



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
60/2021

Rautateiden verkkoselostus 2023



Päivitetty 15.6.2023

Rautateiden verkkoselostus 2023

Väyläviraston julkaisuja 60/2021

Kannen kuva: Markku Nummelin

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-907-3

Tämän dokumentin sisältö ei ole kaikilta osin saavutettava.

Versiohistoria

Pvm	Versio	Muutos
15.10.2021	Lausuntoversio	Lausuntoversio
10.12.2021	Julkaisuversio	Julkaisuversio
25.4.2022	Lausuntoversio	Esipuhe ja teksti. Liitteet: 2B, 2E, 2H, 2K, 2M, 4A, 5C, 5D, 5J, 7A, 7B, 7C, 7D, 7E
23.6.2022	Julkaisuversio	Esipuhe ja teksti, kohdat 2.3.5 ja 2.4.6, liitteet 2E, 2F, 2K, 2M, 6B
17.10.2022	Lausuntoversio	Esipuhe ja teksti. Liitteet 2B, 2E, 2F, 2G, 2K, 2L, 2M, 5G, 7A, 7D, 7E
9.12.2022	Julkaisuversio	Esipuhe ja teksti, liitteet 2M, 5G, 5H, 7C
2.5.2023	Lausuntoversio	Esipuhe ja teksti, liitteet 2B, 2C, 2E, 2F, 2G, 2K, 2M, 5F, 5K, 7B, 7C, 7D, 7E, 7F, 7J
15.6.2023	Julkaisuversio	Liitteet 7D, 7E

Esipuhe

Väylävirasto valtion rataverkon haltijana julkaisee [raideliikennelain \(1302/2018\)](#) mukaisesti verkkoselostuksen valtion rataverkosta aikataulukaudella 2023. 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 11.12.2022 ja päättyy 9.12.2023.

Verkkoselostus 2023 on tehty edellisen verkkoselostuksen pohjalta kehittämällä sitä käyttäjiltä saadun palautteen ja muiden eurooppalaisten rataverkon haltijoiden verkkoselostusten perusteella. Verkkoselostus 2023 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 2023 noudattelee yleistä eurooppalaista sisältörakennetta. 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.

Helsingissä, 10.12.2021

Väylävirasto

Sisällysluettelo

VERSIOHISTORIA	3
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	14
1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen.....	15
1.5.1 Voimassaolo	15
1.5.2 Päivittäminen	15
1.5.3 Julkaiseminen.....	15
1.6 Rautatiesektorin toimijat ja yhteystiedot	15
1.7 Rataverkon haltijoiden välinen kansainvälinen yhteistyö	18
1.7.1 Rautateiden rahtiliikennekäytävät Suomessa	18
1.7.2 RailNetEurope.....	19
1.7.3 Muu kansainvälinen yhteistyö	19
2 RATAVERKKO	20
2.1 Johdanto.....	20
2.2 Rataverkon laajuus.....	20
2.2.1 Rajaus	20
2.2.2 Liittyvät rataverkot	20
2.3 Rataverkon kuvaus.....	21
2.3.1 Maantieteellinen kuvaus.....	21
2.3.2 Raideleveys.....	21
2.3.3 Rautatieliikennepaikat	21
2.3.4 Ulottumat	22
2.3.5 Painorajoitukset	22
2.3.6 Kaltevuus.....	22
2.3.7 Nopeus	22
2.3.8 Junapituus	23
2.3.9 Sähkönsyöttöjärjestelmä.....	23
2.3.10Turvalaitejärjestelmät	23
2.3.11Liikenteenohjauksen järjestelmät.....	23
2.3.12Viestinnän järjestelmät.....	25
2.3.13Junien kulunvalvonta.....	26
2.4 Liikennerajoitukset.....	27
2.4.1 Erikoistunut ratakapasiteetti.....	27
2.4.2 Ympäristöön liittyvät rajoitukset	27
2.4.3 Vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset	27
2.4.4 Tunneleista johtuvat rajoitukset	29
2.4.5 Silloista johtuvat rajoitukset.....	29
2.4.6 Muut rajoitukset.....	29
2.5 Rataverkon käytettävyys	30
2.6 Rataverkon kehittämissuunnitelmat.....	31
3 RATAVERKOLLE PÄÄSY	34

3.1	Johdanto.....	34
3.2	Yleiset rataverkolle pääsyn edellytykset	34
3.2.1	Edellytykset ratakapasiteetin hakemiselle	35
3.2.2	Edellytykset rataverkon käytölle	35
3.2.3	Toimilupa.....	35
3.2.4	Turvallisuustodistus.....	36
3.2.5	Vakuuttamisvelvollisuus.....	36
3.3	Rataverkon käytön sopimukset	37
3.3.1	Puitesopimus.....	37
3.3.2	Muut sopimukset	37
3.3.3	Yleiset ehdot, määräykset ja ohjeet	39
3.4	Eriyiset vaatimukset.....	39
3.4.1	Rautateiden liikkuvan kaluston hyväksyntä.....	39
3.4.2	Liikenneturvallisuustehtävissä ja muissa turvallisuuden kannalta olennaisissa tehtävissä toimivan henkilöstön hyväksyntä	40
3.4.3	Erikoiskuljetukset	40
3.4.4	Vaarallisten aineiden kuljettaminen	41
3.4.5	Liikkuvan kaluston koeajot	41
4	RATAKAPASITEETIN JAKAMINEN	42
4.1	Johdanto.....	42
4.2	Prosessin yleiskuvaus	42
4.2.1	Ratakapasiteetin hakeminen	42
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	Yhteensovittamismenettely	51
4.5.4	Ristiriitaisuuksien ratkaiseminen.....	52
4.6	Ylikuormitettu rautatiereitti	52
4.7	Erikoiskuljetukset ja vaaralliset aineet.....	54
4.8	Myönnetyn ratakapasiteetin muuttaminen.....	55
4.8.1	Rautatieliikenteen harjoittajan tekemät muutokset.....	55
4.8.2	Rataverkon haltijan tekemät muutokset	55
4.8.3	Käyttämätön ratakapasiteetti	55
4.8.4	Myönnetyn kapasiteetin peruuttaminen	56
4.9	Eurooppalaisen yhteisen aikataulu- suunnitteluprosessin kehittäminen (TTR).....	56
5	PALVELUT JA MAKSUT	57
5.1	Johdanto.....	57
5.2	Maksujen perusteet	57
5.3	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut ja maksut	58
5.3.1	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuudet	58
5.3.2	Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut	58
5.3.3	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksien maksut.....	60
5.4	Peruspalvelut ja maksut.....	60
5.5	Lisäpalvelut ja maksut	61
5.5.1	Sähköenergian siirtopalvelu	61
5.5.2	Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset	61

5.5.3	Vaihtotyön liikenteenohjaus	61
5.5.4	Raiteistonkäytön suunnittelupalvelut.....	62
5.5.5	Rakennusten ja maa-alueiden käyttö	62
5.5.6	Ratatekninen oppimiskeskus.....	62
5.6	Oheispalvelut ja maksut	62
5.6.1	Viestintäpalvelut.....	62
5.6.2	Liikenteen laadun valvomo ja liikkuvan kaluston valvonta.....	62
5.6.3	Turvavalvomo	62
5.7	Taloudelliset sanktiot ja kannustimet	62
5.7.1	Rautatieliikenteen harjoittajan muuttama myönnetty ratakapasiteetti.....	62
5.7.2	Väyläviraston muuttama myönnetty ratakapasiteetti	62
5.7.3	Käyttämätön ratakapasiteetti	63
5.7.4	Myönnetyn ratakapasiteetin peruuttaminen.....	63
5.7.5	Kannustimet ja alennukset.....	63
5.8	Suorituskannustinjärjestelmä	63
5.9	Maksujen muutokset	64
5.10	Maksujen periminen.....	64
6	RATAVERKON KÄYTTÖ	65
6.1	Johdanto.....	65
6.2	Operatiivisen toiminnan käytännöt	65
6.2.1	Periaatteet	65
6.2.2	Operatiivisen tilanteen toimintaohjeet	66
6.2.3	Häiriötilanteet.....	68
6.3	Tietotekniset työkalut	70
7	PALVELUPAIKAT.....	71
7.1	Johdanto.....	71
7.2	Palvelupaikkojen kuvaukset.....	71
7.3	Rataverkon haltijan palvelupaikat	72
7.3.1	Matkustajaliikenteen asemat	72
7.3.2	Tavaraliikenteen terminaalit	72
7.3.3	Ratapihat ja junamuodostus.....	72
7.3.4	Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet)	72
7.3.5	Muut tekniset laitteet.....	73
7.3.6	Satamien palvelut.....	73
7.3.7	Pelastus- ja avustustoiminnot.....	73
7.3.8	Polttoaineen tankkauspaikat.....	73

LIITTEET

Liite 2A	Rataosien perustiedot
Liite 2B	Rautatieliikennepaikat
Liite 2C	Kuormaulottuma
Liite 2D	Aukean tilan ulottuma
Liite 2E	Yliraskaiden vaunujen kuljetukset
Liite 2F	Venäläisen standardin mukaisten vaunujen 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	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: Liikenteen laadun valvomo ja liikkuvan kaluston valvonta
Liite 5G	Liikkuvan kaluston valvontalaitteet
Liite 5H	Palvelukuvaus: Turvalvomo
Liite 5J	Suorituskannustinjärjestelmä
Liite 5K	Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat
Liite 5X	Palvelukuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset
Liite 6A	Operatiivisen toiminnan vastuut
Liite 6B	Turvallisuusasiat
Liite 7A	Palvelupaikankuvaus: 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 Fintrafficin tytäryhtiö, joka tuottaa rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita. Fintrafficin palveluita ovat mm. rautateiden liikenteenohjaus, liikennesuunnittelu, kapasiteetin hallinta, 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 ennakoilmoituksia ja radan liikennöitävyyteen vaikuttavia tietoja. Järjestelmässä laaditaan ja hyväksytään rataverkolla tehtävien ratatöiden ennakkosuunnitelmat ja muut ennakkosuunnitelmat. JETIä käytetään myös rata- 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 pysähtymiskäyttötymiseltä 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 kapasiteettivarauksia 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. rataverkolla 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. Pisteiden sähköpostiosoite on oss@vayla.fi.

Palvelun hakijalla tarkoitetaan palvelujen hakijalla julkista tai yksityistä yhteisöä tai toiminnanharjoittajaa, kuten ratakapasiteetin hakijaa, rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) IV osan 1 luvun 5 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää tai muuta palvelua tarvitsevaa tahoa, joka hakee palvelupaikan ylläpitäjältä sen tarjoamia rautatieliikenteen tuki- ja huoltopalveluja omaan käyttöön tai toisen rautatieliikenteen harjoittajan taikka oppilaitoksen käyttöön ja joihin sovelletaan palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2017/2177.

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-radiopuhelimilla ja yleisen verkon älypuhelimilla, joissa on RAPI-sovellus.

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

Ratatyö on rataverkolla tehtävää työtä, joka edellyttää liikennöinnin keskeyttämisen. Ensimmäisen luokan liikenteenohjauksen alueella ratatyöhön tulee olla liikenteenohjauksen antama ratatyölupa. Ratatyöluvan aikana liikennöinti on keskeytetty ratatyöalueella. Toisen luokan liikenteenohjauksen alueella liikenteenohjaus ei anna ratatyölupaa, vaan ratatyövastaava vastaa itsenäisesti ratatyöstä ja sen turvaamisesta. Ratatyöluvan edellyttämät työt on kuvattu [Radanpidon turvallisuusohjeissa \(TURO\)](#).

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 Raide 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 LIKE-järjestelmän kapasiteetin hallintaan liittyvät toiminnallisuudet sitä mukaan kun SAAGA järjestelmä laajenee valtakunnallisesti..

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. Esi-merkki: tarve liikennöidä läpi vuoden maanantaista lauantaihin tai kolmen kuukauden ajan tiistaisin ja torstaisin.

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

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

VIRVE on TETRA -teknologiaan perustuva radioverkko, jolla tuotetaan korotetun turvallisuus- ja varautumistason radiaviestintäpalveluja 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 keskuhallinnon 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.

1.3 Oikeusperusta

1.3.1 Nykyinen lainsäädäntö

Rataverkon haltija julkaisee raideliikennelain 131 §:n mukaisesti tiedot niistä raideliikennelain säännöksistä sekä sen perusteella annetuista säännöksistä ja määräyksistä sekä muista säännöksistä, jotka koskevat:

1. oikeutta rataverkolle pääsyyn
2. ratamaksujen määräytymisperusteita
3. ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja
4. rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää
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 käyttösojpmusten nojalla rautatieliikenteen harjoittajat sitoutuvat noudattamaan verkkoselostusta.

Verkkoselostuksessa julkaistut tiedot eivät vaikuta rataverkon haltijan antamiin ohjeisiin tai Liikenne- ja viestintäviraston antamiin määräyksiin. Myös verkkoselostuksessa mainittavien 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 etusijajärjestystä
- 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 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 päättymistä eli 12 kuukautta ennen aikataulukauden vaihtumista. Tämä verkkoselostus on tarkoitettu aikataulukaudelle 2023 eli aikataulukaudelle 11.12.2022–9.12.2023. Aikataulukauden 2024 verkkoselostus julkaistaan viimeistään 9.12.2022.

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
Internet: www.vayla.fi

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

Palautetta Väyläviraston ja Fintraffic Raide Oy:n toimialaan liittyvissä asioissa voi antaa [Liikenteen asiakaspalvelun](#) 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
Internet: 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 (Opastinsilta 12 A)
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 (Opastinsilta 12 A)
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) 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](mailto: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](mailto: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](mailto: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 matkustus oikeuden 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 tuo-

tantonsa suunnittelusta, markkinoinnista ja myynnistä, liikennöinnistä sekä reaaliaikaisesta liikenteenhallinnasta. Toimilupa- ja turvallisuustodistusasioissa sekä kaluston rekisteröinnissä Suomeen uusi rautatieyrittäjä voi ottaa yhteyttä Traficomiin 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](#)

Asemanseutujen kehittämissyhtiö 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.

Suomi liittyi RNE:n jäseneksi 1.1.2021.

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

RNE:n tietotekniset työkalut eivät toistaiseksi ole käytössä Suomessa.

1.7.3 Muu kansainvälinen yhteistyö

[European Rail Infrastructure Managers \(EIM\)](#) on Brysselissä toimiva rataverkonhaltijoiden edunvalvontajärjestö. EIM 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.

[PRIME](#) (Platform for Rail Infrastructure Managers in Europe) on komission ja rataverkonhaltijoiden yhteinen alusta, jossa komissio ja rataverkon haltijat keskustelevat ennakoivasti komission tulevista lainsäädäntöesityksistä. Samoin kokouksissa seurataan olemassa olevan lainsäädännön toimivuutta käytännössä.

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 tietaineistoissa](#), [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 rautatieyhdyshyönteessä. Suomen ja Venäjän välinen liikenne ei ole Euroopan talousalueen sisäistä kansainvälistä liikennettä.

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

Satamat muuttuivat rautatiemarkkinasääntelyssä palvelupaikoiksi raideliikennelakimuutoksen myötä helmikuussa 2021.

Rataverkon haltijoiden ja palvelupaikan ylläpitäjien tarjoamia palveluja kuvataan luvussa 7.

2.3 Rataverkon kuvaus

Rataverkon infratiedot esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa, avoimissa tietoineistoissa 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
- 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 nimellismitaltaan 1 524 mm. Nopeudesta riippuvat raideleveyden raja-arvot esitetään Traficomien [Rautatiejärjestelmän infrastruktuuriasajärjestelmässä \(Trafi/18116/03.04.02.00/2012\)](#).

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 1 200 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, junan ei kuitenkaan tarvitse mahtua kaikkien liikennepaikkojen sivuraiteille, jos tällainen juna on muun liikenteen aikataulujen ja häiriönhallinnan näkökulmasta mahdollista ajaa. Rataosuu-
della Vainikkala–Kotka/Hamina sallitaan 1 100 metriä pitkät junat. Liikennepai-
koilla olevat hyötypituudeltaan pisimmät sivuraiteet esitetään liitteessä 2B ja karttapalvelussa. Kaikkien junakulkutieraiteiden hyötypituudet liikennepaikoilla esitetään raiteistokaavioissa (ks. Ratatiedon extranet).

2.3.9 Sähkönsyöttöjärjestelmä

Sähköistyksen nimellisjännite on 25 kV/50 Hz AC. Sähkönsyöttö tapahtuu koko rataverkon sähköistetyllä osalla raiteen yläpuolella olevasta ajojohdosta siten, että jompikumpi tai molemmat kulkukiskot ja paluujohtimet muodostavat paluu-
virtapiirin. Ratajohdon syöttöasemien syöttöalueiden rajalla on erotusjaksot, joiden kohdalta liikkuva kalusto ei voi ottaa virtaa. Erotusjakson kohdalta sähkö-
veturin tai -junan pääkatkaisija on aukaistava. Erotusjakson kohdalla junan säh-
követoyksikkö ei saa pysähtyä.

Ratajohdon maksimivirransyöttökyky sähkövetoiselle kalustolle on 350–800 A. Käytettävissä olevaan virtaan vaikuttaa samanaikainen, sähköenergiaa käyttä-
vän kaluston määrä ja sijainti sähkönsyöttöalueella.

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

Liikkuvan kaluston sähkölaitteiden osalta sähköistys esitetään Traficom mää-
röksessä Rautateiden liikkuva kalusto ([TRAFICOM/224601/03.04.02.00/2021](#)).
[Määräys on luettavissa Finlex-palvelussa](#) sekä Väyläviraston ohjeessa "Rata-
tekniset 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 julkaisussa "[Ratatekniset ohjeet \(RATO\) osa 6 Turvalaitteet](#)" (ks. Rautatie-
ohjeet). Turvalaitteiden käyttöohjeet löytyvät Ratatiedon extranet -palvelusta.

2.3.11 Liikenteenohjauksen järjestelmät

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

Tärkeä tietojärjestelmä rautatieliikenteen harjoittamisen kannalta Suomessa on ratakapasiteetin hallintajärjestelmä (LIIKE ja jatkossa SAAGA), jonka tietoihin pohjautuvat muun muassa kuljettajapäätössovelluksen (KUPLA) sekä matkustajainformaatiojärjestelmän käyttäminen.

Kauko-ohjatut rataosat esitetään karttapalvelussa. Sivu-, kuormaus- ja seison-taraiteilla liikennöitäessä yksikön on kuitenkin mahdollisesti varmistettava kul-kutiet paikallisesti.

Valtion rataverkolla sovelletaan [Traficomien määräystä ohjaus-, hallinta- ja mer-kinanto-osajärjestelmästä \(TRAFICOM/251470/03.04. 02.00/2019\)](#).

Junaliikenteen ennustaminen (ENNE)

ENNE on rautatieliikenteen ennustamis- ja optimointijärjestelmä. Sen avulla voi-daan ennakoida liikennetilannetta koko rataverkolla, jotta päätösten tekemi-seen 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 sovitta-valla tavalla rataverkon haltijalle ja liikenneohjausyhtiölle (Fintraffic Raide Oy:lle) 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 ennus-teita, joita voidaan luovuttaa sellaisenaan matkustajille ja avoimiin rajapintoi-hin.

- Junien valmistumisennusteet lähtöpaikalta lähtöä varten tai lähtöpai-kalle siirtoa varten, kun siirto on aikataulutettu
- Rautatieyrityksen kannalta tarpeelliset raidemuutospyynnöt liikenne-paikoilla, SAAGA-järjestelmällä erityisesti Helsinki ja Ilmala -alueella.
- Seisontaraidevaraukset ja tarpeet ratapihoilla – SAAGAlla tai JETI-järjes-telmällä ennakoilmoitus tai muulla tavoin sopiminen Fintraffic Raide Oy:n 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 vaih-totyö haetaan kapasiteettina, muissakin paikoissa tavoitteena on saada vaihtotyötä kapasiteetin piiriin.
- Muutokset junien keskinäisiin riippuvuuksiin operatiivisessa tilanteessa
- Junakohtaiset tilapäiset nopeusrajoitukset kaluston osittaisen vikaantu-misen 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 ajo-aikaennusteet, 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 antamilla ilmoituksilla. JETI:ssä ylläpidetään reaaliajassa ratatöihin ja junan kuljettamiseen liittyviä tietoja. Ratatyövastaavilla ja junan kuljettajilla tulee olla tieto työn/matkan aikana ja työalueella/matkalla voimassa olevista ennakoilmoituksista sekä liikenteenohjauksen yhteystiedoista.

Kuljettajapäätsovellus (KUPLA)

Rataverkon haltija edellyttää, että kuljettajapäätsovellus (KUPLA) on käytössä kaikissa junaliikenteen 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 [kuljettajapäätsovelluksen \(KUPLA\)](#) 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 ratatyövastaavat (RTV), ratatyöryhmien yhteyshenkilöt sekä ratatyökoneet. RUMalla tehdään myös Rt-ilmoitukset sekä ilmoitetaan liikenteen rajoitteet ja tehdään jännitekatkoilmoitukset. RUMA-sovelluksen tiedot integroidaan LIKE-järjestelmään lisäämällä suunnittelugrafiikkaan linkki RUMA-sovelluksen karttaan. [RUMA-sovelluksessa](#) esitetään myös JETI:ssä tehdyt ennako- ja vuosisuunnitelmat. RUMA-sovelluksen käytön vaatimukset ratatyön yhteydessä on esitetty [Radanpidon turvallisuusohjeissa \(TURO\)](#).

TUTKA

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

2.3.12 Viestinnän järjestelmät

RAILI-palvelu

RAILI-palvelua käytetään ainoastaan liikenneturvallisuuteen liittyvässä viestinnässä.

Rautateiden integroitua liikenneviestintäjärjestelmää RAILLa 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 Traficomilta **käyttöönottolupa** junaliikenteen säännöillä liikkuvaan kalustoon asennettavia VIRVE-puhelimia varten. Lisätietoa asiasta esitetään liitteessä 2J VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä.

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

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

Väylävirasto antaa mm. liikenteenohjausta, liikennöintiä, ratatyötä, muuta radalla tehtävää työtä 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. Traficom voi myöntää poikkeusluvan, 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 [Traficomin määräyksistä](#).

2.4 Liikennerajoitukset

2.4.1 Erikoistunut ratakapasiteetti

Raideliikennelain 118 §:n ja rautatiemarkkinadirektiivin 49 artiklan mukaisesti rautaverkon 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 raitteet). Nämä ns. kaupunkiraitteet 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 laituriraitteet 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 Traficomien 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 Traficomien 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 Traficomien [määräystä vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä.](#)

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

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

Traficom 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. Traficomilla on myös näissä tapauksissa ensisijainen valvontavastuu.

Rataverkon haltija rajoittaa VAK-kaluston tilapäisen seisottamisen Traficomin erikseen määrittelemille valtakunnallisille VAK-ratapihoille (ks. Liite 2B). Lisäksi VAK-asetuksen (195/2002 27 §) mukaan rataverkon haltija ja kuljetuksen suorittaja voivat sopia kiinteästi kuljetukseen liittyvästä tilapäiseen säilytykseen tarkoitettua paikasta. Väyläviraston kanssa sovitut säilytyspaikat on esitetty liitteessä 7J.

