hoitaa kyseisen alueen kunnossapidosta vastaava palveluntuottaja. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatiedon extranetissä otsikolla [Liikenteenohjauksen yhteystiedot](#).

Ristiriitaiset raiteistonkäyttötarpeet pyritään sovittelemaan keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa kaluston seisottamista varten (2017/2177 artikla 10).

5.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE/SAAGA). Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta tai liikenteenohjauksesta.

Palvelupaikan kuvaus: Huoltotilat ja -laitteet

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelupaikankuvaus kuvaa valtion rataverkolla sijaitsevien, Väyläviraston omistamien liikkuvan kaluston huoltotilojen ja -laitteiden käyttömahdollisuuksia ja -ehtoja.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 2 tarkoitettu peruspalvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Väylävirasto, Radanpidon palvelut-yksikkö
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa pieniä muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Huoltotilat ja -laitteet

Väyläviraston omistamalla Ilmalan ratapihalla on rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä liikkuvan kaluston huoltotiloja ja -laitteita. Ilmalan ratapihan huoltolaitteiden käyttö kuuluu peruspalveluihin.

Ilmalan varikolla olevat käyttövalmiushuoltotasot ovat Väyläviraston tarjoamia palveluja. Käyttövalmiushuoltoraiteilla tarjottavia palveluja ovat kevyen polttoöljyn ja veden tankkaus, vahvavirran syöttö, sähkökeskukset, paineilma- ja lämmityspostit, jarrujenkoettelu paineilmalla sekä lokatankkien alipainetyhjennys. Lisäksi kaluston pesulle ja vetureiden hiekoituslaitteiden hiekan lisäämiselle on omat raiteensa. Öljynvaihtopiste on varustettu ympäristön suojaamiseksi öljyn imeytysmatolla.

Väylävirasto ei tarjoa huolto- ja kunnossapitopalveluja rautatiekaluston tekniseen huoltoon. Ilmalan ratapihan alueella on myös VR Yhtymä Oy:n Helsingin varikko, jolla on vaunuhalleja, huolto- ja pesuhalleja, veturitalleja sekä sorveja. VR Yhtymä Oy:n tarjoamat palvelut sekä hinnat löytyvät yrityksen verkkoselostuksesta.

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Ilmalan ratapihalla sijaitsevat, Väyläviraston omistamat huoltolaitteet esitetty raiteistokaaviossa sekä verkkoselostuksen karttapalvelussa.

Ilmalan ratapihan raiteistot on kuvattu [Ratatieidon extranetissä julkaistavissa raiteistokaavioissa](#).

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Helsingin varikko, Ilmalan ratapiha.

3.2.1 Sijainti

Ilmalan ratapihan palvelujen ja laitteiden sijainti ja niille pääsy on kuvattu raiteistokaaviossa.

3.2.2 Aukioloajat

Ilmalan ratapihalle on pääsy kaikkina viikonpäivinä ympäri vuoden.

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Väyläviraston omistamat huoltotilat ja -laitteet ovat rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä liikkuvan kaluston huoltoa varten. Huoltoraiteiden lukumäärä, pituus ja palvelut on esitetty raiteistokaavioissa. Teknisiä ominaispiirteistä lisätietoja antaa palvelupaikan ylläpitäjä (ks. luku 1.2).

3.2.4 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Ei suunnitteilla olevia merkittäviä muutoksia.

4 Maksut

4.1 Tiedot maksuista

Ilmalan ratapihan käytön laskutus perustuu siirtoajolle myönnettyyn kapasiteettiin, jota ei ole peruttu. Käyttömaksun suuruus on 16,20 euroa/siirtoajo.

Tässä tarkoitettu siirtoajo ei vastaa raideliikennelain mukaista siirtotyötä vaan on rautatieyrityksen itse tekemää kaluston siirtämistä junana tai vaihtotyönä Ilmalan ratapihalle esimerkiksi Helsingin päärautatieasemalta.

Saapuvien siirtoajojen määrä lasketaan rautatieyrityskohtaisesti rataverkon haltijan raportointijärjestelmän tietojen perusteella puolittamalla siirtoajojen määrä kaksinkertaisen laskuttamisen välttämiseksi (saapuvat sekä lähtevät siirrot). Laskutus tapahtuu kuukausittain edellisen kuukauden tietojen ollessa käytettävissä, ellei käyttö sopimuksessa ole muuta sovittu.

Käyttömaksun vastineeksi rautatieyrityksillä on oikeus käyttää Ilmalassa sijaitsevan Helsingin varikon raiteita, niillä sijaitsevia jarrujenkoettelujärjestelmiä sekä käyttövalmiushuoltotasoja laitteineen (muun muassa 1 500 V syöttökäukset ja 400 V pistorasiakeskukset) ja siirtyä ratapihan palveluihin.