VAK-ratapihoilla tilapäisesti säilytetään ensisijaisesti VAK-vaunuja, muu kalusto on rataverkon haltijan pyynnöstä siirrettävä toisaalle VAK-ruuhkatilanteissa tai muissa VAK-säilytystarpeissa. Ilmoitusvelvollisuus VAK-vaunujen seisotuksesta rautatieliikenteenohjaukselle, 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 Traficom.

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

Kansainväliset VAK-rautatiesopimukset

[Ajantasainen tieto kansainvälisistä VAK-rautatiesopimuksista löytyy Traficomin internet-sivuilta.](#)

VAK-ratapihat

Traficomin 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. Traficom suorittaa ratapihatarkastuksen nimetyille VAK-ratapihoille vähintään kolmen vuoden välein. Tarvittaessa osapuolten on osallistuttava alueella järjestettäviin yhteistoimintaharjoituksiin kulloinkin suunnitellussa laajuudessa.

Höyryvetureiden käyttö on kielletty Sköldvikin ratapihalla. VAK-ratapihalla liikennöinnistä on kerrottu lisää "Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöissä (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 sähköistetyn rataverkon syöttöaseman alueella on kunkin syöttöaseman nimellisteho käytettävissä sähköisen junaliikenteen tarpeeseen. Mikäli syöttöasema-alueen sähkövetoisten junien ottama maksimiteho ylittää normaalin tilanteen niin sähköistetyn rataverkon suojaus toimii ja rajoittaa ylikuormituksesta johtuvan kuormituksen aiheuttamien vaurioiden syntymisen.

Pääkaupungin lähiliikennealueella vetokaluston maksimiottoteho ylittää monin kertaaisesti 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 JETI:ssä. 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:

- Pesiökylä–Ämmänsaari
- Saarijärvi–Haapajärvi
- Mynttilä–Ristiina
- Niinisalo–Parkano
- (Lahti)–Loviisa, etenkin osuus Orimattila, 150+407 – Lapinjärvi, 185+432
- (Raisio)–Naantali
- (Ihala)–Viheriäinen
- Seinäjoki–Kaskinen, liikennöinti sallittu akselipainolla 200 kN
- Olli–Porvoo, ainoastaan museoliikennettä

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-radon osuuden Ahonkylä, (noin km 425+000) – Kaskinen (km 530+522) tehostettua kunnossapitoa jatketaan kunnes uusi lastauspaikka valmistuu/kuitenkin enintään vuoden 2024 loppuun asti.
- Joutjärvi–Mukkula (kunnossapitoa rajoitettu 1.1.2023 alkaen)
- Lieksa–Pankakoski (kunnossapitoa rajoitettu 1.1.2023 alkaen)
- Mänttä–Vilppula (kunnossapitoa rajoitettu 1.1.2023 alkaen)

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

Ratatöiden vaikutuksia rataverkon käytettävyyteen on kuvattu luvussa 4.3.

2.6 Rataverkon kehittämissuunnitelmat

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

Ensimmäinen 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikenne 12 -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 § 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 **1-2 kertaa vuodessa**. Tilannekuvan koostamisesta vastaa Traficom ja Väylävirasto tuottaa siihen valtion väyläverkkoaineiston.

[Liikenneverkon strateginen tilannekuva Traficom sivulla.](#)

Väyläverkon investointiohjelma

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 investointiohjelman laatimisesta seuraavaksi 6–8 vuodeksi. Investointiohjelmassa käsitellään sekä isoja kehittämisinvestointeja että perusväylänpidon rahoituksella toteutettavia pienempiä parantamishankkeita. Kyseessä on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman konkretisointi hankkeiden toteuttamisjärjestykseksi ja rahoittamiseksi, ja sitä hyödynnetään talousarvioesitysten valmistelussa. Investointiohjelma ei muuta eduskunnan toimivaltaa talousarviovalmistelussa, vaan talousarviopäätöksistä vastaa edelleen eduskunta. Investointiohjelma 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 2023–2030 valmistui ja julkaistiin kesäkuussa 2022. Investointiohjelma hyväksytään Väyläviraston johtoryhmässä. **Investointiohjelman luonnos vuosille 2024–2031 on ollut lausunnoilla helmikuussa 2023 ja se on julkaistu huhtikuussa 2023.**

[Väyläviraston investointiohjelma.](#)

Väyläverkon suunnitteluohjelma

Suunnitteluohjelma sisältää tietoa Väylävirastossa tehtävästä ratoja koskevasta suunnittelusta. Suunnittelukohteiden ohjelmoinnilla mahdollistetaan väyläverkon investointien riittävä ja oikea-aikainen suunnitteluvalmius ennen päätöksentekoa. Suunnitteluohjelman kohteiden rakentamisesta ei pääsääntöisesti ole vielä tehty päätöstä valtion talousarviossa. Suunnitteluohjelmaa valmistellaan vuosittain.

[Väyläviraston suunnitteluohjelma.](#)

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 huomioiden kunkin radan liikenteellinen merkitys. Rautateiden pääväylien rataosuudet luokitellaan henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ratoihin niiden pääasiallisen liikenneprofilin perusteella. Asetuksessa on annettu vaatimuksia nopeustasoille ja akselipainolle.

[Asetus pääväylistä ja niiden palvelutasosta.](#)

Rataverkkoa koskevia selvityksiä

Väylävirasto ylläpitää asiantuntijanäkemyistä rataverkkoa koskevista näkökohdista monin tavoin. Kokonaisnäkemysten ylläpitämiseksi tuotetaan jatkuvasti erilaisia ja erillisiä selvityksiä eri aiheista. Selvityksiä löytyy Väyläviraston julkaisuista. **Rataverkon kokonaisuutta tarkastellaan aika ajoin omissa selvityksissään. Viimeisin kokonaisuutta tarkasteleva selvitys on vuonna 2021 Liikenne12-suunnitelman laatimisen taustaksi valmistunut "Rataverkon tavoiteltava kehityskuva vuoteen 2050". Selvitys on osin vanhentunut.**

Rataverkon kehittämis- ja parantamishankkeet

Vuonna 2023 ovat käynnissä seuraavat rataverkon kehittämissankkeet:

- Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen (vaihe 1. ja 2.)
- Luumäki–Imatra-rataosan palvelutason parantaminen 2017–2023
- Sähköistykseen rakentaminen rataosille Iisalmi–Ylivieska, Hyvinkää–Hanko ja Tornio–Haaparanta
- Iisalmen kolmioraide
- Kouvola–Kotka–Hamina-rataosien perusparannus ja välityskyvyn parantaminen

-
- Pori–Tampere-radon tasoristeysten poistaminen
 - Joensuun ratapihan parantaminen
 - Espoon kaupunkirata
 - Helsinki–Tampere-rataosan peruskorjauksen aloittaminen
 - Kuopion ratapihan parantaminen
 - Kontiomäki–Pesiökylä-radon parantaminen
 - Oritkarin kolmioraide
 - Kemin biotuotetehtaan raideyhteydet
 - Laurila–Haaparanta–Tornio sähköistys
 - Turun ratapiha ja Kupittaa–Turku-kaksoisraide
 - Tampere–Jyväskylä-radon parantaminen
 - Digiradan kehitys- ja verifiointivaihe

Korjausvelan vähentäminen rataverkolla 2023

- Rataverkon peruskorjaukset (ratalinjat, vaihteet, sillat, turvalaitteet)
- Päärataverkon routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset
- Tasoristeysturvallisuuden parantaminen
- Oulun ratapihan parantaminen
- Tampere–Jyväskylä-radon peruskorjaus
- Kontiomäki–Vuokatti-peruskorjaus ja tasoristeysturvallisuuden parantaminen
- Raakapuun kuormauspaikkojen 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 Traficomien määräyksiä ja Väyläviraston ohjeita. [Tiedot voimassa olevista määräyksistä ovat saatavissa Finlexin internet-sivuilta](#) sekä Traficomien [internet-sivuilta](#). Tiedot Väyläviraston ohjeista ovat saatavissa Väyläviraston internet-sivuilta (ks. Rautatieohjeet).

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

Rautatieliikenteen harjoittaminen valtion rataverkolla edellyttää rautatieyritykseltä seuraavien edellytysten täyttymistä:

1. Rautatieyrityksellä tulee olla liikenteen palveluista annetun lain mukainen Traficomien myöntämä tai vastaava Euroopan talousalueella myönnetty rautatieyrityksen toimilupa.
2. Rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava raideliikennelain mukainen Traficomien myöntämä tai hyväksymä turvallisuustodistus, joka kattaa kaikki ne rautatiereitit, joilla liikennettä aiotaan harjoittaa.
3. Rautatieliikenteen harjoittajalle on myönnetty ratakapasiteettia aiottua liikennettä varten.
4. Rautatieyritys on tehnyt Väyläviraston kanssa rataverkon käyttösopimuksen.
5. Raideliikennelain ja sen nojalla säädetyt tai määrätyt rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täytyvät muutoin.

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

Museoliikenne

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

3.2.1 Edellytykset ratakapasiteetin hakemiselle

Ratakapasiteettia voivat raideliikennelain 4 §:n 27 kohdan mukaan hakea rautatieliikenteen harjoittajat, [liikenteen palveluista annetun lain \(320/2017\)](#) IV osan 1 luvun 4 §:ssä tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset sekä laivaajat, huolitsijat, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajat sekä rautatiealan koulutuslaitokset, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia.

Käytännössä ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmät mahdollistavat muiden tahojen kuin rautatieliikenteen harjoittajien hakemukset säännöllisen liikenteen kapasiteetin osalta. Viimeistään säännöllisen liikenteen vuosikapasiteetin jakopäätöksen julkaisun yhteydessä hakijan tulee ilmoittaa Väylävirastolle (kirjaamo(at)vayla.fi) myönnettyä kapasiteettia käyttävä, kohdassa 3.2 mainitut rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttävä liikennöitsijä sekä luovuttaa kapasiteetti liikennöitsijälle LIIKE-järjestelmässä. Kiireellistä kapasiteettia voivat hakea ainoastaan rautatieliikenteen harjoittajat.

Raideliikennelain 125 §:n mukaan muu ratakapasiteetin haltija kuin rautatieliikenteen harjoittaja voi luovuttaa sille myönnetyn ratakapasiteetin liiketoimintaa varten rautatieliikenteen harjoittajalle. Muilta osin ratakapasiteetin haltija ei saa luovuttaa myönnettyä ratakapasiteettia toiselle eikä ratakapasiteetilla saa käydä kauppaa.

3.2.2 Edellytykset rataverkon käytölle

Valtion rataverkkoa rautatieliikenteen harjoittamiseen voi käyttää kotimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä ja Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden välisessä kansainvälisessä rautatieliikenteessä raideliikennelaissa tarkoitettu rautatieyritys.

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](#). Traficom [myöntää toimiluvan](#) Suomeen sijoittuneelle hakijalle rautatieliikenteen harjoittamiseen. Rautatieliikenteen harjoittamiseen kelpaa myös muualla ETA-alueella myönnetty toimilupa, joka on toimitettava Traficomille tiedoksi.

3.2.4 Turvallisuuustodistus

Raideliikennelain 18 §:n mukaan rataverkolla saa liikennöidä vain rautatieliikenteen harjoittaja, jolla on rautatieliikenteen harjoittamista varten turvallisuuustodistus. Turvallisuuustodistuksella 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 turvallisuuustodistusta raideliikennelain 19 §:n mukaisesti Traficomilta tai EU-virastolta. Jos hakija aikoo harjoittaa rautatieliikennettä kahden tai useamman ETA-valtion alueella, on sen haettava turvallisuuustodistusta EU-virastolta. EU-virasto tarkoittaa tässä tapauksessa European Union Agency for Railways (ERA) -virastoa.

Turvallisuuustodistusta 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 sulkenet 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 turvallisuuustodistusta.

Edellä mainittuja turvallisuuustodistukseen liittyviä asioita tarkennetaan Traficomilta antamassa [ohjeessa turvallisuuustodistuksen hakemisesta](#).

[Lisätietoa turvallisuuustodistuksen 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 Traficomilta vastuuvakuutuksesta koskevasta ohjeesta.](#)

3.3 Rataverkon käytön sopimukset

3.3.1 Puitesopimus

Puitesopimuksesta säädetään rautatiemarkkinadirektiivin 38 ja 42 artiklassa, 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 28, 38 (3) ja 41 (1) artiklassa.

Rataverkon käyttösopimus

Rautatieyrityksen ja museoliikenteen harjoittajan on tehtävä rataverkon haltijan kanssa rataverkon käyttösopimus 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 käyttösopimuksen 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. Käytösopimuksen tekemisen ja ratakapasiteetin myöntämisen jälkeen liikennöinti voidaan aloittaa.

Yksittäisen liikennepaikan käytösopimus

Valtion rataverkkoa tai sen yksittäisiä liikennepaikkoja käyttävien muiden rautatieliikenteen harjoittajien kuin päätoimisten rautatieliikenteen harjoittajien on tehtävä rataverkon haltijan kanssa käytösopimus ennen liikenteen aloittamista. Sopimus tehdään aikataulukaudeksi. Sopimuksen saadaksesen 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 käytösopimuksen 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 käytösopimus

Niiden kunnossapitourakoitsijoiden, joilla on voimassa oleva radan kunnossapitosopimus rataverkon haltijan kanssa (tai rataverkon haltijan kunnossapitäjän aliurakoitsija) ei tarvitse tehdä erillistä rataverkon käytösopimusta 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 käytösopimuksen tarpeen arvioimiseksi.

Sopimus valtion rataverkon raiteiden käyttämisestä kaluston säilyttämiseen

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käytösopimuksessa. Monitoimijaympäristössä voidaan tarpeen mukaan tarkastella ratapihasopimuksen tekemistä kaikkien ko. liikennepaikalla tai ratapihalla liikennöivien kanssa. Lisäksi JETI-järjestelmällä voi anoa raidevarausta Fintraffic Raide Oy:n 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 [Traficomin internet-sivuilla](#). Liikennöinnin ohjeet löytyvät Traficomin 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 Traficomin [myöntämä markkinoillesaattamislupa](#). Markkinoillesaattamislupa myönnetään Suomessa raide-liikennelain perusteella. Raideliikennelaki on linjassa EU:n neljännen rautatiepaketin säännösten kanssa. Rautatiekalustoa koskevat vaatimukset perustuvat yhteiseurooppalaisiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimuksiin, ja Traficom antaa tarvittaessa niitä täydentävät määräykset. Ennen käyttöönottoluvan myöntämistä Traficom voi pyytää mahdollisten rajoitusten määrittämiseksi rataverkon haltijan lausuntoa kalustotyyppin tai -yksikön yhteentoimivuudesta rataverkon kanssa.

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

Väylävirasto on kuvannut ohjeessaan "Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 21 Liikkuva kalusto" rataverkon erityispiirteitä ja ominaisuuksia liittyen liikkuvan kaluston ja radan yhteentoimivuuteen. Ne tulee ottaa huomioon hyväksytettäessä uutta liikkuvaa kalustoa Väyläviraston hallinnoimalle rataverkolle.

3.4.2 Liikenneturvallisuustehtävissä ja muissa turvallisuuden kannalta olennaisissa tehtävissä 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 työturvallisuuslain (738/2002) 11 § edellyttää, että työnantaja varmistuu henkilöstönsä riittävästä pätevydestä erityistä vaaraa aiheuttavissa töissä.

Liikennepalvelulaissa säädetään 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" -ohjeessa määritellään myös radalla tehtävien töiden turvallisuuden kannalta merkittävät työtehtävät ja niiden koulutusohjelmat:

Pienimuotoinen kuljettajatoiminta

Pienimuotoinen kuljettajatoiminta, sen soveltaminen sekä toimijoiden vastuut kuvataan Traficomien [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 Ratatiedon 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 Traficomien [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 Traficomilta. Väylävirastolta on saatavilla rataverkon tietoja koeajoja varten erikseen pyydettäessä.

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

4 Ratakapasiteetin jakaminen

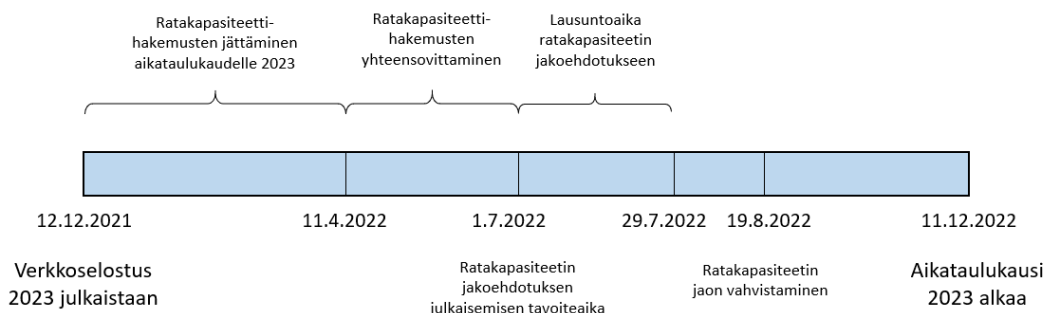
4.1 Johdanto

Ratakapasiteetin hakemisen ja jakamisen oikeusperusta kuvataan rautatiemarkkinadirektiivissä, luku 4, jakso 3 ja liite IV 3, raideliikennelain luvussa 17 ja valtioneuvoston asetuksessa rautatieliikenteen aikataulukaudesta ja ratakapasiteetin hakemisesta (1308/2018).

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 kullekin aikataulukaudelle sekä aikataulukauden aikana tietyin määräajoin. Kuvassa esitetään aikataulukauden 2023 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 2023 alkaa 11.12.2022 ja päättyy 9.12.2023. Vastaavasti aikataulukausi 2024 alkaa 10.12.2023 ja päättyy 7.12.2024. 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](#)). SAAGA-järjestelmä tulee valmistuessaan korvaamaan LIIKE-järjestelmän. 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 rautatieliikennepaikkojen välillä haetaan LIIKE- tai SAAGA-järjestelmällä. "Ratakapasiteetin hakuohjeessa" (ks. Rautatieohjeet) on määritelty rautatieliikennepaikkavälit sekä liikennepaikkojen osat, joiden välillä on haettava kapasiteettia. Liikennöintiin ja ratatyölle myönnetty kapasiteetti on kaikilla rataosilla etusijalla sellaiseen vaihtotyöhön nähden, jolle ei ole haettu kapasiteettia.

Ratapihakapasiteetin hakeminen

Ratapihojen raiteiston käyttö on kuvattu yleisesti seisontaraiteiden palvelupaikkakuvauksessa, joka on verkkoselostuksen liitteessä 7H.

Säännölliset pitkäaikaiset tarpeet

Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ratapihojen raiteiston käytön suunnittelu ja hakeminen on kuvattu "Ratakapasiteetin hakuohjeessa" (ks. Rautatieohjeet).

Tavararatapihojen kapasiteetin hallintaan ja raidevarauksiin otetaan SAAGA-järjestelmä käyttöön vaiheittain alkaen 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 Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnitteluun. Yksittäisellä liikennepaikalla toimivien rautatieliikenteen harjoittajien on rataverkon käyttö sopimusta laadittaessa ilmoitettava ratapihan käyttötarpeensa.

Tilapäiset lyhytaikaiset raidevaraustarpeet

Tiedossa olevat lyhytaikaiset käyttötarpeet eli tilapäiset raidevaraustarpeet voi ilmoittaa joko liikenteenohjausyhtiön liikennesuunnittelun kautta JETI-järjestelmän ennakkosuunnitelmalla tai kapasiteettiohjauksen kautta SAAGA-järjestelmässä, jolloin liikennesuunnittelu tai kapasiteettiohjaus katselmoi seisottamisraiteen soveltuvuuden ja käy tarvittavat neuvottelut muiden toimijoiden kanssa.

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

Äkilliset raidevaraustarpeet

Ratkaisut äkillisiin kaluston seisottamistarpeisiin määrittää liikenteenohjausalueen liikennesuunnittelu, kapasiteettiohjaus, liikenteenohjaus tai tarvittaessa rataliikennekeskus tilannetiedon perusteella. Liikennepaikat, joilla on ratapihasopimus, on yhteystahot eri tilanteissa määritelty ratapihasopimuksessa. Liikennepaikat, joilla ei ole ratapihasopimusta ollaan toimistotyöaikaan yhteydessä liikenteenohjausalueen liikennesuunnitteluun ja toimistotyöajan jälkeen rataliikennekeskukseen. Liikennepaikat, joilla on kapasiteettiohjaustoiminto, ollaan raiteistonkäytön suunnittelutarpeista yhteydessä aina ensisijaisesti kapasiteettiohjaukseen. Junaliikenteen linjaraiteilla tai yksiraiteisen rataosan kohtaamispaikan junakulkutieraiteilla ei pääsääntöisesti kalustoa saa seisottaa

Operatiivisen tilanteen raiteistonkäytön suunnittelu ja hakeminen on kuvattu "Ratakapasiteetin hakuohjeessa" (ks. Rautatieohjeet). Liikenteenohjausyhtiön kapasiteettiohjaustoiminto hallinnoi operatiivisessa tilanteessa raiteistonkäyttöä erikseen määritellyillä liikennepaikoilla tai tietyillä osilla liikennepaikan raiteistoa. Kapasiteettiohjaukseen liittyviä toimintamalleista ja tehtävistä on laadittu Fintraffic Raide Oy:n toimintaohje.

Liikennepaikkojen eri junalajien hallintaan otetaan käyttöön kapasiteettiohjaustoiminto ja SAAGA-järjestelmä vaiheittain aikataulukaudesta 2022 alkaen. Tavoitteena ratapihan tasapuolinen tilannenäkymä kaikille toimijoille. Toimintamallit muuttuvat käyttöönoton edetessä valtakunnallisesti ja raiteistonkäytön suunnitteluun liittyvät yhteydenotot siirtyvät liikennesuunnittelulta ja liikenteenohjaukselta kapasiteettiohjaukselle.

Palvelupaikkakapasiteetin hakeminen

Kapasiteetin varaaminen palvelupaikoille 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 raideliikennelain mukaisesti turvallisuustodistus.

Rataverkolla liikkuvien radanpidon koneita ja radanpidon tehtävissä toimivia henkilöitä ja yrityksiä koskevat ohjeet löytyvät [Radanpidon turvallisuusohjeista \(TURO\) ja ohjeesta Valtion rataverkon haltijan osaamis- ja pätevyysvaatimukset](#).

Ratapihojen hallintaan otetaan käyttöön kapasiteettiohjaustoiminto ja SAAGA-järjestelmä vaiheittain aikataulukaudesta 2022 alkaen. Toimintamallit myös työkoneiden säilyttämisen osalta muuttuvat käyttöönoton edetessä valtakunnallisesti ja raiteistonkäytön suunnitteluun liittyvät yhteydenotot tehdään kapasiteettiohjaukselle.

4.2.2 Kapasiteetin hallinnan kehittäminen

Linjakapasiteetti

Linjakapasiteetin suunnittelun kehittämistä jatketaan rataverkon haltijan toimesta. Kehitystyötä jatketaan rataverkon haltijan toimesta TTR-konseptin alla (ks. luku 4.9). Lisäksi SAAGA-järjestelmän käyttöönoton laajeneminen linjakapasiteetin suunnitteluun mahdollistaa suunnittelun kehittämistä. Näitä kehityshankkeita tullaan tekemään yhteistyössä kapasiteetin hakijoiden kanssa. Kehitystyöllä tavoitellaan mallia, jossa:

- kapasiteetin suunnittelua ja hyväksymistä ohjaavat yhtenäiset suunnitteluperiaatteet, muun muassa ajoaikojen suunnittelun ohjeistusta tarkennetaan, mikä mahdollistaa yhtenäiset, selkeät ja läpinäkyvät toimintamallit;
- kapasiteetin suunnittelua tuetaan ennen kapasiteetin hakua tapahtuvalla rataverkon haltijan tekemällä ennakkosuunnittelulla ja ratatöiden aikaisemmalla suunnittelulla myöhemmin tarkennettavalla tavalla;
- suunnittelu tapahtuu järjestelmillä, jotka tukevat aikataulujen suunnittelua ja mm. konfliktin tunnistusta raiteen tarkkuudella. Suunnittelu perustuu periaatteisiin ja menetelmiin, jotka mahdollistavat tarkan tilannekuvan muodostamisen suunnitellun kapasiteetin käyttöasteesta ja käyttötavoista. Säännöllisen liikenteen suunnittelussa siirrytään tarkempaan raidetason suunnitteluun;
- vuosikapasiteetin toimivuus varmistetaan simuloimalla ainakin keskeisillä reiteillä kapasiteetin yhteensovituksen aikana ennen vuosikapasiteetin hyväksymistä samassa yhteydessä määritetään tarvittaessa uudistettuun junien etusijajärjestykseen liittyviä kapasiteettikiintiöitä;
- kapasiteetin käsittelyn prosessit tehostuvat ja sujuvoituvat sekä tukevat hakijaa ja käsittelijää työssään;
- aikataulujen laatu ja ajantasaisuus paranevat mahdollistaen rataverkon kapasiteetin optimaalisemman hyödyntämisen;
- säännöllisen kapasiteetin muuttaminen on joustavampaa ja järjestelmien tukemaa.

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). Uudet toimintamallit ja järjestelmäkehitys mahdollistavat:

- ajantasaisen ja toteuttamiskelpoisen raiteistonkäytön tilannekuvan toimijoiden käyttöön (mm. tulo- ja lähtöraiteet, raidevaraukset, kalustotiedot, ennusteet);
- tasapuolisen, läpinäkyvän ja joustavan raiteistonkäytön päätöksenteon monitoimijaympäristössä;
- ennakoivan otteen raiteistonkäytön konfliktien ratkaisuun huomioiden liikennöinti ja ratatyöt;
- aktiivisen linkin rautatieliikenteen harjoittajien ja liikenteenohjauksen/matkustajainformaation välillä.

Kehitystyöllä tavoitellaan myös mm:

- tarvelähtöistä ja joustavaa raiteiden varaamista;
- avoimuutta ajantasaisella raiteistonkäytön tilannekuvalla;
- tasapuolisuutta ja raiteiden tehokasta käyttöä uusilla toimintamalleilla.

Kehitystyön tuloksena muuttuvien toimintamallien käyttöönottosuunnitelma (toimintamallit, vuorovaikutus, eri osapuolien tehtävät ja vastuut, koulutukset, ohjepäivitykset sekä aikataulu) on tehty yhteistyössä toimijoiden kanssa. Ratapihojen hallintaan otetaan käyttöön kapasiteettiohjaustoiminto ja SAAGA-järjestelmä vaiheittain aikataulukaudesta 2022 alkaen. Toimintamallit myös työkoneiden säilyttämisen osalta muuttuvat käyttöönoton edetessä valtakunnallisesti ja raiteistonkäytönsuunnitteluun liittyvät yhteydenotot tehdään kapasiteettiohjaukselle.

Kapasiteettiohjaustoiminnon ja SAAGA-järjestelmän liikennepaikkakohtainen käyttöönottosuunnitelma on alustavasti seuraava ja sitä tarkennetaan monitoimijaympäristön muuttuvien tarpeiden pohjalta:

- Q4/2022 Riihimäki asema, Kerava (henkilöliikenne), Kirkkonummi
- Q2/2023 Kouvola
- Q4/2023 Kuusankoski, Kotka, Lauritsala, Riihimäki (lopun liikennepaikkakasta)
- 2024 Vuosaari ja Sköldvik, Turku, Kerava (muu liikenne), Hamina, Imatra, Kymi, Inkeroinen, Vainikkala, Joutseno, Lahti, Lappeenranta, Luumäki, Kaipiainen, Heinola, Kalvitsa, Kurkimäki, Hankasalmi, Tampere, Toijala, Jämsä/Jämsänkoski, Pori/Rauma-Lielähti, Harjavalta, Hämeenlinna, Jyväskylä, Orivesi, Äänekoski, Suolahti, Kontiomäki, Iisalmi.

Vuonna 2025 on suunnitelmana laajentaa loput liikennepaikat SAAGA:n ja kapasiteettiohjauksen piiriin.

Vaihtotyösovellus (VAMOS) on järjestelmä vaihtotöiden suunnitteluun ja luvanantoon. Järjestelmä otetaan käyttöön erikseen ilmoitettavan aikataulun mukaisesti. Järjestelmän käyttöönoton jälkeen rataverkon haltija edellyttää, että rautatieliikenteen harjoittajat käyttävät vaihtotyösovellusta (VAMOS) vaihtotyöluvien pyytämisen yhteydessä liikenteenohjaukselta.

Ensi vaiheessa varsinaiset vaihtotyöluvut pyydetään edelleen suullisesti liikenteenohjaukselta, mutta myöhemmin jatkokehityksen myötä siirrytään kokonaan vaihtotyösovelluksen välityksellä tapahtuvaan sähköiseen vaihtotyöluvanantoon. Mahdollisista rajapinnoista tai palveluista toimijoiden järjestelmiin sovietaan erikseen.

4.3 Ratakapasiteetin varaaminen ratatöille

4.3.1 Yleiset periaatteet

Väylävirasto rataverkon haltijana noudattaa raideliikennelain 124 §:ssä ja Euroopan komission delegoidussa päätöksessä (EU) 2017/2075 (10, 11 ja 14) määrittämiä kynnysarvoja tiedossa olevista ratatöistä ja niiden kapasiteettirajoituksesta 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 ratahankkeiden ja -projektien työvaiheiden suunnitteluun, sekä tarvittaessa myös ratatöiden aikaisiin viikkopalaveriin. Neuvottelukäytäntöjen tuloksena rataverkon haltija päättää ennakoituista 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 2023 ja 2024 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 2023 vuoden 2026 (ensimmäinen kuulemiskerta) ja vuoden 2025 (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 (EU 2017/2075, LIITE VII kohta (12)).

Ratatyötietojen tarkentaminen aikataulukauden aikana

Myönnetty ratakapasiteetti on rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä, mikäli se ei ole päällekkäinen radanpidon töiden vaatimien työrakojen 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 rata-työn kapasiteettirajoite tarkentuu, jolloin siitä ilmoitetaan aikataulukauden 2023 muutosajankohtiin sitoen (kohta 4.5.2) viimeistään:

- 15.8.2022 mennessä koskien ajanjaksoa 11.12.2022–25.3.2023
- 11.12.2022 mennessä koskien ajanjaksoa 26.3.2023–18.6.2023
- 30.1.2023 mennessä koskien ajanjaksoa 19.6.2023–13.8.2023
- 26.3.2023 mennessä koskien ajanjaksoa 14.8.2023–10.12.2023

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 (Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnittelu tai virka-ajan ulkopuolella Fintraffic Raide Oy:n 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 Fintraffic Raide Oy:n 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.

[Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnittelun yhteystiedot löytyvät Väyläviraston internet-sivulta.](#) Ennen työn aloittamista sovituissa työraoissa tulee työnsuorittajalla olla myönnettyä ratakapasiteettia, ratatyöluja 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 rataa ja sen käytettävyyteen liittyvästä viestinnästä sekä ratatöiden 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 **Rataverkon 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 ratapihasopi-muksella eri rautatieliikenteen harjoittajien kesken. Tavoitteena on, että nämä sopimukset korvataan kokonaan tai osittain kehitteillä olevalla tietojärjestel-mällä (SAAGA) ja uudella operatiivisella kapasiteettiohjaustoiminnolla vuoden 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 liitteessä 7H ja "Ratakapa-siteetin hakuohjeessa" (ks. Rautatieohjeet) kuvatun mukaisesti.

Palvelupaikkakapasiteetti

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

Palvelupaikan käyttöä koskevat hakemukset on toimitettava rataverkon haltijalle, Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnitteluun ja palvelupaikan ylläpitäjälle viipymättä palvelutarpeen ilmettyä palvelupaikan kuvausten mukaisesti.

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.fintraffic.com/270984/03.06.04/2019).

4.5.1 Määräajan jälkeen saapuneet hakemukset

Määräajan 11.4.2022 jälkeen saapuneet hakemukset käsitellään seuraavan pro-cessin mukaisesti. Hakija voi muuttaa omaa säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin liikennettään jäljellä olevaa aikataulukautta varten kyseisen aikataulu-kauden aikana erillisinä muutosajankohtina edellyttäen, että muutos ei vaikuta muille ratakapasiteetin hakijoille myönnettyyn ratakapasiteettiin eikä Euroopan talousalueen kansainväliseen liikenteeseen tai jos muutokselle on kaikkien osa-puolten hyväksyntä. Jos samaa vapaana olevaa kapasiteettia hakee useampi ra-takapasiteetin hakija, rataverkon haltija yhteensovittaa hakemukset tai jos tämä ei ole mahdollista voi päättää jaettavasta kapasiteetista etusijajärjestystä käyt-täen rautatiereitin ylikuormitetuksi julistamisen jälkeen.

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 eri-tymisestä syystä päättää muistakin muutosajankohdista.

Taulukko 1. Aikataulukauden 2023 muutosajankohdat.

	Hakemukset jätettävä	Jakopäätös	Voimaantulo
1.	ke 26.10.2022	to 3.11.2022	su 11.12.2022
2.	ke 7.12.2022	to 15.12.2022	ma 30.1.2023
3.	ke 8.2.2023	to 16.2.2023	su 26.3.2023
4.	ke 3.5.2023	to 11.5.2023	ma 19.6.2023
5.	ke 28.6.2023	to 6.7.2023	ma 14.8.2023
6.	ke 13.9.2023	to 21.9.2023	su 29.10.2023

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 kapasiteetti-hakemukset 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 Yhteensovittamismenettely

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 vaihtoehtoja 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 asiaosaisten kuulemisen perusteella ratakapasiteetin jakamisesta tasapuolisin ja syrjimättömin perustein.

Prosessia noudatetaan ensisijaisesti säännöllisen liikenteen yhteensovittamisessa aikataulukauden vuosihakemuksien yhteydessä, mutta sitä voidaan käyttää myös soveltuvin osin muutosasjankohtien yhteensovittamisen yhteydessä huomioiden kuitenkin merkittävästi lyhyempi aika, joka tällöin on käytettävissä yhteensovituksen tekemiseen.

4.5.4 Ristiriitaisuuksien ratkaiseminen

Rataverkon haltija ratkaisee raideliikennelain 128 §:n ja rautatiemarkkinadirektiivin 46 artiklan sekä liitteen IV 3 d) mukaisesti mahdolliset haettuihin säännöllisen liikenteen 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.

Mikäli museojunaliikenteelle on haettu ja myönnetty kapasiteettia siten, että kyseisen ajankohdan säännöllisen liikenteen jakopäätöstä ei ole vielä hakemishetkellä julkaistu, yhteensovitetaan museojunaliikenteen ja säännöllisen liikenteen kapasiteetti tarvittaessa jakopäätöksen julkaisun jälkeen.

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. Etusijajärjestyksestä asetettaessa on pyrittävä kohtelevaan eri palveluntarjoajia mahdollisimman tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Rataverkon haltijalla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada etusijajärjestystä koskevaa ratkaisua varten kapasiteetin hakijoilta luottamuksellisesti 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 reittiosuuksille, 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

Valtion rataverkolla käytettävä 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 kapasiteetikiintiö, 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.

Huom! Etusijajärjestystä päivitetään tarvittaessa vuosittain rautatieverkoston muuttuessa. Muutokset voivat olla esimerkiksi ratatöiden takia myös väliaikaisia. Myös eri rataosien kapasiteetikiintiöitä voidaan tarvittaessa päivittää vuosittain. Aikataulukaudella 2023 voimassa oleva etusijajärjestys ja kapasiteetikiintiöt on kuvattu liitteessä 4A.

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 4A.

4.7 Erikoiskuljetukset ja vaaralliset aineet

Kuormaulottuman ylittävillä kuljetuksilla tulee aina olla erikoiskuljetuslupa. Erikoiskuljetuslupaa tulee hakea hyvissä ajoin Väyläviraston rautatieteknisestä yksiköstä. Hakemukset tulee lähettää osoitteeseen kirjaamo@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 erikoiskuljetuslupan, luvan hakijan on toimitettava liikenteenohjauksen alueohjauksiin tiedoksi luvasta vähintään esteselvityksen raiteistokaaviot. Toimituksen yhteydessä on mainittava erikoiskuljetuslupan 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 ja liikenteenohjausyhtiölle kapasiteettihakemuksessa. 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. Tällaisessa tilanteessa muutettu kapasiteetti katsotaan suhteessa mahdollisiin uusiin hakemuksiin aiemmin myönnetyksi kapasiteetiksi.

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 ratakapasiteettia vähintään 30 vuorokauden aikana vähemmän kuin tässä määritetty ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnyсарvo edellyttää. Ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnyсарvo on Suomessa verkkoselostuksen julkaisuhetkellä henkilöjunien osalta 95 % ja tavaraliikenteen osalta 50 %. Kynnyсарvot koskevat säännöllistä ratakapasiteettia, jonka toteutumista seurataan kuukausitasolla. Kynnyсарvojen 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 aikataulu- suunnitteluprosessin kehittäminen (TTR)

Rataverkon haltija kehittää rautatieliikenteen kapasiteetin ja ratatöiden suunnitteluprosessia eurooppalaisen TTR-suunnitteluprosessin puitteissa, kuitenkin huomioiden paikalliset tarpeet ja olosuhteet. Projekti suunnitteluprosessin kehittämiseksi on käynnistynyt syksyllä 2021 ja sen aikana tullaan kuulemaan ratakapasiteetin hakijoita ja muita tahoja eri osapuolten tarpeiden huomioimiseksi. TTR-prosessin kehittäminen on jaettu kolmeen pääosa-alueeseen:

- ratatyöprosessi
- liikenteen ennakkosuunnittelu
- ratakapasiteettiprosessi.

Uudistetun prosessin tavoitteita on kuvattu luvussa 4.2.2. Lisätietoja TTR-projektista: <https://ttr.rne.eu/>. Väyläviraston TTR-projektia koskevat kysymykset voi lähettää osoitteeseen TTR@vayla.fi.

5 Palvelut ja maksut

5.1 Johdanto

Rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista säädetään raideliikennelain 18 luvussa, rautatiemarkkinadirektiivin 13 artiklassa, täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2017/2177 [palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta](#), raideliikennelaisissa sekä [rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annetussa valtioneuvoston asetuksessa \(1489/2015\)](#).

Luvuissa 5 ja 7, liitteessä 2B ja verkkoselostuksen karttapalvelussa kuvataan palvelun hakijoille tarjottavia palveluita. Nämä palvelut voivat olla Väyläviraston tai muiden tahojen tarjoamia. Väylävirasto ja rautatieliikenteen harjoittaja sopivat Väyläviraston palveluiden käytöstä pääsääntöisesti rataverkon käyttö-sopimuksessa. 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 käyttö-sopimuksen liitteeksi. Muiden kuin rautatieliikenteen harjoittajien kanssa Väylävirasto sopii tarjoamiensa palveluiden käytöstä jäljempänä kuvatulla tavalla.

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 vähennyslaskumenetellyllä, jossa koko rataverkon laajuisista sähköradanpidon erilliskustannuksista on asiantuntija-arvioina erotettu suoraan liikenteestä aiheutuvat kustannukset ja jaettu ne sähkönsyöttölaitteistoa 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 viestintäministe-

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

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 2023 perusmaksut määräytyvät vuoden 2020 pisteluvun (114,72) 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) liittymä rataverkon haltijan sähkönsiirtoverkkoon ja 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.

Seuraavat liikenteenohjauspalvelut kuuluvat ratamaksun piiriin kuuluvaan junaliikenteen ohjaukseen:

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 vetäen veturin siirtyminen seisonta- tai huoltoraiteelle tai lähtevän junarungon eteen (päivystystyöhön siirtyminen kuuluu erillisen palvelumaksun piiriin)

Päivystyksiköt:

- Lupa vaihtotyöhön
- Paikallisluvat

Sähkösiirtolaitteiden käyttö sähkövirran saamiseksi

Liikenteen harjoittajalla on oikeus liittyä verkkoselostuksessa määritellyillä sähköistetyillä rataosuuksilla 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 valitsemansa 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 1.1.2023–31.12.2023 taulukon 2 mukaisin hinnoin.

Taulukko 2. 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:

- matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietopalvelut ja lipunmyyntipalveluihin soveltuvat tilat
- tavaraliikenneterminaalit
- järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyölaiteet
- varikkosivuraiteet eli seisontaraiteet
- huoltotilat ja -laitteet, lukuun ottamatta perusteellisen huoltopalvelun tiloja, joita tarjotaan suurnopeusjunia tai muunlaisia erikoistiloja vaativaa liikkuvan kaluston huoltoa varten
- muut kuin kohdassa c ja e kohdassa tarkoitettut tekniset laitteet, mukaan lukien puhdistus- ja pesulaitteet
- 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-asemat, 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 OVRO, Ohje varautumisesta rautatieonnettomuuksiin. Julkaisu on saatavissa suomen kielellä Väyläviraston internet-sivustolla. Rikokoutuneen 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 Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset

Liikkuvan kaluston lämmitys- ja pistorasiakeskuspalvelu on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä 5X.

5.5.3 Vaihtotyön liikenteenohjaus

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä 5C.

5.5.4 Raiteistonkäytön suunnittelupalvelut

Ratapihojen raiteistonkäytön suunnittelupalvelut on kuvattu [Ratakapasiteetin hakuohjeessa](#).

5.5.5 Rakennusten ja maa-alueiden käyttö

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

5.5.6 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 **Liikenteen laadun** 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 säädetään 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 käytettävyyys 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 toimitusta 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 §:n 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 perusteella. 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, kestoja ja vaikutuksia. Kaikki rautatiejärjestelmän toimijat ovat edellytetyt 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/näkyväisyys.

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 käyttösojimuksessa ole toisin sovittu.

Häiriötilanteisiin liittyviä korvausasioita, jotka liittyvät suoritusjannustinjärjes-
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. Veturiden 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 samantyyppiselle 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
Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnitteluun aikataulukauden aikana esille nouse-
vista kaluston 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 käytävissä 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 Fintraffic Raide Oy:lle.

Lumityöt

Kunnossapitäjä vastaa ratapihojen aurauksesta sekä vaihteiden ja raiteiden puhdistuksesta. Käyttöpuhdistuksen tekee käyttäjäyksikön henkilökunta. Lumityöt priorisoidaan lumetilanteen mukaan ensisijaisesti keskeisille ratapihoille keskeiselle rataverkolla. Yksityiskohtaisemmat talvivarautumissuunnitelmat laaditaan syksyn aikana. Talvivarautumissuunnitelmien jakelu ja tallennus varmistetaan kaikille toimijoille ja jakelusta sovitaan yhteisissä talvivarautumispa-lavereissa. Kaikki rautatietoimijat osallistuvat talvivarautumissuunnitelmien laadintaan ja tuottavat suunnitelmiin mm. omien alueellisten varautumistensa kuvaukset. Erityisesti poikkeuksellisissa lumetilanteissa kaikkien rautatietoimijoiden tulee varautua siihen, että työskentelyolosuhteet rataverkolla voivat olla haastavia ja eri toimijoiden tulee varautua tähän mm. henkilöidensä koulutuksen ja varustautumisen suhteen.

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.

Aikataulu- ja kokoonpanotietojen toimittaminen

Rautatieyrittäjä toimittaa junaliikenteen ja rautatieliikennepaikkojen välillä tapahtuvan vaihtotyöliikenteen aikataulu- ja kokoonpanotiedot sekä kuljetetut tonnimäärät Väylävirastolle LIIKE-tietojärjestelmällä tai TAF/TAP TSI -mukaisella liittymällä. Rautatieyrittäjän tulee valvoa kokoonpanosanomiamia ja korjata havaitsemansa puutteet sekä lisäksi tarvittaessa tarkistaa ja korjata rataverkon haltijan esille nostamat puutteet.

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 Fintraffic Raide Oy:lle. Häiriötilanteiden hallinnan toimintamallia kehitetään yhteistyössä rataverkon haltijan, Fintraffic Raide Oy:n, rautatieliikenteen harjoittajien sekä liikenteen tilaajien kanssa.

Rataverkon haltijan määrittää säännöt rautatieliikenteen harjoittajien välisten häiriötilanteiden hallinnasta. Yksittäisten tilanteiden ratkaisemisesta on ohjeistettu *Rautatieliikenteen hallinta operatiivisissa tilanteissa* -ohjeessa (ks. Rautatieohjeet). 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 päivitetty 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 resurssiansa 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 toodetaan. 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 asiantuntija-apua pyydetessä 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 yhtaikaisen 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 veloittavista maksuista sekä tarvittavista sopimuksista Väylävirastolle. Muiden kuin Väyläviraston tarjoamien palvelujen palvelupaikkakuvaukset on koottu Väyläviraston verkkosivulle osoitteeseen: <https://vayla.fi/ammatti-liikenne-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 käyttö -osasto**.

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.

Huolto- ja kunnossapidon palvelut

Väylävirastolla on Ilmalan varikolla käyttövalmiushuoltotasot laitteistoiineen. Ilmalan varikolla olevat Väyläviraston palvelut on kuvattu liitteessä 7K Palvelupaikan kuvaus: 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 tar-

joa huolto- ja kunnossapitopalveluja. Huolto- ja kunnossapitopalveluita tarjoavat Teräspyörä ja VR (31.10.2020). [Lisätietoja saa Väyläviraston](#) ja [VR:n internet-sivuilta](#).

7.3.5 Muut tekniset laitteet

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

7.3.6 Satamien palvelut

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

7.3.7 Pelastus- ja avustustoiminnot

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

7.3.8 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 rai-deliikenne 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 au-tomaattinen junien kulkua turvaava turvalaitejärjestelmä.