Käyttömaksu ei kata rautatieyrityksen liikkuvan kaluston huoltotoiminnassa tarvittavan veden, sähkön, öljyn, hiekan tai muun vastaavan hyödykkeen toimitamista taikka palveluiden käytössä syntyvän jätteen käsittelyä tai kuljettamista. Erillisiä käyttömaksuja voivat Ilmalan ratapihalla periä myös muut toimijat tuottamistaan palveluista, kuten sorvin ja huoltohallien käytöstä eikä niiden hinnoittelua ole kuvattu tässä (lisätietoja muun muassa VR Yhtymä Oy:n verkkoselostuksessa).

Käyttömaksua tarkastetaan samalla indeksikorotusmenettelyllä kuin ratamaksun perusmaksua. Vuosittaisten indeksitarkistusten lisäksi muita käyttömaksun muutoksia voidaan tehdä erityisistä syistä ja niistä ilmoitetaan ennakkoon, kuten ratamaksun perusmaksun osalta.

4.2 Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Väyläviraston raiteistot ja palvelut ovat kaikkien toimijoiden käytettävissä. Raiteistojen ja palvelujen käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa. Yksityiskohtaisempi Ilmalan ratapihan raiteiden käytöstä sopiminen on kuvattu liitteessä 4A.

Kaluston huolto, puhdistus tai kunnostus on tehtävä tähän tarkoitukseen soveltuvilla paikoilla ja siitä on erikseen sovittava rataverkon haltijan kanssa ennen toiminnan aloittamista valtion rataverkon raiteilla.

Rataverkon haltija antaa tarvittaessa rautatieyritykselle tässä tarkoitettujen laitteiden ja rakenteiden käytön opastuksen ja mahdollisen ohjeistuksen. Saatuaan rautatieyritykseltä tiedon laitteita tai rakenteita koskevasta vahingosta tai vikaantumisesta, rataverkon haltija huolehtii siitä, että ne saatetaan ilman aiheetonta viivästystä käytön edellyttämään riittävän hyvään kuntoon.

Rautatieyrityksen on sitouduttava suunnittelemaan ja toteuttamaan laitteiden ja rakenteiden käytön siten, että työ- ja junaturvallisuutta koskevia sääntöjä ja määräyksiä noudatetaan. Rautatieyrityksen on sitouduttava antamaan riittävä käyttökoulutus kaikille niille henkilöille, jotka sen puolesta tai lukuun käyttävät näitä laitteita tai rakenteita. Rautatieyrityksen on valvottava, että sen oma tai sen puolesta tai lukuun toimiva muu henkilöstö käyttää laitteita ja rakenteita huolellisesti ja niiden käyttöä koskevan mahdollisen ohjeistuksen ja käytön opastuksen mukaisesti ja että laitteet ja rakenteet eivät käytöstä johtuvista syistä vahingoitu tai vikaannu.

VR Yhtymä Oy:n tai muiden tuottamista palveluista on sovittava palvelun tuottajan kanssa.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselveidon tarve selviävät raidekohtaisesti [Ratatiedon ekstranetissä julkaistavista raiteistokaavioista](#).

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Huolto- ja kunnossapitopalveluiden käyttö edellyttää käytöstä sopimista huolto- ja kunnossapitopalveluiden tarjoajien kanssa. Rataverkon haltija ei tarjoa huolto- ja kunnossapitopalveluja. Lisätietoja saa VR:n Internet-sivulta.

5.4 IT-järjestelmät

Kapasiteetinhallintajärjestelmien käytöstä lisätietoa löytyy [Fintraffic Oy:n verkkosivuilta](#).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Ilmalan ratapihan käyttöä ja palveluita koskeviin hakemuksiin liittyvät menettelyt on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 4A. Rautatieyrityksen tulee toimittaa rataverkon haltijalle käyttösopimusneuvotteluihin mennessä arvio vuosittaisesta palvelutarpeesta eli kuukausittaisesta siirtoajojen lukumäärästä.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Väyläviraston tarjoamien palvelujen käyttöä koskeviin hakemuksiin vastataan Rautatiealan sääntelyelimen asettamien määräaikojen (Dnro TRAFICOM/270984/03.06.04/2019) puitteissa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi.

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on käyttösopimusten osalta Väylien käyttöpalvelut -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu (ks. luvut 1.2 ja 6.1).

Ristiriitaiset palvelujen käyttötarpeet pyritään sovittelemaan keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa. Ilmalan ratapihan osalta lisätietoa menettelyistä esitetään liitteessä 4A

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä. Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta tai liikenteenohjauksesta.

Päivitetty 23.6.2022



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-812-0
www.vayla.fi