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

ERTMS kuvaa rataosuuden olevan varustettu yhteiseurooppalaisella turvalai-tejärjestelmällä.

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

Rautateiden verkkoselostus 2023

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	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	—	—
Hakosilta	Lahti	11	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Lahti	Loviisan satama	77	12,0	—	—	—	—	—

Rautateiden verkkoselostus 2023

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	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
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	—	—	—	—
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	Lieksa	54	11,5	—	On	ATP	—	—
Lieksa	Pankakoski	6	10,0	—	—	—	—	—
Lieksa	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP	—	—
Nurmes	Vuokatti	85	11,5	—	—	—	—	—
Vuokatti	Lahnaslampi	12	10,0	—	—	—	—	—

Rautateiden verkkoselostus 2023

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	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
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	Isalmi	60	12,0	AC2	On	ATP	—	—
Isalmi	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	Seinäjoki asema	118	12,0	—	On	ATP	—	—
Haapamäki	Jyväskylän	77	12,0	—	On	ATP	—	—
Orivesi	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP	—	On
Jämsä	Kaipola	7	12,0	—	—	—	—	—
Jämsä	Jämsänkoski	4	10,0	AC2	On	ATP	—	On
Jämsänkoski	Jyväskylän	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
Seinäjoki asema	Kaskinen	112	10,0	—	On	ATP	—	—
Seinäjoki asema	Vaasa	75	12,0	AC2	On	ATP	—	—
Vaasa	Vaskiluoto	5	1,0	—	—	—	—	—
Isalmi	Pyhäkumpu erkanemisvaihe	63	10,0	—	On	ATP	—	—
Pyhäkumpu erkanemisvaihe	Pyhäkumpu	3	3,0	—	—	—	—	—
Pyhäkumpu erkanemisvaihe	Haapajärvi	36	9,5	—	On	ATP	—	—
Haapajärvi	Ylivieska	55	8,0	—	On	ATP	—	—
Seinäjoki 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

Rautateiden verkkoselostus 2023

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	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
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 sulkuumerkkien () 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 1500 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 polttoaineenjakaupiste. 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.

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-raja	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 kyllästämö		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	Olvi–Porvoo	Porvoo			
Hamina	Fredrikshamn	Hma		Liikennepaikka	243+646	00527	Juurikorpi–Hamina	Hamina	M	K	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>Hknp</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

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
HELSINKI		Hel		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki–Turku satama, Helsinki–Riihimäki		M		
<i>Helsinki asema</i>	<i>Helsingfors</i>	<i>Hki</i>	<i>Helsinki</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>Pst</i>	<i>päärautatieasema</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>Pasila</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>Pstt</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>Äggelby</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			
Hirola		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		
Hinthaara	Hindhår	Hh		Seisake	52+150	00561	Olli–Porvoo	Porvoo			
Hirvineva		Hvn		Liikennepaikka	715+500	01041	Seinäjoki–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	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K		K
Höljäkkä		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
Iisalmi	Idensalmi	IIm		Liikennepaikka	550+360	00420	Iisalmi–Ylivieska, Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Iittala		IIta		Seisake	129+286	00154	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna			
Ilola		Iloa		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-raja	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>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Imatrankoski</i>		<i>Imk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>331+267</i>	<i>00504</i>		<i>Imatra</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<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>		<i>K</i>	<i>K</i>
Imatrankoski-raja		Imkr		Liikennepaikka	337+095	00503	Imatra tavara–Imatrankoski-raja	Imatra			
Inha		In		Linjavaihde	341+367	00264	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			K
Inkeroinen		lkr		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	Seinäjoki–Vaasa	Isokyrö	K		K
Jalasjärvi		JaL		Liikennepaikka	309+871	00276	Tampere–Seinäjoki	Kurikka	K		K
Jepua	Jeppo	Jpa		Liikennepaikka	495+784	00303	Seinäjoki–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>			<i>K</i>
<i>Joensuu Peltola</i>		<i>Plt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>623+540</i>	<i>01070</i>		<i>Joensuu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<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>			<i>K</i>
Jokela		Jk		Liikennepaikka	47+937	00028	Helsinki–Riihimäki	Tuusula	K		K

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
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	Siihtjärvi–Viinijärvi	Kuopio	K		K
Jutila		Jut		Liikennepaikka	94+620	01085	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K		
Juupajoki		Jj		Seisake	246+580	00627	Orivesi–Seinäjoki	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
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	
Kalviitsa		Ksa		Liikennepaikka	330+634	00548	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Kangas		Kgs		Liikennepaikka	642+466	01092	Seinäjoki–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	Seinäjoki–Oulu	Kannus	K		K
Karhejärvi		Krr		Liikennepaikka	224+902	01095	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Karhukangas		Khg		Liikennepaikka	622+897	01097	Seinäjoki–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		
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
Kaupilanmäki		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>		K	K
<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>		K	K
<i>Lautiosaari</i>		<i>Li</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kemi)</i>	<i>863+064</i>	<i>00829</i>	<i>Lautiosaari–Eljjärvi, Oulu–Laurila</i>	<i>Kemi</i>	K		
Kemijärvi		Kjä		Liikennepaikka	1056+399	00367	Kemijärvi–Kellosele, Laurila–Kemijärvi	Kemijärvi	K	K	K
Kempele		Kml		Liikennepaikka	741+075	00769	Seinäjoki–Oulu	Kempele	K		K

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
Kera		Kea		Seisake	14+536	00621	Helsinki–Turku satama	Espoo			
KERAVA		Ke		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	Björkgård	Kvu		Liikennepaikka	923+373	00362	Laurila–Kemijärvi	Tervola	K		K
Koivuhovi		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-rajaa	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>

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
<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	Kronoby	Koi		Liikennepaikka	508+925	00745	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Kruunupyy		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>
Kuopio Iloharju		Ilh		Liikennepaikan osa (Kuopio)	462+550	01366		Kuopio			
Kurkimäki	Kymmene	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	Lieksa			
Kymi		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		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	Lapträsk	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-raja	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs		Liikennepaikka	291+936	00498	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Leinelä	Lejle	Lnä		Seisake	31+123	01333	Huopalahti–Havukoski	Vantaa			
Lentoasema	Flygplatsen	Len		Seisake	26+575	01332	Huopalahti–Havukoski	Vantaa			
Lelkola		Lkl		Liikennepaikka	276+011	00993	Kouvola–Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpä		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		
Lieksa		Lis		Liikennepaikka	728+121	00468	Joensuu–Nurmes, Lieksa–Pankakoski	Lieksa	K	K	K
Lieksan teollisuuskylä		Ltk		Linjavaihde	728+847	01157	Lieksa–Pankakoski	Lieksa		K	K
Lielähti		Llh		Liikennepaikka	193+393	00183	Tampere–Seinäjoki, Lielähti–Kokemäki	Tampere	K	K	K
Lievestuore		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			

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
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-Viinijärvi	Kaavi	K		K
Lusto		Lus		Seisake	509+170	00690	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna			
Luumäki		Lä		Liikennepaikka	250+540	00487	Kouvola-Joensuu, Luumäki-Vainikkala-raja	Luumäki	K	K	K
Lähessuo		Lhs		Liikennepaikka	798+473	01364	Oulu-Laurila	Simo	K		
Länkipohja		Läp		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	li	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	litti	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		Msä		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			
Muhos		Mh		Liikennepaikka	788+424	00375	Oulu-Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk		Liikennepaikka	140+012	00594	Lahti-Mukkula	Lahti		K	K
Murtomäki		Mur		Liikennepaikka	613+165	00386	Pieksämäki-Kontiomäki, Murtomäki-Talvivaara, Murtomäki-Otanmäki	Kajaani	K		K
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	li	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		
Myyrmäki	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	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			

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
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	litti			
Niinisalo		Nns		Liikennepaikka	386+215	00227	Niinisalo-Parkano	Kankaanpää	M	K	K
Niirala		Nrl		Liikennepaikka	555+846	00446	Niirala-raja-Säkäniemi	Tohmajärvi	M	K	K
Niirala-raja		Nrlr		Liikennepaikka	554+080	00445	Niirala-raja-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	lialmi-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		Nrm		Liikennepaikka	784+420	00472	Nurmes-Kontiomäki, Joensuu-Nurmes	Nurmes	K	K	K
Närpiö	Närpes	När		Linjavaihde	518+255	00268	Seinäjoki-Kaskinen	Närpiö			
Ohenmäki		Ohm		Linjavaihde	542+264	01190	Pieksämäki-Kontiomäki	lialmi			K
OLli		OLli		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	Murtomäki-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>	<i>Uleåborg</i>	<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>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	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	lialmi			
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	Pännäinen-Pietarsaari, Pietarsaari-Alholma	Pietarsaari	M		K

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
Pihlajavesi		Ph		Liikennepaikka	312+500	00261	Orivesi–Seinäjoki	Keuruu	K		K
Pihtipudas		Pp		Liikennepaikka	540+605	00258	Äänekoski–Haapajärvi	Pihtipudas	M		K
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	
Pitkäkallio		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-raja	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
Raahe	Brahestad	Rhe		Liikennepaikka	726+726	00335	Raahe–Rautaruukki, Tuomioja–Raahe	Raahe	K	K	K
Raippo		Rpo		Liikennepaikka	270+052	00490	Luumäki–Vainikkala-raja	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	Raahe–Rautaruukki	Raahe		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	Uusikaartepyy	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		

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
Rovaniemi		Roi		Liikennepaikka	971+775	00364	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K	K	K
Ruha		Rha		Liikennepaikka	431+132	00742	Seinäjäki–Oulu	Lapua	K		
Runni		Rnn		Seisake	568+518	00886	lialmi–Ylivieska	lialmi			
Ruukki		Rki		Liikennepaikka	705+228	00337	Seinäjäki–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–Jyväskylän	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	litti			
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>Pääskylähti</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–Seinäjäki, Seinäjäki–Oulu, Orivesi–Seinäjäki, Seinäjäki–Vaasa, Seinäjäki–Kaskinen		M		
<i>Seinäjäki tavara</i>		<i>Skt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Seinäjäki)</i>	<i>416+580</i>	<i>01252</i>		<i>Seinäjäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Seinäjäki asema</i>		<i>Sk</i>	<i>Seinäjäki</i>	<i>Liikennepaikan osa (Seinäjäki)</i>	<i>418+001</i>	<i>00280</i>		<i>Seinäjäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Selänpää		Spä		Liikennepaikka	209+869	00539	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		
Sieppi järvi		Spj		Liikennepaikka	1045+904	00796	Tornio–Kolari	Kolari	K		K
Sievi		Svi		Liikennepaikka	613+371	00319	Seinäjäki–Oulu	Sievi	K		K
Siikamäki		Skä		Liikennepaikka	389+747	00429	Pieksämäki–Joensuu	Pieksämäki	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	Sjundeä	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	lialmi		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

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
Säkäniemi		Sä		Liikennepaikka	480+242	00918	Niirala-raja-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-Seinäjoki, Tampere-Jyväskylä		M		
<i>Tampere tavara</i>		<i>Tpet</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	184+100	01273		<i>Tampere</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tampere Viinikka</i>		<i>Vka</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	185+400	01274		<i>Tampere</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tampere asema</i>	<i>Tammerfors</i>	<i>Tpe</i>	<i>Tampere asema</i>	<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	187+389	00160		<i>Tampere</i>			<i>K</i>
<i>Tampere Järvensivu</i>		<i>Jvs</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	187+814	01272		<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	Seinäjoki-Vaasa	Isokyrö			
Tervola		Trv		Liikennepaikka	900+521	00361	Laurila-Kemijärvi	Tervola	K		K
Tesoma		Tso		Seisake	196+230	01359	Lietähti-Kokemäki	Tampere			
Teuva	Östermark	Tuv		Liikennepaikka	497+474	00271	Seinäjoki-Kaskinen	Teuva	M		K
Tikkala		Tkk		Liikennepaikka	592+461	00916	Kouvola-Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkaperä		Tkp		Liikennepaikka	720+741	01335	Seinäjoki-Oulu	Liminka	K		
TIKKURILA		Tik		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Helsinki-Riihimäki, Huopalahti-Havukoski		K		
<i>Havukoski</i>		<i>Hvk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	17+725	01334		<i>Vantaa</i>	<i>K</i>		
<i>Hiekkaharju</i>	<i>Sandkulla</i>	<i>Hkh</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	17+109	00556		<i>Vantaa</i>			
<i>Tikkurila asema</i>	<i>Dickursby</i>	<i>Tkl</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	15+861	00018		<i>Vantaa</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
Tohmajärvi		Toh		Liikennepaikka	571+752	00448	Niirala-raja-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-raja		K		
<i>Tornio asema</i>	<i>Torneå</i>	<i>Tor</i>	<i>Tornio</i>	<i>Liikennepaikan osa (Tornio)</i>	884+656	00351		<i>Tornio</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tornio-raja</i>	<i>Torneå gränsen</i>	<i>Trr</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tornio)</i>	887+190	00678		<i>Tornio</i>			
Tornio-Itäinen	Torneå Östra	Tri		Seisake	883+307	01318	Laurila-Tornio-raja	Tornio			
Tuomarila	Domsby	Trl		Seisake	19+022	00579	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Tuomioja		Tja		Liikennepaikka	698+504	00336	Seinäjoki-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-Uusikaupunki	Turku	K		
<i>Kupittaa</i>	<i>Kuppis</i>	<i>Kut</i>		<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	196+372	00126		<i>Turku</i>			
<i>Turku asema</i>	<i>Åbo</i>	<i>Tku</i>	<i>Turku päärautatieasema</i>	<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	199+674	00130		<i>Turku</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Turku tavara</i>		<i>Tkut</i>		<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	200+460	01285		<i>Turku</i>		<i>K</i>	<i>K</i>

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
<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>	
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
Urjala		Ur		Liikennepaikka	165+588	00148	Toijala–Turku	Urjala	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		
<i>Vainikkala tavara</i>		<i>Vnat</i>		<i>Liikennepaikan osa (Vainikkala)</i>	<i>281+700</i>	<i>01292</i>		<i>Lappeenranta</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Vainikkala asema</i>		<i>Vna</i>	<i>Vainikkala</i>	<i>Liikennepaikan osa (Vainikkala)</i>	<i>282+784</i>	<i>00492</i>		<i>Lappeenranta</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
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	Lieksa			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
Viinijärvi		Vnj		Liikennepaikka	656+569	00440	Siilinjärvi–Viinijärvi, 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
Vuonisahti		Vsl		Liikennepaikka	705+240	00467	Joensuu–Nurmes	Lieksa	K		

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
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			
Ylivieska		Ylv		Liikennepaikka	302+016	00654	Tampere–Seinäjoki	Kurikka	K	K	K
Yläkoski		Yv		Liikennepaikka	630+343	00320	Iisalmi–Ylivieska, Seinäjoki–Oulu	Ylivieska	M	K	K
Ylämylly		Ylk		Liikennepaikka	416+849	00867	Suonenjoki–Yläkoski	Suonenjoki		K	K
Ylöjärvi		Ylö		Liikennepaikka	639+019	00913	Pieksämäki–Joensuu	Liperi	K		K
Ypykkävaara		Ypy		Liikennepaikka	200+753	00211	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Äetsä		Äs		Liikennepaikka	729+780	00940	Kontiomäki–Vartius-rajaa	Kuhmo	K		K
Ähtäri	Etseri	Äht		Liikennepaikka	258+280	00174	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		K
Ämmänsaari		Äm		Liikennepaikka	346+067	00265	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri	K		K
Äänekoski		Äki		Liikennepaikka	750+448	00394	Kontiomäki–Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
				Liikennepaikka	424+515	00252	Jyväskylä–Äänekoski, Äänekoski–Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraitteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Seisontaraidet (m/liikennepalkka)	Seisontaraiteet	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	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]					
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 seisontaraiteet	
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

Rautateiden verkkoselostus 2023

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		Ilk			553+399	Iisalmi-Ylivieska	Iisalmi	K		
kolmioraide										
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-rajaa	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	Siiikajoki	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-rajaa	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		

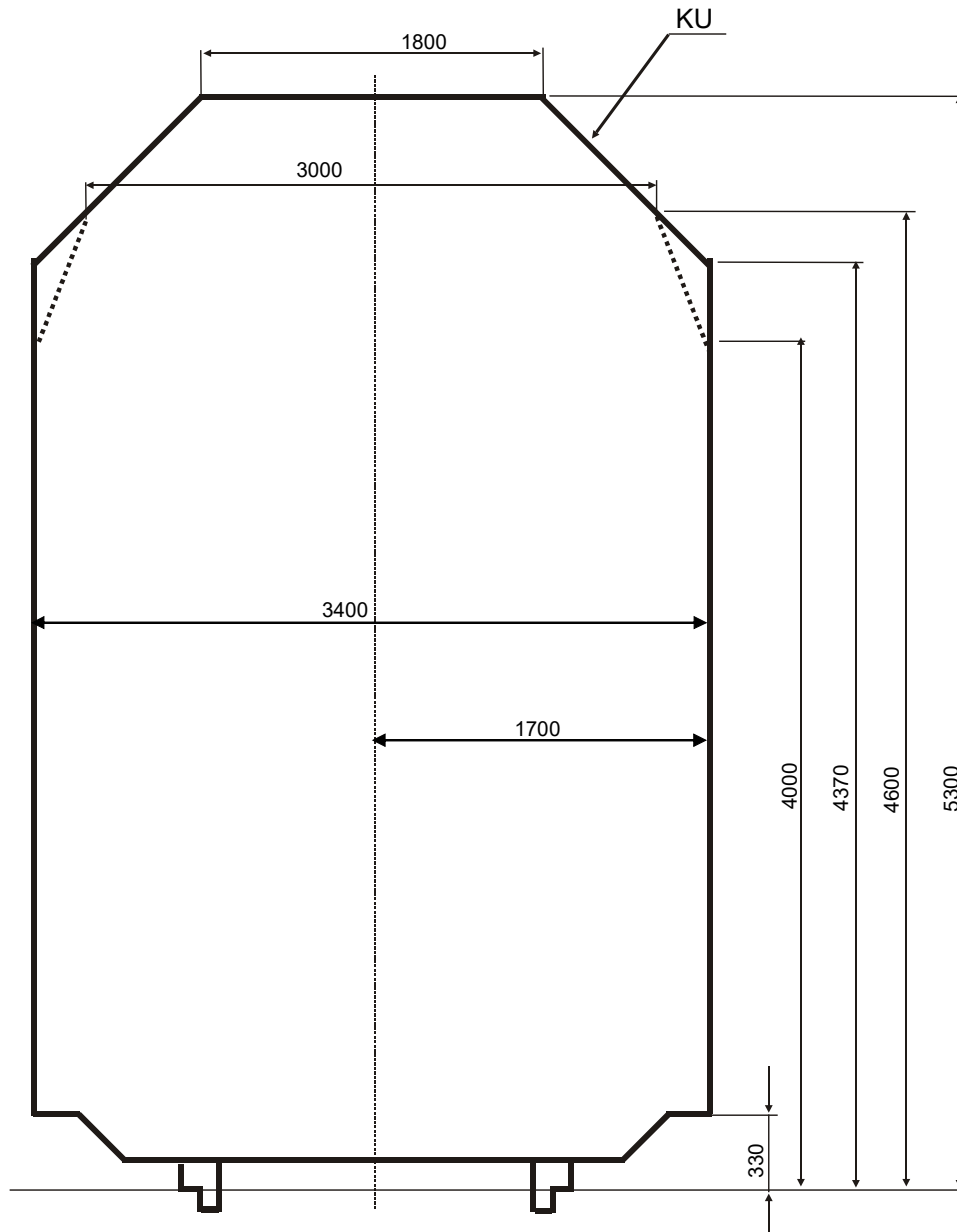
Rautateiden verkkoselostus 2023

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 telikeskiövälin 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 liikkuvan 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 (-----) kuormaulottumapiirrookseen (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 turvallisuusjohtamisjärjestelmän kohtaan kuormausohjeet - kuormaulottuman ylittävät kuorma-autot, niiden perävaunut ja kontit.

Muut kuormaulottumaa suuremmat kuljetukset ovat erikoiskuljetuksia.

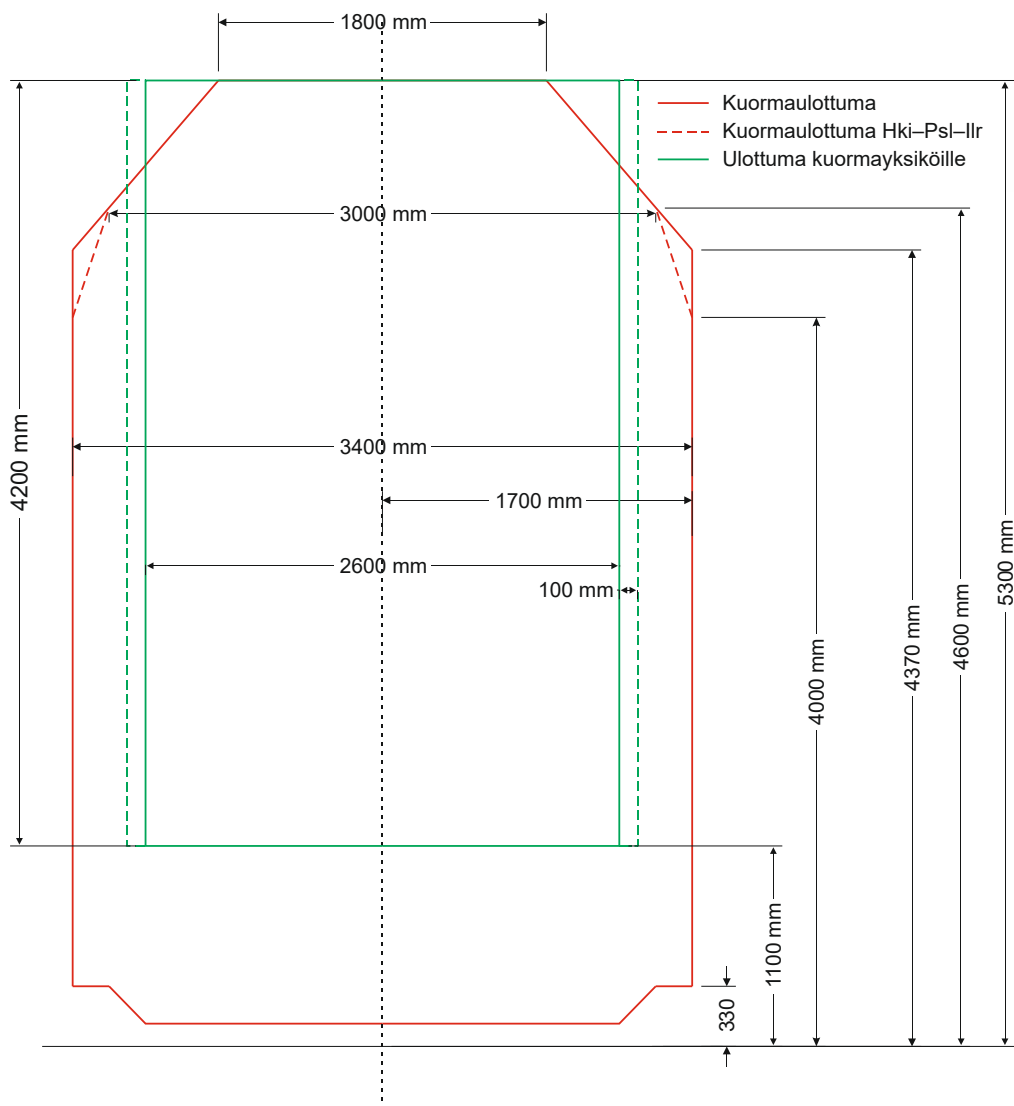
Kuormaus

Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen tai muiden kuormayksikköjen kuormaus saadaan suorittaa, jos ajoneuvon suurin leveys on enintään 2600 mm ja suurin korkeus on enintään 4200 mm, jos lattiakorkeus on 1100 mm.

Kuormauksen suurin korkeus kiskon selästä ei saa ylittää 5300 mm ja sivusuuntainen kuormausepätkäkorkeus 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	Seinäjohti–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

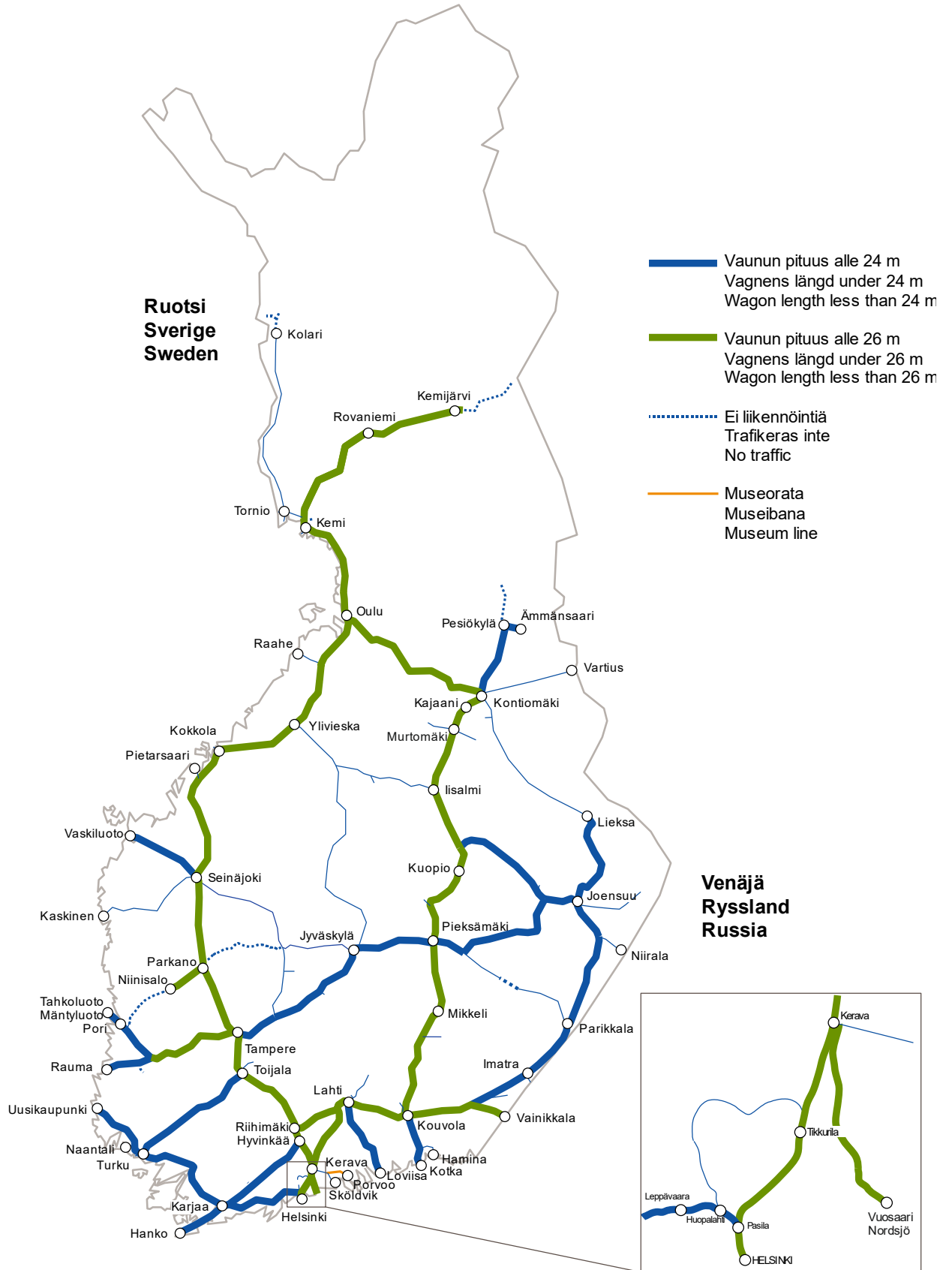
24,0 m \leq Vaunun pituus $\leq 26,0$ m	
XVIII	Helsinki–Oulu
XIX	Riihimäki–Kouvola–Vainikkala-raja
XX	Kerava–Hakosilta
XXI	Kouvola–Kontiomäki–Oulu–Kemijärvi
XXII	Lielähti–Kokemäki
XXIII	Parkano–Niinisalo
XXIV	Kerava–Vuosaari

Yhdistettyjen kuljetusten vaunukalusto

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	Sdggngss-w

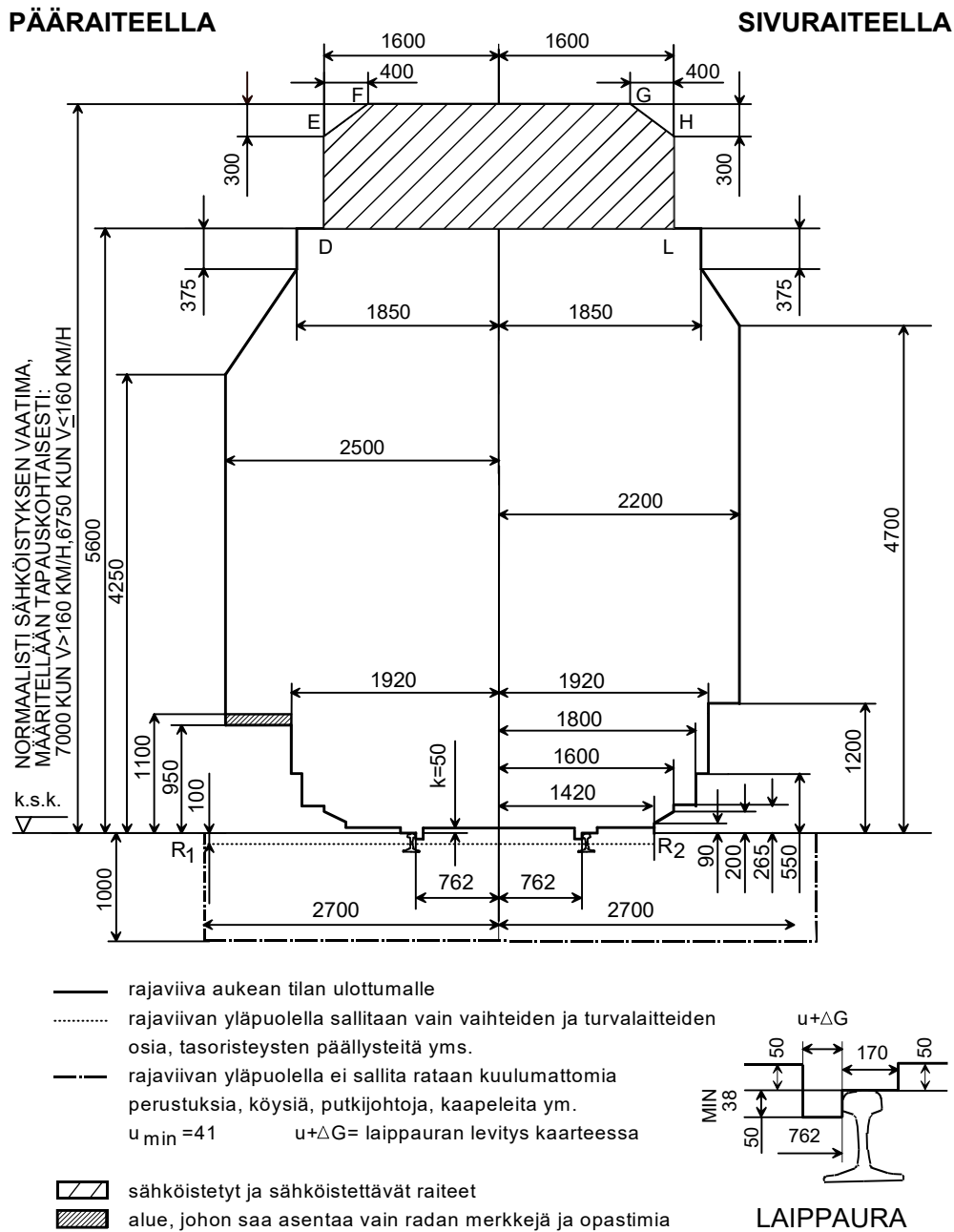


Kuva 3. Kuormauttuman ylittävien ajoneuvojen kuljettaminen eri rataosilla.

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 rata-pihalla 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) kohdassa 2 "Radan geometria".



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 rata-osuudelle. Ehdot **OSJD/GOST-normien mukaisten** 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 (enintään kaksi vaunua) 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 vaunujen 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 vaunuja voidaan kuljettaa yli 225 kN akselipainoille määrättyllä nopeudella, kuitenkin enintään 60 km/h nopeudella.

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 liikennöiminen yli 225 kN akselipainolla kielletty.

OSJD/GOST-normien mukaisten vaunujen 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 (enintään kaksi vaunua) yli 225 kN mutta enintään 235 kN akselipainon OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja voidaan kuljettaa enintään 225 kN akselipainoille määrättyllä nopeudella, kuitenkin enintään 60 km/h nopeudella.

b) Akselipaino yli 235 kN

Mikäli OSJD/GOST-normien mukaisen vaunun 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	Pieksämäki–Kontiomäki
Kokemäki–Harjavalta	Pieksämäki–Joensuu
Kokkola–Ykspihlaja	Siilinjärvi–Viinijärvi
Riihimäki–Hakosilta	Iisalmi–Ylivieska
Luumäki–Joensuu	Oulu–Laurila
Imatra tavara–Imatrankoski-raja	Laurila–Tornio
Niirala-raja–Säkäniemi	Tornio–Röyttä
Joensuu–Uimaharju	Oulu–Kontiomäki
Kouvola–Pieksämäki	Kontiomäki–Vartius-raja

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

Yksittäisiä (enintään kaksi vaunua) OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 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 vaunujen kuljettaminen yli 225 kN akselipainolla K30- ja K33-kiskopainon raiteilla ja vaihteissa

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

OSJD/GOST-normien mukaisten vaunujen 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.

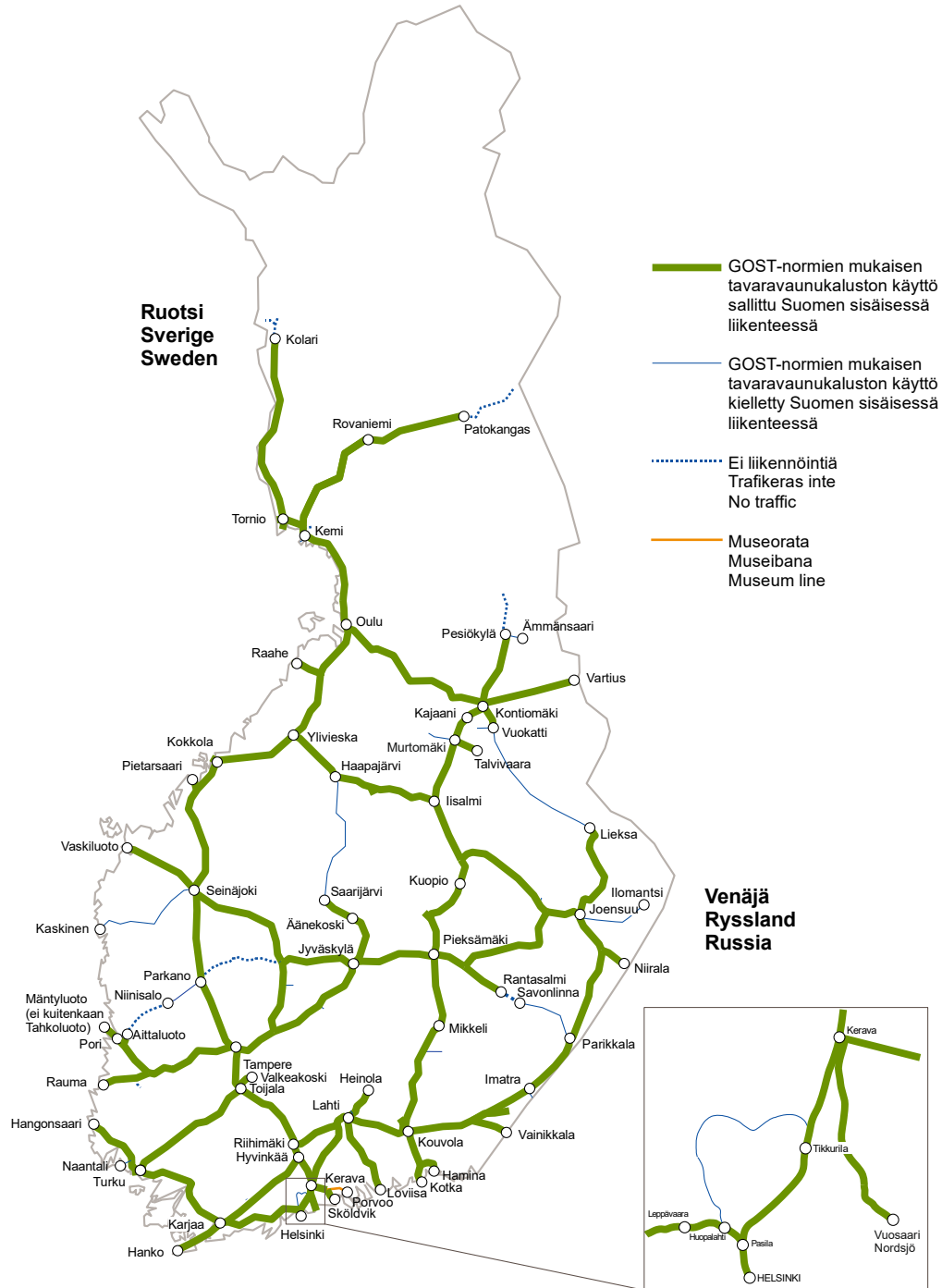
Em. ehdoista poiketen kuljettaminen on sallittu lisäksi seuraavilla rataosilla:

- Pori–Aittaluoto
- Lahti–Loviisa
- Lahti–Heinola

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–Joensuu

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Luumäki–Vainikkala-raja

—

Imatra tavara–Imatrankoski-raja

—

Niirala-raja–Säkäniemi

—

Joensuu–Ilomantsi

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Joensuu–Nurmes

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Nurmes–Kontiomäki

—

Kouvola–Pieksämäki

Pieksämäki asema

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Mynttilä–Ristiina

Ristiina

Pieksämäki–Kontiomäki

Pieksämäki 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–Kommila

Varkaus

Kommila

Huutokoski–Rantasalmi

—

Savonlinna–Parikkala

Kerimäki

Punkaharju

Siilinjärvi–Viinijärvi

—

Tampere–Jyväskylä

—

Orivesi–Seinäjoki

Vilppula

Alavus

Vilppula–Mänttä

Vilppula

Haapamäki–Jyväskylä

—

Jyväskylä–Pieksämäki

Pieksämäki asema
Pieksämäki Temu
Pieksämäki lajittelu
Pieksämäki tavara

Jyväskylä–Äänekoski

—

Äänekoski–Haapajärvi

Haapajärvi

Iisalmi–Ylivieska

Pyhäsalmi
Haapajärvi

**Pyhäkumpu erkanemisvaihte-
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

Tässä liitteessä on esitetty kalustosta riippuva suurin sallittu nopeus eri päällysrakenneluokilla. Radoille on voitu asettaa nopeusrajoituksia, jotka ovat alempia kuin tässä luettelossa esitetyt nopeusrajoitukset. Pienempi nopeusrajoitus on aina määräävä.

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	Päällysrakenneluokka					
	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
Dr19	–⁶	60	120	120	120	120
Dv19 9810 8000048-3	20	20	20	20	20	20
Dr20	– ⁶	80	90	120	120	120
Dr21	– ⁶	60	60	60	60	60
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

¹ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päällysrakenneluokkaan 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.

Sarja	Päällysrakenneluokka					
	A ¹	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
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

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

⁹ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

¹⁰ Hinaus valmistajan ohjeiden mukaisesti.

¹¹ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla sivuraiteilla 20 km/h.

**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
Tsl nro 889 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

¹²Mittaajana 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.

¹⁴ Apuvaunun max. akselipainolla 160 kN (16 t).

¹⁵ Vaihteissa 15 km/h.

¹⁶ A-rataluokkaan kuuluvilla ratapihojen sivuraiteilla enintään 20 km/h

Sarja	Päällysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
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 9121 001-3	– ¹⁸	80 (100)	80 (100)	80 (100)
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
TTe 9910 9131 205-8 ja 9910 9131 206-6	40	100	100	100
Ttv nrot 6, 9, 12, 15	50	70	70	90
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)

¹⁷ Risteysvaihteissa 5 km/h pienen pyörähalkaisijan (440 mm) takia.¹⁸ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.¹⁹ Hinausnopeus 80 km/h, kun siirrettävä vastapaino on sijoitettu nosturin liitevaunuun.

MUSEOVETOKALUSTON SUURIMMAT SALLITUT NOPEUDET

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

Sarja	Päällysrakenneluokka			
	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-PÄÄLLYSRAKENNELUOKKAAN KUULUVILLA RAITEILLA

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

²⁰ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvat sivuradat ja ratapihojen sivuraiteet, ks. kohta Vetokaluston käyttö A-päällysrakenneluokkaan 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	60 ¹	60 ¹	60 ¹	60 ¹	60 ¹
Raideristeykset	35 ²	90 ²	90 ²	90 ²	90 ²	90 ²
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
Varmuuslokituksesta riippumaton vaihde						
Suora ja poikkeava raide	30 ²	30 ²	30 ²	30 ²	30 ²	30 ²

Päällysrakenneluokat esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa.

¹ Tapauskohtaisesti 90 km/h.

² Merkitty nopeusmerkein

VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä

Junien ja liikenteenohjauksen välisessä puheviestinnässä käytetään ensisijaisesti VIRVE-verkkoa. Vaihdytyönjohtajien ja liikenteenohjauksen sekä ratatyö- vastaavien ja liikenteenohjauksen välisessä puheviestinnässä voidaan käyttää VIRVEN lisäksi myös kaupallisten verkkojen älypuhelimia kirjautumista helpottavan RAPLI-sovelluksen avulla.

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 käyttölupehtoja sekä RAILI-palvelun hinnastoa](#).

1.2 Turvallisuuden liittyvän puheviestinnän toiminnallisuudet

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

1.3 Radioverkkojen sisäpeitot

Väylävirasto huolehtii riittävästä VIRVEN 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.

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 Guidelines of the Finnish Transport Agency 36/2016 – [VIRVE Network Requirements for Hand Portable and Mobile Terminals](#) LIVI/5777/06.04.01/2016 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

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
	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: 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	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Kokemäki- Pori	Ulvila tärinärajoitus	315+000- 317+000	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
	Kokemäki- Pori	Pori tärinärajoitus	322+000- 324+000	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Pori- Mäntyluoto	Pori tärinärajoitus	334+000- 337+000	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
003	Helsinki- Riihimäki	Jokela tärinärajoitus	47+950- 49+950	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	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Kouvola- Pieksämäki	Vuohijärvi (tunneli 191 m)	222+400 -222+591	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Kouvola- Pieksämäki	Kulonpalonvuori (tunneli, 418 m)	232+075- 232+493	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
005	Pieksämäki - Kontiomäki	Mustamäki (tunneli, 249 m)	416+960- 417+211	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Pieksämäki - Kontiomäki	Mustavuori I (tunneli, 283 m)	417+791- 418+075	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Pieksämäki - Kontiomäki	Mustavuori II (tunneli, 374 m)	418+341- 418+718	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Pieksämäki - Kontiomäki	Pieni Neulamäki (tunneli, 1003 m)	454+288 -455+291	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	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	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Riihimäki- Kouvola	Lahti tärinärajoitus	125+000- 125+400	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Riihimäki- Kouvola	Koria tärinärajoitus	182+900- 186+400	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	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Parikkala- Säkäniemi	Syrjäsalmen ratasilta (D4 225 kN)	445+395	Henkilöjunat 80 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: huono kunto

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
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	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Tuomioja- Oulu	Kempele tärinärajoitus	740+600 - 749+000	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	Möykymäki (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	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Nummela tärinärajoitus	108+500- 109+500	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Lohja tärinärajoitus	120+600- 128+500	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Lohja tärinärajoitus	130+500- 132+000	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: käänösilta
221	Kouvola- Kotka	Kehä II (tunneli, 388 m)	194+646- 195+029	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Kouvola- Kotka	Myllykoski tärinärajoitus	200+700 -202+500	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
	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	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Toijala- Turku	Turku tärinärajoitus	271+900- 273+700	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 (C4 200 kN)	419+367	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki- Kaskinen	Kyrönjoen ratasilta (C4 200 kN)	442+875	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki- Kaskinen	Nenättömänluom- an ratasilta (C4 200 kN)	446+650	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki- Kaskinen	Kurikka tärinärajoitus	450+500 - 452+000	kaikki junat 40 km/h
	Seinäjoki- Kaskinen	Kainastonjoen ratasilta (C4 200 kN)	482+348	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki- Kaskinen	Teuvanjoen ratasilta (C4 200 kN)	502+165	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki- Kaskinen	Närpiönjoen ratasilta (C4 200 kN)	518+951	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen

Rata- nro	Rataosa	Paikka / Kohteen nimi (tunnelin pituus/sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km- sijainti	Nopeusrajoitus
	Seinäjäki- Kaskinen	Kaskistensalmen ratasilta (C4 200 kN)	528+922	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
531	Oulu- Kontiomäki	Oulu tärinärajoitus	762+800- 763+800	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 45 km/h
	Oulu- Kontiomäki	Muhos tärinärajoitus	786+000 -790+300	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien 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	Yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h

Arvio radan kunnosta aiheutuvista nopeusrajoituksista aikataulukaudella 2023

Alla on luetteloitu radan aikaisempaan kuntoon ja tiedossa oleviin rajoituksiin perustuva taulukon julkaisuhetken paras arvio radan kunnosta johtuvista nopeusrajoituksista vuonna 2023. Tilanteessa voi tapahtua muutoksia arviointihetken ja vuoden 2023 välillä.

Rataosa nro	Liikennepaikka	Km alku	Km loppu	Rajoitus (Norm.nopeus)		Nimi	Selite	Poistuu-pvm
001	Psl	0+374	0+500	20	(35)	HKI raide 11 nopeusrajoitus		31.12.2023
001	Kni	15+910	15+930	80	(120)	Kauniaisten laituripolku	Laituripolun nopeusrajoitus poistuu Espoon kaupunkiratahankkeen yhteydessä.	31.12.2027
001	Pik	182+623	183+249	130	(160)	Piikkiö	pysyvä 130	Ei tiedossa
001	Kut	197+130	202+732	50	(60)	Turku rakennusaikainen rajoitus	KUTU-hanke	31.12.2024
001	Tku	199+225	199+285	30	(60)	Logomon silta		31.12.2023
001	Klh	25+390	25+420	80	(120)	Mankin tasoristeys ja laituri	Vanha laituri, turvalaitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
001	Iko	74+048	75+464	120	(160)	Inkoo-Karjaa pehmeikkö	Pehmeikkö, turvalaitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
001	Ila	3+820	4+0	60	(80)	Veturitien sillan rakennustyömaa		31.1.23
003	Mat	160+375	163+700	170	(200)	Mattila-Lempäälä geometria	Kahdessa kaarteessa viestekaltevuuden lupa-arvo. Turvalaitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
003	Ylö	195+800	196+300	120	(200)	Lielahden painuma	Painuma. Rajoitus poistetaan tarkkailujakson jälkeen, korjaus 2022.	31.10.2023
003	Hna	21+133	21+670	120	(200)	Hanalan vaihde II	Liittyy tilapäiseen rajoitukseen EI76579	31.10.2024
003	Pur	39+968	40+190	100	(200)	Purola		Ei tiedossa
003	Pur	42+800	44+210	160	(200)	Nuppulinna	Vaikuttaa vain juniin 2-kerroksisilla vaunuilla, turvalaitteiden käyttöohjeet. Muu tavanomainen kalusto sn200	Ei tiedossa
003	Plp	52+000	53+300	180	(200)	Palopuro	Vaikuttaa vain juniin 2-kerroksisilla vaunuilla, turvalaitteiden käyttöohjeet. Muu tavanomainen kalusto sn200	Ei tiedossa
003	Tu	96+142	99+000	160	(180)	Turenki-Harviaala	160 kaksikerrosvaunut, muu tavanomainen kalusto sn 180	Ei tiedossa
005	Hj	192+300	193+569	10	(50)	Kouvolan hellekäyrä	hellekäyrä	Ei tiedossa
005	Skv	590+800	591+0	50	(80)	Sukevan sillan geometria	-	Ei tiedossa
005	Kon	915+560	917+128	50	(70)	Kontiomäen kolmioraiteen vaihteet	Vaihteiden V961, V963 ja V971 kunto. Vaihteiden V972 ja V963 toistuvien vastakiskoaluslevyjen murtumisten ja raiteen 934 viivästyneen remontin vuoksi sn50 kunnes ongelma on ratkaistu.	Ei tiedossa
005	Mur	613+270	613+420	100	(140)	Murtomäen vaihde	Vaatii isompia toimenpiteitä	31.5.2023
006	Kra	182+000	182+050	140	(170)	Korian YKS	Turvalaitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
006	Kv	191+860	191+960	30	(50)	Kv Raideristeys poikki	RR081	Ei tiedossa
006	Rah	244+0	249+0	160	(200)	Rauhan kuumakäynti-ilmais IV	Molemmat raiteet suunnassa Luumäki-Taavetti	Ei tiedossa
006	Lr	276+880	276+950	50	(90)	Lappeenrannan vaihd	-	Ei tiedossa
006	Imt	327+225	327+275	10	(80)	Imatran raideristeys R	-	Ei tiedossa
006	Hsl	602+200	602+400	50	(140)	Hammasahti	Turvalaitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
006	Vsl	708+200	708+300	30	(90)	Vuonsijärventien taso	-	Ei tiedossa
006	Vkt	868+550	868+600	30	(80)	Vuokatin vaihde V017	Sn30 rajoitus Vkt v017 kohdalle. Syynä V016 kadonnut avain.	Ei tiedossa
008	Kml	740+628	740+651	140	(200)	Kempeleen yks		31.12.2025
008	Mis	1020+0	1050+0	80	(100)	Misi-Hanhikoski tasoristeukset	8 tasoristeystä, muuttunee pysyväksi	Ei tiedossa
008	Mkk	425+0	425+200	80	(120)	Munakan ratasilta	-	Ei tiedossa

Rataosa nro	Liikennepaikka	Km alku	Km loppu	Rajoitus (Norm.nopeus)		Nimi	Selite	Poistuu-pvm
008	Lpa	440+691	441+057	140	(160)	Lapuan rajoitus	Turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
008	Kha	457+836	458+036	80	(120)	Silakkaluoman ratasilta	Turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
008	Hm	472+705	475+163	160	(190)	Härmän rajoitus	Turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
008	Vti	480+045	482+815	160	(200)	Voltti-Köykkäri rajoitus	Turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
008	Jpa	496+125	497+427	160	(200)	Jepuan rajoitus	Turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
008	Vti	684+968	685+017	160	(200)	Vihannin YKS	Silta-aukon koko johtaa nopeusrajoitukseen.	Ei tiedossa
008	Rki	705+403	705+447	140	(190)	Ruukin YKS	Rajoitus kallistuvakorille	31.12.2025
008	Oll	748+990	749+62	120	(140)	Oulun vaihde	vaihde V330 Etelään	Ei tiedossa
008	Hd	774+800	775+000	100	(140)	Haukiputaan rajoitus	Turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
008	II	789+350	789+600	50	(140)	Iijoen rs (autopesula)	Raiteen kunto	31.10.2023
008	II	800+100	800+300	80	(140)	Keihäskankaan tasoristeys	Nopeusrajoitus Keihäskankaan tasoristeyskohdalle kasvaneen autoliikennemäärän vuoksi,/ näkemät.	31.12.2027
008	Ii	804+230	806+540	80	(140)	Ii-Myllykangas	Turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
008	Sim	832+353	832+988	90	(140)	Simojoen ratasilta	Sillan päässä on tiukahko kaarre	Ei tiedossa
008	Kem	853+560	853+820	100	(140)	Kemin rajoitus	Tasoristeys? Rajoitus vain kulkusuunnassa pohjoisen-etelä, turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
008	Lla	870+900	871+100	50	(105)	Laurila - Tornio Kortelaisen tasoristeys	Tilapäinen nopeusrajoitus, ylikäytävä näkymä huono	31.12.2025
008	Kvu	923+740	924+113	80	(130)	Koivun rajoitus	Turvallitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa
017	Lui	561+400	561+600	50	(100)	Luikonlahden routava	-	Ei tiedossa
023	Pvi	346+800	347+0	50	(80)	PVI-VN kalliolieikkaus	Kalliolieikkauksen kunto. Tarkoitus saada pysyväksi rajoitukseksi.	Ei tiedossa
023	Rhl	378+953	383+590	100	(110)	Rauhalahden radan kunto	Radan kunto, arviota kestosta ei ole.	Ei tiedossa
023	Vn	344+378	376+79	80	(100)	Vesangan radan kunto		30.11.23
066	Klo	294+400	294+600	80	(100)	Vastapenger Kolho	Emma-ajon jäljiltä	Ei tiedossa
066	Mko	297+310	297+950	80	(100)	Louheikon tsr	Odottaa muutosta pysyväksi	Ei tiedossa
066	Äht	361+270	362+270	80	(100)	Tuuri-Ähtäri tasoristeys	Tasoristeysnäkemien puutteellisuus	Ei tiedossa
314	Msä	156+30	156+167	20	(50)	Metsäkansa tasoristeysvalolaitos	Metsäkansan tasoristeyskohdan tasoristeysvalolaitoksen riittävän hälytysosuuden vuoksi tarvitaan nopeusrajoitus 20km/h Metsäkansan vaihteelta Metsäkansan tasoristeyskohdalle. Rajoitus voimassa vain Valkeakosken suunta	Ei tiedossa
321	Mri	271+950	272+0	50	(90)	Turku-Maaria radan kunto	-	Ei tiedossa
321	Mri	273+200	274+16	40	(100)	KUTU työmaa TKU	KUTU-hanke	31.12.2024
332	Rai	200+7	206+410	50	(60)	TKU KUTU, koko TKU I	KUTU-hanke	31.12.2024
441	Luo	425+0	529+930	50	(60)	Kaskisten radan kunto	-	Ei tiedossa
441	Ksk	528+995	529+970	30	(60)	Kaskisten tasoristeys	Tasoristeysturvallisuuden vuoksi. Toistaiseksi voimassa.	Ei tiedossa
513	Tor	884+304	886+112	70	(100)	Kivirannan tasoristeys	Tasoristeyslaitoksesta johtuva rajoitus.	Ei tiedossa
513	Tor	885+270	885+637	70	(100)	Tornion tasoristeys	Tasoristeyslaitoksesta johtuva rajoitus.	Ei tiedossa
531	Oll	756+474	756+874	50	(80)	Oulun elastinen vaihde	Vaihteen (elastinen) kunto (alkupäivä 24.10.2018). Toistaiseksi. Väylän päätös.	Ei tiedossa
531	Pto	902+500	902+700	50	(120)	Kiehimänjoen ratasilta	Nykyistä siltaa vahvistetaan vuonna 2022.	31.12.2026
552	Psk	732+381	733+213	20	(50)	Pesiökyllän rajoitus	-	Ei tiedossa

VERKKOSELOSTUKSEN RATATYOILITE

Kohde	Toteutusvuosi	Rataosa	Tilirataosnumero	Työlle tarvittava ratakapasiteetti	Ratakapasiteettitarpeen ajoitus	Nopeusrajoitus	Prioriteetti: 1:Toteutuspäätös tehty 2: Toteutuspäätös myöhemmin	Vuosisuunnitelman numero
Helsinki: Kaisantunnelin rakentaminen	2023	Helsinki - (Pasila)	1101	Katkoja ja raiteistonkäytön muutoksia. Raiteiden ja laiturien hyötypituuksiin tulee muutoksia: 11/20-10/23 raiteet 001 – 003. 8/22 - 6/23 raiteet 010 – 013. Raiteita R12 – R19 lyhennetään työvaiheittain aina 2 kerrallaan, jolloin max. 2 x Sm5 junayksiköitä/raide. Hanke valmistuu 02/2024.	1.1.-31.10. arkiyö- ja viikonloppukatkoja	-	1	VS563
Helsinki: kunnossapitotyöt	2023	Helsinki - (Pasila)	1101	Työ jakaantuu useaan eri työvaiheeseen, jotka muodostetaan yhteistyössä toimijoiden kanssa.	-	-	1	-
Helsinki: vaihteiden V0019, V0035, V0037, V0082, V0083, V241 vaihto	2023	Helsinki - (Pasila)	1101	-	Arkiyö- ja viikonloppukatkot.	-	1	-
Helsinki-Pasila: sähköradan määräaikaishuollot	2023	Helsinki - (Pasila)	1101	Totaalikatko	-	-	1	-
Helsinki-Riihimäki 1. vaihe: Tikkurilan raide- ja vaihteistomuutos	2023	(Pasila) - (Riihimäki)	1102	Eteläpään päällysrakennetyt ja sähköradan muutostyöt. Kahden raiteen varauksia päivisin ja laajempia varauksia öisin erillisen työvaiheistuksen mukaisesti.	1.4.-31.10.	80	1	VS1993
Helsinki-Riihimäki 2. vaihe: Kytömaa-Ainola	2023	(Pasila) - (Riihimäki)	1102	Uuden itäisimmän raiteen kriittisimmät pohjanvahvistustyöt, paalutukset ja paalulaatat, itäisten raiteiden sillanrakennustyöt, esikuormitus- ja stabilointirakenteet sekä Järvenpään kaupungin työt. Itäinen raide suljettu liikenteeltä Kerava-Järvenpää.	1.6.-31.12. Uusi itäinen raide liikenteelle 12/2024.	80	1	VS1514
Helsinki-Riihimäki: sähköratahuolto	2023	(Pasila) - (Riihimäki)	1102	Liikennevaikutusalue tarkennetaan 2kk ennen toteutusta. Tarvittaessa liikennekatko voi olla useammin kuin kerran kuukaudessa, jotta välttämättömät huoltotyöt saadaan tehtyä.	Työrajoituksen alkamisen ensimmäisen arkimaanantain ja tiistain välisenä yönä Riihimäellä 0:40-3:55, Kytömaalla 0:30-4:30. Helsinki - Kerava sovitetaan tapauskohtaisesti.	-	1	VS446
Pasila-Tikkurila: läpituenta	2023	(Pasila) - (Riihimäki)	1102	-	5x10h työrajoitusta. Yhteensovitusta Tikkurilan töiden kanssa.	140	1	VS2358/VS2096
Helsinki-Tampere peruskorjaus, aloitusvaihe	2023	(Pasila) - (Riihimäki)	1102	Tarkentuu suunnittelun edetessä	-	-	2	VS1520
Riihimäki vaihteiden V0404 vaihto	2023	(Pasila) - (Riihimäki)	1102	3X52h työrajoitusta tai 6X30	1.4.-31.12.	-	2	-
Hausjärven sähkönsyöttöaseman uusiminen	2023	(Riihimäki) - (Lahti)	1103	Tarkentuu	6/2023-11/2024	6/2023-11/2025	1	-
Riihimäki-Lahti: vaihteen ja raiteen tuenta, vaihtehuolto sekä sähkörata- ja turvalaitekunnossapito	2023	(Riihimäki) - (Lahti)	1103	Totaalikatkot kaksi kertaa vuodessa	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x6h totaalikatkot.	-	1	V2454
Helsinki-Kirkkonummi: kunnossapitotyöt	2023	(Pasila)-Kirkkonummi	1104	Erillisen suunnitelman mukaisesti.	-	-	1	-
Kirkkonummien ylikulkusilta	2023	(Pasila)-Kirkkonummi	1104	Totaalikatkoja ja yksiraiteisuutta	24h + 36h syyskuussa junaliikenteen totaalikatko. Arkisin junaliikenteen totaalikatko klo 01:00- 04:50 välisenä aikana. Yksiraiteisuus arkisin ma- to klo 22:15 - 05:40 välisenä aikana. Yksiraiteisuus pe-la yönä klo 22:15- 09:00 välisenä aikana. Yksiraiteisuus la-su yönä klo 22:15- 09:40 välisenä aikana. Yksiraiteisuus su-ma yönä klo 23:15- 05:40 välisenä aikana.	80	1	VS1254
Leppävaara-Espoo: Espoon kaupunkirata (ESKA)	2023	(Pasila)-Kirkkonummi	1104	Liikennejärjestelyt välillä (Leppävaara)-Kauklahti Helmikuu-huhtikuu: totaalikatkoja 5 kpl, kesto 24 h.	5.3. su klo 04:00 – ma 6.3. n. klo 04:00 12.3. su klo 04:00 – ma 13.3. klo 04:00 19.3. su klo 04:00 – ma 20.3. klo 04:00 2.4. su klo 04:00 – ma 3.4. klo 04:00	50 ja 80 km/h	1	VS1849
Pasila-Huopalahti: kannattimien vaihdot	2023	(Pasila)-Kirkkonummi	1104	Suunnittelu tarkentuu alkuvuoden 2023 aikana	-	-	1	VS2095
Veturien silta	2023	(Pasila)-Kirkkonummi	1104	Vaikutuksia Helsinki-Ilmala ratapihan huolto- ja lähijunaliikenteeseen. Veturien silta kokonaan valmis lokakuussa 2023.	30.4. saakka	-	1	VS640
Kerava-Lahti: vaihteen ja raiteen tuenta, vaihtehuolto sekä sähkörata- ja turvalaitekunnossapito	2023	(Kytömaa)-(Hakosilta)	1107	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x6h totaalikatkot.	-	-	1	VS2455
Kerava-Vuosaari: Savion tunnelin huoltotyöt	2023	Vuosaari-(Kerava)	1108	-	Vakiotyörajoitus maanantaista klo 9:45 - 17:50.	-	1	VS1253
Ilmala: Postin ylikäytävän korjaus	2023	Ilmala ratapiha	1109	-	-	-	1	-
Ilmalan syöttöasema	2023	Ilmala ratapiha	1109	-	-	-	1	-
Kirkkonummi-Turku: kunnossapitotyöt	2023	(Kirkkonummi)-(Turku)	1201	8h työrajoitusta arkioisin.	-	-	1	-
Kupittaa - Turku ratahanke (KUTU): Aurajoen ratasillan uusiminen ja kaksiraiteisen rakentaminen	2023	(Kirkkonummi)-(Turku)	1201	Kupittaa - Turku suljettu junaliikenteeltä. Helsingin suunnasta junien määräasema Kupittaa.	15.8.2022-15.12.2024	-	1	VS1711
Pitäjäsen ratasillan kannen vaihto	2023	(Kirkkonummi)-(Turku)	1201	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	-	1	-
Kupittaa - Turku ratahanke (KUTU): Heikkilän ratapihan rakentaminen	2023	(Turku)-Uusikaupunki	1202	Useita yhden ja useamman raiteen junaliikennekatkoja, tarkentuu myöhemmin, kun raiteistomalli on hyväksytty	1.6.2022-30.12.2024	-	1	-
Turku-Toijala: kunnossapitotyöt	2023	(Turku)-(Toijala)	1203	8h työrajoitusta öisin.	3.7.-17.9.2023	-	1	VS2441
Hyvinkää-Hanko sähköistys	2023	(Hyvinkää) - (Karjaa) - Hanko	1204	Liikennekatkot öisin. Vaikutuksia myös matkustajajuniin.	1.1.-31.12. Liikennekatkot Hyvinkää-Karjaa: klo 21.30 - 4.45 ja Karjaa-Hanko klo 19.00-06.00.	-	1	VS1275
Skogbyn seisakkeen uusi alikulkusilta	2023	Karjaa-Hanko	1205	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	-	1	-
Westerbynsjoen ratasillan uusiminen	2023	Karjaa-Hanko	1205	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	-	1	-
Pohjan ratasilta: läntinen ja itäinen salmi	2023	Karjaa-Hanko	1205	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	-	1	-
Kupittaa - Turku ratahanke (KUTU): raiteen 707 rakentaminen, tilapäisen autonlastauslaiturin purku Logomon puolella	2023	Turku ratapiha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Toijalan suunnasta raitteille 701-703 ja 007, 011, 013 ja 017. Uusi laiturit 1-2 sekä autonlastaus käytössä aseman puolelle, tilapäinen laiturit käytössä Logomon puolella.	12.6.2023-18.6.2023	-	1	-
Kupittaa - Turku ratahanke (KUTU): raiteen 708, 709 ja 710 rakentaminen, tilapäisen laiturin purku Logomon puolelta.	2023	Turku ratapiha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Toijalan suunnasta raitteille 701-703 ja 007, 011 ja 013. Uusi laiturit 1-2 sekä autonlastaus käytössä aseman puolelle.	19.6.2023-16.7.2023	-	1	-
Kupittaa - Turku ratahanke (KUTU): raiteiden 004, 005, 006 ja laiturin 4-5 purku, uusien rakentaminen, Koulukadun AKS uusiminen kahdelle raitteelle (098 ja V112-V101).	2023	Turku ratapiha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Toijalan suunnasta raitteille 007, 011-017. Tilapäiset autonlastaus- ja laiturijärjestelyt käytössä Logomon puolella.	15.8.2022-14.5.2023	-	1	-
Kupittaa - Turku ratahanke (KUTU): Turun asema valmistuu lopulliseen muotoonsa; raiteiden 007, 011-013 purut ja raiteiden 704 ja 705 ja laitureiden 4, 5-6 sekä käyttövalmiushuollon rakentaminen. Koulukadun AKS toisen lohkon rakentaminen	2023	Turku ratapiha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Toijalan suunnasta raitteille 701-703 ja 707-710. Uusi laiturit 1-2 sekä autonlastaus käytössä aseman puolelle.	17.7.2023-9.6.2024	-	1	-
Kupittaa - Turku ratahanke (KUTU): Turun aseman kohdan rakentaminen	2023	Turku ratapiha	1207	Öisin laajempia liikenne- ja jännitekatkoja noin 4 h.	1.3.2022-9.6.2024	50	1	VS1788
Kupittaa - Turku ratahanke (KUTU): uusien raiteiden 701-703 ja laiturin 1-2 rakentaminen jatkuu - käyttöönnoton valmistelu, SR-perustuksien rakentaminen raiteen 012 kohdalle.	2023	Turku ratapiha	1207	Liikenne Helsingin suunnasta suljettu. Liikenne Toijalan suunnasta raitteille 007, 011, 013-017. Tilapäiset autonlastaus- ja laiturijärjestelyt käytössä Logomon puolella.	15.5.2023-11.6.2023	-	1	-
Riihimäki-Tampere: kunnossapitotyöt	2023	(Riihimäki)-(Tampere)	1301	Totaalikatko 4x vuodessa	Neljä kertaa vuodessa olevat vakiotyörajoitukset ma-pe klo 10.00 - 14.00 välisenä aikana, erillisen suunnitelman mukaisesti.	-	1	VS2422
Riihimäki-Tampere turvalaiteohjelmistopäivitys Drop 12	2023	(Riihimäki)-(Tampere)	1301	Totaalikatko Sammalisto-Kuurila Totaalikatkot 13 h + 13 h ja yksiraiteisuutta 22h välissä	14.8.2023 klo 18:00 - 16.8.2023 klo 18:00	-	1	V2423
Tiilitahtaan alikulkusillan vesieristuksen korjaus	2023	(Riihimäki)-(Tampere)	1301	Totaalikatkot 13 h + 13 h ja yksiraiteisuutta 22h välissä	14.8.2023 klo 18:00 - 16.8.2023 klo 18:00	120 2vk töiden jälkeen	1	VS747
Arometsän syöttöasema	2023	(Riihimäki)-(Tampere)	1301	Erillisen suunnitelman mukaisesti	6/2023-11/2023	-	2	-
Parolan sähköratamuutokset	2023	(Riihimäki)-(Tampere)	1301	Vk 36-28 yksiraiteisuutta Parola-Leteensuu, elokuussa Tiilitahtaan kanssa totaali	26.6.-16.8.	-	1	-
Tampere-Seinäjoki turvalaiteuusiminen DROP 1	2023	(Tampere) - (Seinäjoki)	1302	Juhannuksena ja lokakuussa totaalikatko Lielähti-Seinäjoki	24.6.2023; klo 5:30-19:05 (13,5 h) 16.10.2023; klo n. 21:30- 18.10.2023 klo 9:00	-	1	VS1044
Tampere-Seinäjoki vakiotyörajoitus: sähköratakunnossapito	2023	(Tampere) - (Seinäjoki)	1302	-	3x2h tai 1x4h 9 työvuorossa keväällä ja syksyllä.	-	1	VS2442
Pohjois-Louko: V0874 vaihto	2023	(Tampere) - (Seinäjoki)	1302	Katko 24 h, viereiselle raitteelle nopeusrajoitus 50 km/h (molemmat raiteet suljettu 1 h työrajoitusta molemmissa päissä)	23.9-24.9.2023	80 2 vko työn jälkeen	1	VS2335
Jalasjärvi: vaihteiden V0762 ja V0764 vaihto	2023	(Tampere)-(Seinäjoki)	1302	Katko 40 h	9.10-11.10.2023	80 2 vko työn jälkeen	1	-
Kuivasjärvi: vaihteiden V0561 ja V0563 vaihto	2023	(Tampere)-(Seinäjoki)	1302	Katko 40 h	2.10-4.10.2023	80 2 vko työn jälkeen	1	-
Kuivasjärvi: vaihteiden V0562 ja V0564 vaihto	2023	(Tampere)-(Seinäjoki)	1302	Katko 40 h	9.10-11.10.2023	80 2 vko työn jälkeen	1	-

Kohde	Toteutusvuosi	Rataosa	Tiiriraosanumero	Työlle tarvittava ratapapiteetti	Ratapapiteettitarpeen ajoitus	Nopeusrajoitus	Prioriteetti: 1:Toteutus päätös tehty 2: Toteutus päätös myöhemmin	Vuosisuunnitelman numero
Parkano: vaihteiden V0461 ja V0463 vaihto	2023	(Tampere)-(Seinäjoki)	1302	Katko 36 h	16.10-18.10.2023	80 2 vko työn jälkeen	1	-
Peräseinäjoki: vaihteiden V0811 ja V0812 vaihto	2023	(Tampere)-(Seinäjoki)	1302	Katko 40 h	2.10-4.10.2023	80 2 vko työn jälkeen	1	-
Pohjois-Louko: V0874 vaihto.	2023	(Tampere)-(Seinäjoki)	1302	Katko 24 h, viereiselle raitelle nopeusrajoitus 50 km/h (molemmat raitteet suljettu 1 h työraon molemmissa päissä)	30.9-1.10.2023	80 2 vko työn jälkeen	1	VS2335
Rantoo tasoristeyksen parantaminen 0158+0909	2023	(Toijala)-Valkeakoski	1303	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Seinäjoen aseman uusi aikukuntuneli ja uusi matkakeskus	2023	Seinäjoki ratapiha	1308	Raiteiston käytön muutoksia ja liikennekatkoja. Kaksi laituriraidetta käytössä, neljä laituriraidetta suljettu 6h mainittujen aikojen sisällä	2.10.-3.10.; klo 21:00-15:00 (18h) 9.10.-10.10.; klo 21:00-15:00 (18h) 16.10.-17.10.; klo 21:00-15:00 (18h)	-	1	VS1959
Seinäjoen raakaputerminaalii	2023	Seinäjoki ratapiha	1308	Silta- ja päällysrakennetöitä Sk-Alv, totaalikatkoja	8.5.2023-10.5.2023; klo 10:00-14:00 (52 h) 6.6.2023-7.6.2023; klo 14:00-14:00 (24 h) 2.10.2023-3.10.2023; klo 18:40-14:30 (20h) 9.10.2023-10.10.2023; klo 18:40-14:30(20h)	50	1	VS2312
Seinäjoki-Kokkola: raitteen läpituenta	2023	(Seinäjoki)-(Kokkola)	1309	Totaalikatko Rajaperkiö-Kokkola	17.04.2023-27.04.2023 2.5.2023-4.5.2023, 29.5.2023- 15.6.2023; klo 10:30-16:45 (23x7h);	-	1	VS2324
Kokkola: raitteiden 504, 505 päällysrakenteen uusiminen	2023	Kokkola	1310	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	-
Aetsä: vaihteiden V001 ja V002 vaihto	2023	(Lielähti)-Kokemäki	1401	Katko 40 h	15.9-17.9.2023	2 vk 80	1	VS2076
Lielähti-Kokemäki: kunnossapitotyöt	2023	(Lielähti)-Kokemäki	1401	2x3h tai 5h työraot kunnossapitoviikoilla keväällä öisin ja syksyllä.	-	-	1	VS2459
Siuro V001 ja Suoniemi V002 vaihteiden vaihto	2023	(Lielähti)-Kokemäki	1401	Katko 40 h	8.9-10.9.2023	2 vk 80	1	-
Vammala vaihteen V003 vaihto ja Heinoo vaihteen V001 vaihto	2023	(Lielähti)-Kokemäki	1401	Katko 30 h	1.9-3.9.2023	2 vk 80	1	VS2076
TAPO: Vinkkilän ylikulkusilta	2023	(Lielähti)-Kokemäki	1401	Vammala-Aetsä välillä. Telineytöt elo/syyskuu 8 kpl la/su klo 22:00-8:00. Yhteensovitus vaihteiden vaihdon kanssa	1.8.-30.9.	80	2	VS2292
Vuohijoen ratasillan korjaus	2023	(Tampere)-Orivesi-(Jyväskylä)	1405	Yksiraiteisuutta ja totaalikatko	Eteläinen raide suljettuna 17.4-21.4 klo 21:30-6:40 Pohjoinen raide suljettuna 24.4 - 28.4 klo 21:30-6:30	-	1	-
Orivesi-Jyväskylä kunnossapidon vakiotyörajo: sähkörahoito	2023	(Tampere)-Orivesi-(Jyväskylä)	1405	3x2h tai 1x4h 9 työvuoroa keväällä ja syksyllä.	-	-	1	-
Tampere - Jyväskylä radan perusparantaminen, 1. vaihe: Oriveden uuden puolenvaihtopaikan turvalaite- ja sähköratatyöt. Torkkelin liikennepaikan jatkaminen (n. 50 m hyötöpuutua lisää). Jämsän liikennepaikan vaihteiden vaihdot (V004, V006, V008). Jämsän liikennepaikan vaihteiden ja päällysrakenteen vaihdot (V052, V054, R011, R012, R042 ja R051). Muuramen liikennepaikan 3. raitteen rakentaminen. Kallioliikkauksen korjaus kmv 279+780 - 279+820	2023	(Tampere)-Orivesi-(Jyväskylä)	1405	Jsk raide kerrallaan pois käytöstä 1 viikon ajan	Totaalikatko juhannuksena 23.6.2023-25.6.2023; klo 9:00-9:00 Sunntaisin liikennepaikalla työraot n. klo 2.00-8.10	1x80 ja 6x140 erillisen suunnitelman mukaisesti	1	VS1691/VS2264/VS2420 /VS2318/VS2317
Vinkkilän ratasillan korjaus	2023	(Tampere)-Orivesi-(Jyväskylä)	1405	Totaalikatko	48h 23.6.-25.6. 09:00- 09:00	120 2 vk töiden jälkeen	1	-
Koivusalontie tasoristeyksen poisto 0411+0813	2023	(Jyväskylä)-(Pieksämäki)	1406	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Rauma vaihteiden V338, V340, V333, V350, V359, V337, V339, V341 vaihto ja V354 poisto	2023	Rauma ratapiha	1407	Vaihekohtaisia katkoja V338, V359, V350 18 h/ vaihde, vaihteet V337, V339, V341 vaihdetaan samassa katkossa 38 h, vaihde V333 30 h	15.8-3.9.2023	-	2	VS2071
Haapamäki-Seinäjoki tasoristeyksen poisto Hietaranta, Järvinen ja parantaminen Kuusela, Kuorasjärvi	2023	Haapamäki-Seinäjoki	1501	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Haapamäki-Jyväskylä rummun R-5099 poraus 306+335	2023	(Haapamäki)-(Jyväskylä)	1503	-	-	-	1	-
Mansikka-ahontien tasoristeyksen varustaminen puolipuumilaitoksella 0416+0325	2023	(Jyväskylä)-Äänekoski	1504	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Valmetin tasoristeyksen varustaminen puolipuumilaitoksella 0418+0080	2023	(Jyväskylä)-Äänekoski	1504	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Rummun uusiminen R-4457 (0451+0010)	2023	(Seinäjoki)-Vaasa	1505	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	-
Lahti-Kouvola: kunnossapitotyöt	2023	(Lahti)-(Kouvola)	1601	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x6h totaalikatkot keväällä ja syksyllä.	Vk 21 keväällä klo 00-05	-	1	VS2367
Kouvola-Kotka/Hamina: kunnossapitotyöt	2023	(Kouvola)-(Kotka)/(Hamina)	1602	Kouvola-Kotka: kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x5h totaalikatkot keväällä ja syksyllä. Juurikorpi-Hamina: kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x5h totaalikatkot keväällä ja syksyllä.	KOKOHA:n päiväkatkoissa	-	1	-
Kouvola-Kotka-Hamina ratahanke (KOKOHA)	2023	(Kouvola)-Juurikorpi-(Kotka) / (Hamina)	1602	VK 14 - 48: päiväkatkot ma - pe n. klo 9.40 - 15.20 VK 22-24: 12 h (la/su) katko VK 29 Kymin ratapiha, Kymi - Hovinsaari, Hovinsaaren rajapinta: 30 h (Kouvola - Hamina käytettävissä) VK 31 Juurikorpi - Kymi/Hamina: 30 h Juurikorpi - Kymi/Hamina, jonka jälkeen 10 h Juurikorpi - Hamina. HUOM: Inkeroinen - Kouvola käytössä. Kotkan satamaan ei pääse 30 h, Haminaan ei pääse 40 h. VK32 Inkeroinen sivuraiteet: 12 h sivuraiteet (vaikuttaa Inkeroinen ratapihan töihin, ei linjaliikenteeseen) VK 33 Inkeroinen ratapiha: 30 h katko sulkee liikenteen. VK 35 Pitkäkallion raitteenvaihtopaikka (Ojamaa - Inkeroinen väli sulussa): 30 h katko sulkee liikenteen (Inkeroinen vaihtotyöt onnistuu) VK 38 Juurikorpi - Kymi/Hamina: ennen pääkatkoa 20 h Kymi sivuraiteet, 30 h Juurikorpi - Kymi/Hamina, jälkeen 10 h Juurikorpi - Hamina HUOM: Inkeroinen - Kouvola väli käytettävissä, Kymin sivuraiteilla testien aloitus. Satamiin ei pääsyä 30 h, jonka jälkeen Kotkaan pääsee ja Haminaan 10 h myöhemmin. VK 41 Inkeroinen ratapiha ja Inkeroinen - Juurikorpi: 30 h katko sulkee liikenteen (Inkeroinen vaihtotyöt ei onnistu) VK 43 Pitkäkallion raitteenvaihtopaikka (Ojamaa - Pitkäkallio): 30 h katko sulkee liikenteen (Inkeroinen vaihtotyöt sovitettavissa)	1.4.-30.11.	-	1	VS2427
Skinnarbyn tasoristeyksen poisto 0192+0675	2023	(Lahti)-Loviisa	1603	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Kouvola-Pieksämäki: kunnossapitotyöt	2023	(Kouvola)-(Pieksämäki)	1605	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x5h totaalikatkot keväällä ja syksyllä.	Vk 23 keväällä klo 00-05	-	1	VS2398
Tenholankadun aikukusillan korjaus	2023	(Kouvola)-(Pieksämäki)	1605	Totaalikatko 23 h	2.9. klo 14 - 9.9. klo 13	-	1	VS2415
Kouvola-Luumäki: kunnossapitotyöt	2023	(Kouvola)-Luumäki	1701	Vakiotyörajo kaksi liikennepaikkavälillä kerrallaan klo 22.00-01.00 ja 03.00-06.00. Molempien raitteiden liikennekatko klo 01.00-03.00.	-	-	1	VS2391/VS2392
Kouvola vaihteiden vaihdot V732, V733, V734, V735/736, V737	2023	Kouvola	1701	19.9.-29.9.	10 vrk katko	-	2	-
Luumäki-Vainikkala: kunnossapitotyöt	2023	(Luumäki)-(Vainikkala)	1702	Vakiotyörajo su-ma ja ma-ti öinä 5h öisin	Erikseen sovitettavat ajankohdat	-	1	-
LUIIMA (Luumäki-Imatra ratahanke)	2023	(Luumäki) - (Imatra)	1703	Totaalikatkoja	Luumäki-Lappeenranta: vk:t 17-21, 23-29, 32-33 ja 35h 24h (la-su 14-14) vk22 48h vk:t 20-22, 24, 26-27 4x9h (ma-to 8-17) vk25 3x9h (ti-to 8-17) vk29 5h (su-ma) vk:t 30-31 8+5h (la-su, su-ma)	Erillisen suunnitelman mukaisesti.	1	VS2401,VS2402, VS2403, VS2405
Luumäki-Imatra: vaihteen ja raitteen tuenta, vaihdehuolto sekä sähkörajo- ja turvalaitekunnossapito	2023	(Luumäki) - (Imatra)	1703	Yhteensovitus LUIIMA:n kanssa	-	-	1	VS2390
LUIIMA (Luumäki-Imatra ratahanke)	2023	(Luumäki) - (Imatra)	1703	Kiintopisteverkon rakentaminen noin kmv 301 -327, rakentamiseen kuluva aika maastossa arviolta 1 - 2 kk, kun työt aloitettu. Työn toteutustapa ja ajankohta tulevat tarkentumaan alkuvuodesta 2023.	1.4.-31.8.2023	-	1	-
LUIIMA (Luumäki-Imatra ratahanke)	2023	(Luumäki) - (Imatra)	1703	LUIIMA, Joutsenon ja Lauritsalan valaistusurakka. Saattaa hetkittäin vaikuttaa vaihtotöihin Joutsenon ja Lauritsalan ratapihoilla. Urakan valmistuminen 30.4.2023	-	-	1	-
Hiitolanjoen ratasillan uusiminen	2023	Imatra-Parikkala	1703	-	-	-	2	-
Imatra-Joensuu: kunnossapitotyöt	2023	(Parikkala)-(Joensuu)	1705	2x3h tai 5h työraot öisin kunnossapitoviikoilla keväällä ja syksyllä. Yhteensovitus kannatinlangan vaihtotyön kanssa.	-	-	1	VS2389

Kohde	Toteutusvuosi	Rataosa	Tilirataosnumero	Työlle tarvittava ratapapiteetti	Ratapapiteettitarpeen ajoitus	Nopeusrajoitus	Prioriteetti: 1: Toteutus päätös tehty 2: Toteutus päätös myöhemmin	Vuosisuunnitelman numero
Syrjäsalmien ratasillan uusiminen	2023	(Parikkala)-Joensuu	1705	-	-	30	1	VS567
Joensuu-Uimaharju: kunnossapitotyöt	2023	(Joensuu)-Uimaharju	1707	2-3 h pituiset työraot 2-3 kpl arkiöisin.	-	-	1	VS2371
Uimaharju-Porokylä: kunnossapitotyöt	2023	(Uimaharju)-Porokylä	1708	2-3 h pituiset työraot 2-3 kpl arkiöisin.	-	-	1	VS2369
Halinjoen ratasillan korjaus	2023	(Uimaharju)-Porokylä	1708	-	-	-	1	-
Huopatehdas tasoristeyksen poisto (Lappeenranta) 0289+0463	2023	Lappeenranta	1712	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	(Niittylahti) – Joensuu Suljettu liikenteeltä	Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk12 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk14 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk15 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk16 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk17 la-su 16.00-06.00 14 h käyttöönotto, vk17 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk18 la-su 16.00-06.00 14 h käyttöönotto, vk18 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk19 la-su 16.00-06.00 14 h käyttöönotto, vk19 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk20 la-su 16.00-06.00 min 14 h (käyttöönottoalue 4) 8 h Niittylahti - Joensuu, vk20 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk21 ma 09.00-10.00: 10.20-11.50; 12.50-14.40, vk21 ti 09.00-10.00: 10.20-11.50; 12.00-14.40, vk21 ke 09.00-10.00: 10.20-11.50; 12.50-14.40, vk21	-	1	VS2324, VS2323, VS2377
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	(Niittylahti) – Joensuu Suljettu liikenteeltä	to 09.00-11.50, vk21 la-su 16.00-06.00 min.14 h (käyttöönottoalue 4), vk21 la-su 16.00-06.00 14 h, käyttöönotto, vk21 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk22 ke 31.5. klo 8-18 (SIT/SAT), vk22 to 1.6. klo 8-18 (SIT), vk22 pe 2.6. klo 8-18 (SIT), vk22 to, pe klo 8-18 liikenteen ehdoilla (SIT), vk22 3.6 klo 16.00 - 4.6 klo 06.00 Uuden asetinlaiteen käyttöönotto 14h (käyttöönottoalue 4), vk22 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk23 la-su 16.00-06.00 14 h, käyttöönotto, vk23 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk24 17-18.6 TYÖVAIHE 15, KATKON PITUUUS 48h, vk24 la-su 16.00-06.00 14 h, käyttöönotto, vk24 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk25 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk26	-	1	VS2377, VS2323, VS2187, VS2475
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	(Niittylahti) – Joensuu Suljettu liikenteeltä	la-su 16.00-06.00 14 h, käyttöönotto, vk26 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk27 la-su 16.00-06.00 14 h, käyttöönotto, vk27 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk29 la-su 16.00-06.00 14 h, käyttöönotto, vk29 ark 5h 23:30- 04:30, vk30 Miprolla la-su 16.00-06.00 14 h (käyttöönottoalue 5), vk30 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk31 ma 09.15-11.30; 12.25-14.40; 15.25-16.30, vk31 ti 09.15-11.30; 12.25-14.40; 15.25-16.30, vk31 ke 09.15-11.30; 12.25-14.40; 15.25-16.30, vk31 to 09.15-11.30; 15.25-16.30, vk31 pe 09.15-11.30; 12.25-14.40; 15.25-16.30, vk31 Miprolla la-su 16.00-06.00 14 h (käyttöönottoalue 5), vk31 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk32 ma 09.15-11.30; 12.25-14.40; 15.25-16.30, vk32 ti 09.15-11.30; 12.25-14.40; 15.25-16.30, vk32 ke 09.15-11.30; 12.25-14.40; 15.25-16.30, vk32	-	1	VS2475, VS2476, VS2477
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	(Niittylahti) – Joensuu Suljettu liikenteeltä	to 09.15-11.30; 15.25-16.30, vk32 pe 09.15-11.30; 12.25-14.40; 15.25-16.30, vk32 to, pe klo 8-18 liikenteen ehdoilla, vk32 la 12.8 klo 16.00 -13.8 klo 08.00 Uuden asetinlaiteen käyttöönotto alue 5 16 h, vk32 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-05:30, vk33 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk34 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 16.00-06.00, vk35 2-3.9 la -su Koko Jns-Nth 23:30-01:30, vk35 2-3.9 la -su 23:30-06.00, vk35 la-su 16.00-06.00, vk35 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk36 7-8.9 To-pe Koko Jns-Nth 23:30-01:30, vk36 7-8.9 To-pe 23:30-04:30, käyttöönotto 6, vk36 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk37 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk38 23.9 la 23.30 -su 24.9 klo 01.30 Koko Jns-Nth, vk38 23.9 la 23.30 -su 24.9 klo 08.30, käyttöönotto 7, vk38	-	1	VS2477, VS2516, VS2514, VS2515

Kohde	Toteutusvuosi	Rataosa	Tiliraosanumero	Työlle tarvittava ratakapasiteetti	Ratakapasiteettitarpeen ajoitus	Nopeusrajoitus	Prioriteetti: 1: Toteutus päätös tehty 2: Toteutus päätös myöhemmin	Vuosisuunnitelman numero
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	(Niittylahti) – Joensuu Suljettu liikenteeltä	29.9 pe klo 23.30 -su 1.10.klo 15:30 V070 vaihto 40 h, vk39 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk40 7.10 la 06.00 - 9.10 ma klo 06.00 V990 ja V991 asennus 48 h, vk40 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk41 14.10 la 06.00 - 16.10 ma klo 06.00 V990 ja V991 asennus 48 h, vk41 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk43 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk44 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk45 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk46 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk47 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk48 2-3.12 la-su 23.30-08.30 Uuden asetinlaitteen testaus käyttöönnottoalue 9, vk48 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk49 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30, vk50 16-17.12 la-su 23.30-08.30 Uuden asetinlaitteen käyttöönnotto. käyttöönnottoalue 9, vk50		1	VS2516
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	PELTOLA: Työvaihe 12, r015-r017 ja 4a-b liittyvine vaihdejärjestelyineen 11.4.-28.5.2023. Käyttöönnotto 29.5.-2.6.2023, katkotarve 8h. Vanhat raiteet 062 ja 063 ovat läpiajettavissa. Työvaihe 13-14, r009, r013-14 liittyvine vaihdejärjestelyineen □ päivittynyt aika 5.6.-16.6.2023. Työvaihe 15 Raiteet r009 ja r013-014 liittyvine vaihteineen 17.-18.6.2023 (48h pe-su), Käyttöönnotto 008, 009, 022, V070, V068, 6h su 18.6.2023 Työvaihe 16a, r010-014 liittyvine vaihteineen 19.6.-11.8.2023 Pohjoispäässä r906-910 rakentaminen liittyvine vaihdejärjestelyineen. Työvaihe 16b, käyttöönnotto r009-014 liittyvine vaihteineen 12.-13.8.2023 Työvaihe 17, rakentaminen: r902, V937, V935, V938 ja liitokset 14.8.-3.9.2023. Käyttöönnotto r901-903 4.-8.9.2023 Työvaihe 18,20: rakentaminen, V040, V939, V945, V947 ja r903 liitos pohjoinen 9.-22.9.2023. Käyttöönnotto edellä mainitut 23.-24.9.2023. Työvaihe 19Ja: rakentaminen r904, r905 25.9.-1.10.2023 Pohjoispään massanvaihdot + Onttolan vaihde 29.9.-1.10.2023 48h. Työvaihe 19Jb, rakentaminen: r904-r905 ja liittyvä vaihde 2.10.-3.10.2023. Käyttöönnotto: r904-905, V935 4.-6.10.2023. Rakentaminen: r905, r906, r912-r914 + liittyvät vaihteet 2.-6.10.2023 Työvaihe 22: rakentaminen r905, r906 ja 912-914 + liittyvät vaihteet 7.-15.10.2023. Massanvaihdot pohjoispään 48h 7.-8.10.2023 ja pohjoispään raidetyöt 42h 14.-15.10.2023. Käyttöönnotto pohjoispään vaihteet Pielisjoen sillan etelä- ja pohjoispään 15.10.2023. Työvaihe 23: Rakentaminen r905, 906, r912-914 + liittyvät vaihteet 16.10.-10.11.2023. Käyttöönnotto r905-914 + vaihteet 13.-17.11.2023. Sähköratatyöt jatkuvat 27.11.2023 saakka.	11.4.-27.11.2023	-	1	VS2323
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	PELTOLA: Työvaihe 12, r015-r017 ja 4a-b liittyvine vaihdejärjestelyineen 25.4.-28.5.2023. Käyttöönnotto 29.5.-2.6.2023, katkotarve 8h. Vanhat raiteet 062, 063 ja 065 ovat läpiajettavissa. Työvaihe 13b, r012-r014 liittyvine vaihdejärjestelyineen □ päivittynyt aika 5.-25.6.2023. Käyttöönnotto 26.6.-2.7.2023, katkotarve 8h. Raiteet 901-903, 006-007 ja 015-017 ovat läpiajettavissa. ASEMA: Työvaihe 18, raideliitokset, V040, V939 ja V937 päivittynyt tarve liikennekatkolla rakentaminen + käyttöönnotto 56h. 12.-14.8.2023. Työvaihe 22, "Pohjoispään liitos": raide Kontiolahden suuntaan, V932/934, V943 rakentaminen + käyttöönnotto 46h. 29.9.-1.10.2023. JNS-ONTTOLA: Työvaihe 23, V990 ja V991, sekä Onttolan suunnan käyttöönnotto □ viikonloput vk40 (6.-8.10.2023) ja vk41 (13.-15.10.2023) 2 x 48h.	25.4.-15.10.	-	1	VS2323
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	Onttola, Onttola - Ylämylly	29.9 pe klo 06.00 - su 1.10 klo 15.30 Onttola vaihtevaihto 40 h, vk39 15-16.10 ma klo 06.00 Onttolan asetinlaitteen käyttöönnotto, käyttöönnotto 8, vk42 Ma 16.10 JKV koe ajot klo 23.00- 14.00 Jns-YY/Jns-Khi 23.00-08.00, vk42 Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk42		1	VS2516
Joensuu ratapihan parantaminen	2023	Joensuu rp	1713	(Niittylahti) – Joensuu Suljettu liikenteeltä	Su-ke ark 5h 23:30- 04:30 la-su 23:30-08:30, vk39			VS2516
Meltusvirran ratasillan korjaus	2023	Sillinjärvi-Viinijärvi	1803	-	-	-	1	-
Pieksämäki-Kuopio: kunnossapitotyöt	2023	(Pieksämäki)-(Kuopio)	1804	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x5h totaaliakat kot keväällä ja syksyllä.	Keväällä vk 26 yöllä	-	1	VS2399
Iisalmi: uuden asetinlaitteen käyttöönnotto	2023	(Kuopio)-(Iisalmi)	1805	-	Suunniteltu viikoille 38 ja 39, 2x24h tai 1x48h	-	1	-
Kuopio-Iisalmi: kunnossapitotyöt	2023	(Kuopio)-(Iisalmi)	1805	Kaksi kertaa vuodessa tapahtuvat 7x5h totaaliakat keväällä ja syksyllä.	Keväällä vk 27 yöllä	-	1	VS2400
Paloisvirran ratasillan korjaus	2023	(Kuopio)-(Iisalmi)	1805	-	-	-	1	-
Pieksämäki: uudet reunalaiturit 1 ja 6 sekä raide ja -vaihte muutokset, vaihteiden vaihdot	2023	Pieksämäki ratapiha	1806	Raiteet r001 ja r006 suljettu liikennöinniltä.	Raide 001/011 sekä raide 002 suljettuna liikenteeltä 1.8.2023 – 31.10.2023. Raide 006 suljettuna junaliikenteeltä kokonaan 31.7.2023 saakka. Tilanne vastaa nykytilannetta (laituri 1 ja välilaituri junamatkustajien käytössä) Raide 006 suljettuna läpikulkevalta junaliikenteeltä. Raiteen pohjoispään laiturin ja Joensuun kiskobussien käytössä 1.8.2023 alkaen laiturin 1 sulkeutuessa.	-	2	VS1594
Kuopio: Puijonkadun alikulkusilta	2023	Kuopio ratapiha	1808	Raiteiston käytön muutoksia.	-	-	1	VS339
Kuopion asema	2023	Kuopio ratapiha	1808	•R111 suljettuna liikenteeltä viikot 22-24 su 28.5 klo 7:00 - su 18.6 klo 7:00 •R112 suljettuna liikenteeltä viikot 19-21 ma 8.5 klo 10:00 – su 28.5 klo 7:00 •totaaliakat viikoilla 20-24 ja 26-30 (la-su klo 23:30-7:00) •3.5 h totaaliakat 5.6.2023 lähtien arkiöinä heinäkuun loppuun saakka. •Raiteet 019b ja 001 ovat suljettuna liikenteeltä sekä raide 019 suljetaan läpikulkevalle liikenteeltä. Välilaituri on kokonaisuudessaan rakennustyömaa-alueella. Matkustajia palvelee uusittu reunalaituri.	5.6.-27.11.	-	1	VS1659
Kokkola-Ylivieska: kunnossapitotyöt	2023	(Kokkola)-(Ylivieska)	1901	8h päivittäiset työraot kaksi liikennepaikkavälillä kerrallaan.	-	-	1	VS2360
Oulainen raakapuuterminaalit	2023	(Kokkola) - (Ylivieska) - (Oulu)	1901	2x24h totaali	vk 36 ja 37	-	1	VS2356
Seinäjoki - Kokkola: linjan läpituenta	2023	(Kokkola) - (Ylivieska) - (Oulu)	1901	23 työvuorua, 6h, ma-to, n. huhtikuu- kesäkuu	klo 10:30 - klo.16:45	-	1	VS2324
Ylivieska-Oulu: kunnossapitotyöt	2023	(Ylivieska)-(Oulu)	1901	5h työraot kunnossapitoviikoilla keväällä öisin ja syksyllä.	-	-	1	VS2363
Tuomioja-Raaha kiskonvaihto	2023	(Tuomioja)-Raaha	1903	8 h työraot	1.5.-31.8.	-	1	VS2337
Oulu vaihteiden V0077, V0072, V0071, V0075, V0076, V0070 vaihto	2023	Oulu	1904	Totaaliakat 12-24 h ja työn jälkeiset n. 2 vko nopeusrajoitukset	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	-

Kohde	Toteutusvuosi	Rataosa	Tilirataosnumero	Työlle tarvittava ratapapiteetti	Ratapapiteettitarpeen ajoitus	Nopeusrajoitus	Prioriteetti: 1: Toteutus päätös tehty 2: Toteutus päätös myöhemmin	Vuosisuunnitelman numero
POKA (Pohjois-Suomen kauko-ohjaus): turvalaitetyöt ja käyttöönotot	2023	Oulu	1904	Erillisen suunnitelman mukaisesti	-	-	1	VS2373
Oulun ratapihan peruskorjaus ja turvalaitteet	2023	Oulu ratapiha	1906	Raiteiston käytön muutoksia ja päivittäisiä työrajoja erillisen suunnitelman mukaan.	-	-	1	VS1243
Oulu: Oritkarin kolmioraide	2023	Oulu ratapiha	1906	Muutoksia raiteiston käyttöön	-	-	1	VS1587
Kylmälahden ratasillan uusiminen	2023	(Äänekoski) - (Haapajärvi)	2001	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	-
Naarakosken tasoristeyksen varustaminen puolipuumilaitoksella 0431+0594 ja Hietaman tasoristeyksen parantaminen 0434+0599	2023	Jyväskylä - Haapajärvi	2001	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Haapajärven raakaputerminaali	2023	(Iisalmi)-(Ylivieska)	2002	Totaaikatko Hj-Pp	8.5.- 10.5. 48 h	-	1	VS1563
Iisalmi-Ylivieska peruskorjaus	2023	(Iisalmi)-(Ylivieska)	2002	8-10h päivittäinen työrajo	-	-	1	-
Ylivieska-Iisalmi sähköistys	2023	(Ylivieska)-Iisalmi	2002	Totaaikatkoja	- Iisalmi-Haapajärvi välillä 7-10 h katko ma-to, noin klo 13-22 välillä - Iisalmi-Kiuruvesi vk 21/2023 liikennekatko 24h (massanvaihto) - Iisalmi-Kiuruvesi vk 22/2023 liikennekatko 30 h (vaihteen asennus ja Harmaalan sillan tunkkaus) - Iisalmi asetinlaitteen käyttöönottotarkastus 2x24h viikko 39? - Lisäksi 10kpl 5h liikennekatkoja Iisalmen liikennepaikalle turvalaitteiden testaukseen	-	1	VS2327
Ylivieska-Iisalmi sähköistys	2023	(Iisalmi)-(Kontiomäki)	2101	-	- Iisalmi-Kontiomäki (Iisalmi-Kauppiplanmäki) vk 21/2023 liikennekatko 24h (massan-vaihto ja vanhan sillan purku) - Iisalmi-Kontiomäki (Iisalmi-Kauppiplanmäki) vk 23/2023 liikennekatko 24h (vaihteen asennus)	-	1	VS2327
Hyrnsälmen-Pesio kylän siltatyöt, RAPU ja pp (mm. Hiidenjoen ja Mätäspuron ratasilta)	2023	(Kontiomäki)-Ämmänsaari	2102	Töitä junarajoissa klo.0:00 - 07:00 välillä. Hys-Psk-Äm 2x24h liikennekatko toukokuu(vko 22 ma+ke?) Kon-Äm 1x48h liikennekatko kesäkuu(vko 24?) Kon-Hys+Psk 2x48h+1x24h turvalaitteikäyttöönnotto+POKA heinäkuu(vko:lla 29?) Kajaani-Hyrnsälmentie vanhan sillan purku lokakuu 1x36h. Liikennevaikutus koko Kon-Äm rataosalle.	1.5.-31.10.	-	1	VS2375
Kontiomäki-Vuokatti peruskorjaus, viimeistelytyöt	2023	(Kontiomäki)-Vuokatti	2104	-	-	-	1	VS2374
Jäätiön ratasillan korjaus	2023	(Kontiomäki)-Vuokatti	2104	Vk 35 48 h	-	-	1	VS2336
Vaalansalmen ratasillan peruskorjaus	2023	(Oulu)-(Kontiomäki)	2105	ma-to 7-10h työajat 3 vk / vuosi	-	-	1	VS1602
Nuolajan raakaputerminaali	2023	(Oulu)-(Kontiomäki)	2105	Liikenteen ehdolla	-	-	1	VS2011
Murtomäki-Otamäki hajapölkkyjen vaihto	2023	(Murtomäki)-(Otamäki)	2107	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	-
Iijoen ratasilta	2023	(Oulu)-(Kemi)-Laurila-(Tornio)	2201	5x10 h liikennekatkoja	1.6.-31.8.	-	1	VS2009
Oulu-Kemi-Laurila-Tornio: kunnossapitotyöt	2023	(Oulu)-(Kemi)-Laurila-(Tornio)	2201	2x3h tai 5h työrajo kunnossapitoviikoilla keväällä öisin ja syksyllä.	-	-	1	VS2341
Oulu-Laurila kiskonvaihto	2023	(Oulu)-(Kemi)-Laurila-(Tornio)	2201	-	1.5.-31.8. su/ma 20:40-23:10, 0:30-4:40 ma/ti 20:40-23:10, 0:30-4:40 ti/ke 20:40-23:25, 0:10-4:35 ke/to 20:40-23:10, 0:30-4:40 to/pe 20:40-23:25, 0:10-4:35	-	1	VS2315
Jarkon alikulkusillan uusiminen	2023	(Oulu)-(Kemi)-Laurila-(Tornio)	2201	-	-	-	1	-
Rautiolan alikulkusillan maalaus/korjaus	2023	(Oulu)-(Kemi)-Laurila-(Tornio)	2201	Ajoittaisia liikennekatkotarpeita	1.4. alk.	-	1	VS2142
Hervonjoen ratasillan korjaukset	2023	(Kemi)-Rovaniemi	2202	3x 36h katko muiden siltakohteiden kanssa	1.7-30.9.	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	VS2435
Imärinjoen ratasillan peruskorjaus/uusiminen	2023	(Kemi)-Rovaniemi	2202	3x 36h katko muiden siltakohteiden kanssa	1.7-30.9.	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	VS2435
Kuolajoen ratasillan peruskorjaus/uusiminen	2023	(Kemi)-Rovaniemi	2202	3x 36h katko muiden siltakohteiden kanssa	1.7-30.9.	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	VS2435
Kuorilan ratasillan peruskorjaus/uusiminen	2023	(Kemi)-Rovaniemi	2202	3x 36h katko muiden siltakohteiden kanssa	1.7-30.9.	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	VS2435
Prokonjoen tasoristeyksen poisto	2023	(Kemi)-Rovaniemi	2202	Vähäisiä liikennevaikutuksia	-	-	1	-
Ruonanjoen ratasillan kannen vaihto	2023	(Kemi)-Rovaniemi	2202	3x 36h katko muiden siltakohteiden kanssa	1.7-30.9.	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	VS2435
Veitikanojan ratasillan korjaus	2023	(Kemi)-Rovaniemi	2202	3x 36h katko muiden siltakohteiden kanssa	1.7-30.9.	Tarkentuu suunnittelun edetessä	1	VS2435
Kuivajoen rautatiesillan korjaus	2023	Laurila-Tornio-raja	2203	10h päivittäiset työrajo	-	-	1	VS2357
Haaparannan 1524mm raiteistomuutokset	2023	Laurila-Tornio-raja	2203	10h päivittäiset työrajo + 1 x 24h (mm. päällysrak, vaihteet)	-	-	1	-
Laurila-Tornio-Tornio-raja -Haaparanta -sähköistys	2023	Laurila-Tornio-raja	2203	10h päivittäiset luontaiset työrajo	-	-	1	VS2093
Raumonjoen ratasilta	2023	Laurila-Tornio-raja	2203	Arkena n. 8h, vki 16 h (vk 11-29)	-	-	1	VS2330
Tornion ratapiha	2023	Tornio-Haaparanta	2203	10h päivittäiset työrajo + 5 x 24h (mm. päällysrak, vaihteet, Tornion aseman aks 1 korjaus)	-	-	1	VS2094
Tornionjoen ratasilta	2023	Tornio-Haaparanta	2203	10h päivittäiset luontaiset työrajo	-	20	1	VS1776
Yli-Raumon ja Rajakankaantien alikulkusilta	2023	Laurila-Tornio-raja	2203	Arkena 4x10-12h	vk 19-21	-	1	VS2330
Rumputöitä rataosalla Roi-Ptg	2023	Rovaniemi-Kemijärvi-Patokangas	2204	Tarkentuu suunnittelun edetessä	-	-	1	VS2436

Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys

1 Etusijajärjestyksen rakenne

Valtion rataverkolla on otettu 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	Erityyppistä 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. Tarvittaessa ratakapasiteetin hakija ilmoittaa rataverkon haltijan erillisestä pyynnöstä 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 junakategorioidiin	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 veturisirrot, 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 pääsääntöisesti samalla kalustokokoonpanolla (yksiköiden pilkkominen, yhdistäminen tai siirto toiselle lähijunareitille on sallittua).

Kaupunkijunaliikenne

1. HSL-kuntayhtymän kaupunkijunaliikenne, joka liikennöi ainoastaan erikoistuneen kapasiteetin kaupunkiraiteilla (Helsinki–Leppävaara, Huopalahti–Myyrämäki–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.
 - Muuhun liikenteeseen normaalisti kuuluvat veturisiirrot voivat saada integroidun tavarajunan prioriteetin jos ne ovat välttämätön osa tällaisen junan kulkua.

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.

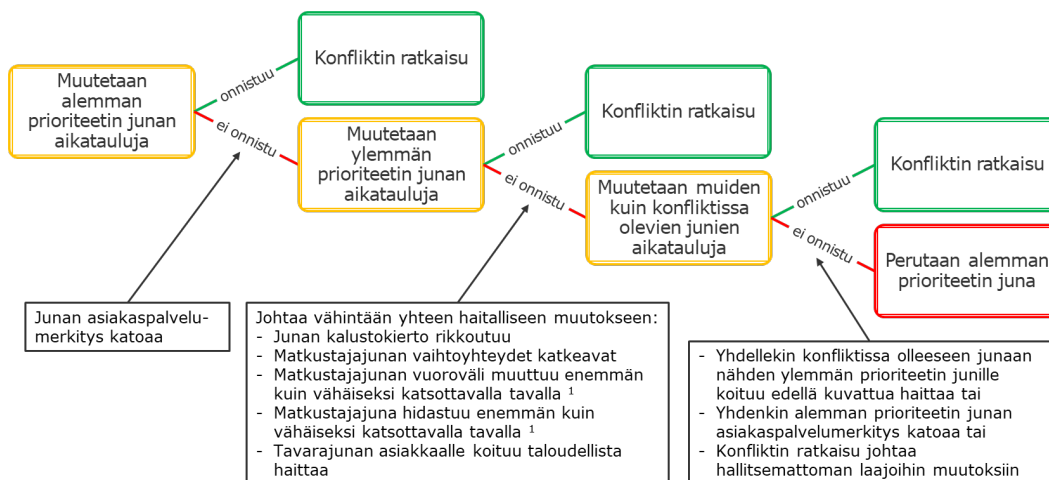
Jotta etusijajärjestyksen käyttö johtaisi tällöin lain määrittelemään tavoitteeseen mahdollisimman monen kapasiteettitarpeen täyttämisestä, ei siinä jollekin junalle määritelty prioriteetti voi aina tarkoittaa kapasiteetin etuotto-oikeutta

siten, että etusijalla oleva juna saa hakemansa kapasiteetin automaattisesti sellaisenaan. 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 reittiprofililla.

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.

Lisäksi tavarajunien aikataulujen muutosta koskevat seuraavat säännöt:

- Useampana päivänä viikossa ajettavan säännöllisen tavarajunan aikataulua voidaan muuttaa osana kulkupäivistä vuosikapasiteetin yhteensovituksessa ja etusijajärjestystä sovellettaessa, mikäli tämän avulla 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 juna-kategorioiden 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
Kaupunkijuna-liikenne	-	-	-	-	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 reittiosuuden läpi.

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

Aikataulukaudella 2023 käytetään kapasiteettikiintiöinä aikataulukauden 2022 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 2022 vastaavan tyyppisinä kulkupäivinä. Kiintiöistä voidaan poiketa ratakapasiteetin hakijoiden kanssa neuvottelemalla.

Väylävirasto voi lisäksi määritellä kapasiteettikiintiöitä ratatöiden tai muiden tilapäisten kapasiteettirajoitteiden ajaksi osaksi aikataulukautta. Aikataulukaudelle 2023 on määritelty ratatyön johdosta tilapäinen kapasiteettikiintiö Kerava – Järvenpää –rataosuudelle ajalle 19.6. – 9.12.2023.

Kapasiteettikiintiöt julkaistaan Väyläviraston verkkosivuilla².

7 Etusijajärjestykset junakategorioiden sisällä

Etusijajärjestys junakategorioiden sisällä vaihtelee junakategorioittain. 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 ero millään yksiselitteisellä tekijällä tai laskentamenetelmällä.

² [Säännöllinen ratakapasiteetti - Väylävirasto \(vayla.fi\)](https://www.vayla.fi)

Taulukko 3. Saman junakategorian junien priorisointi.

Prioriteetti	Kaukoliikenne *	Lähi- ja kaupunkijuna- liikenne	Tavaraliikenne
1.	Ruuhkasuunta (vain yksiraiteisilla osuuksilla)	Kulkupäivien määrä	Vaikutukset hakijan asiakkaan liiketoimintaan
2.	Kulkupäivien määrä	Aikataulumuutoksen vaikutus vuoroväliin	Muulle 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 maksimi- nopeus	Vaikutukset hakijoiden liiketoimintaan	-
6.	Vaikutukset hakijoiden liiketoimintaan	-	-
* Kaukoliikenne tarkoittaa junakategorioita kansainvälinen kaukojunaliiikenne, integroitu kaukojunaliiikenne, nopea kaukojunaliiikenne ja muu henkilöjunaliiikenne.			

Kaukoliikenne

Kaukoliikenteen osalta samoja priorisointikriteerejä sovelletaan kaikkien kaukoliikenteen junakategorioiden sisällä. Kaukoliikenteen priorisointikriteerejä sovelletaan myös junakategoriaan muu henkilöjunaliiikenne. 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 suurompiin 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 liiketoimintaan ja arvio millä junalla on suhteessa suurin vaikutus kyseisen hakijan liiketoimintaan. Arviossa voidaan huomioida myös junien mat-

kustajamäärät. 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 laajenuksen 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 tavarantoimitusten 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 juniien 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 juniin 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 jäljelle jäävien juniien osalta suhteessa hakijoiden kokonaisjunamäärään kyseisessä junakategoriassa (4). Periaatteena on se, että hakijat häviävät konflikteja kokonaisjunamäärien suhteessa vuosikapasiteetissa haettujen juniien kulkupäivien määrällä mitattuna. Toisistaan erotellaan kuitenkin konfliktit, joissa joudutaan perumaan junia ja joissa joudutaan vain muuttamaan juniien 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.

Väylävirasto on julkaissut selvityksen "Ratakapasiteetin etusijajärjestys ylikuormittuneella rautatiereitillä"³ (Väyläviraston julkaisuja 63/2020), jossa kuvataan tarkemmin tässä liitteessä olevaa etusijajärjestysmallia ja sen perusteluja.

³ <https://vayla.fi/tietoa-meista/julkaisut/julkaisut>

Ratamaksun perusmaksun määrittäminen

Sisältö

TIIVISTELMÄ	2
1 JOHDANTO	3
2 LAINSÄÄDÄNNÖN HUOMIOIMINEN RATAMAKSUSSA.....	5
2.1 Rautatiemarkkinadirektiivi ja Suomen raideliikennelaki	5
2.2 Täytäntöönpanoasetus	6
3 PERUSMAKSUN MÄÄRITTELYN MENETELMÄ JA LÄHTÖTIEDOT	9
3.1 Yleiskuvaus	9
3.2 Rataverkon ominaisuustiedot ja tarkastelun kattavuus	9
3.3 Liikennesuoritettiedot.....	10
3.4 Kustannustiedot.....	10
4 LASKELMAT JA PERUSMAKSUT.....	12
4.1 Väyläviraston radanpidon kustannukset.....	12
4.1.1 Vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset	13
4.1.2 Muut kuin huomioon otettavat kustannukset	14
4.2 Perusmaksun määrittäminen	17
4.2.1 Perusmaksun perusosa.....	18
4.2.2 Sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinta	20
4.3 Perusmaksun yksikköarvot	22
5 TULOSTEN ARVIOINTI.....	23
5.1 Perusmaksun perusosan arviointi	23
5.2 Sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinnan arviointi	23
LIITE 1. KUSTANNUSFUNKTION ESTIMOINNIN TULOKSET	24
LIITE 2. LASKENTAKOODI	26

Tiivistelmä

Väylävirasto määrittä Euroopan yhteisön rautatiemarkkinadirektiiviin 2012/34/EU, Suomen raideliikennelakiin 1302/2018 ja Euroopan komission täytäntöönpanoasetukseen 2015/909 perustuvan ratamaksun vuodelle 2023. Ratamaksu määritettiin valtion rataverkkoa käyttäville rautatieliikenteen harjoittajille. Vuoden 2023 ratamaksu koostui ratamaksun perusmaksun perusosasta sekä sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnasta. Vuoden 2023 ratamaksu perustui pääosin indeksikorjattuun vuoden 2022 ratamaksuun.

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 2020 kustannusindeksillä tarkistettuna 0,1341 senttiä bruttotonnikilometriä kohden (snt/brtkm). Sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta oli käytetyn menettelyn mukaisena ja vuoden 2020 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

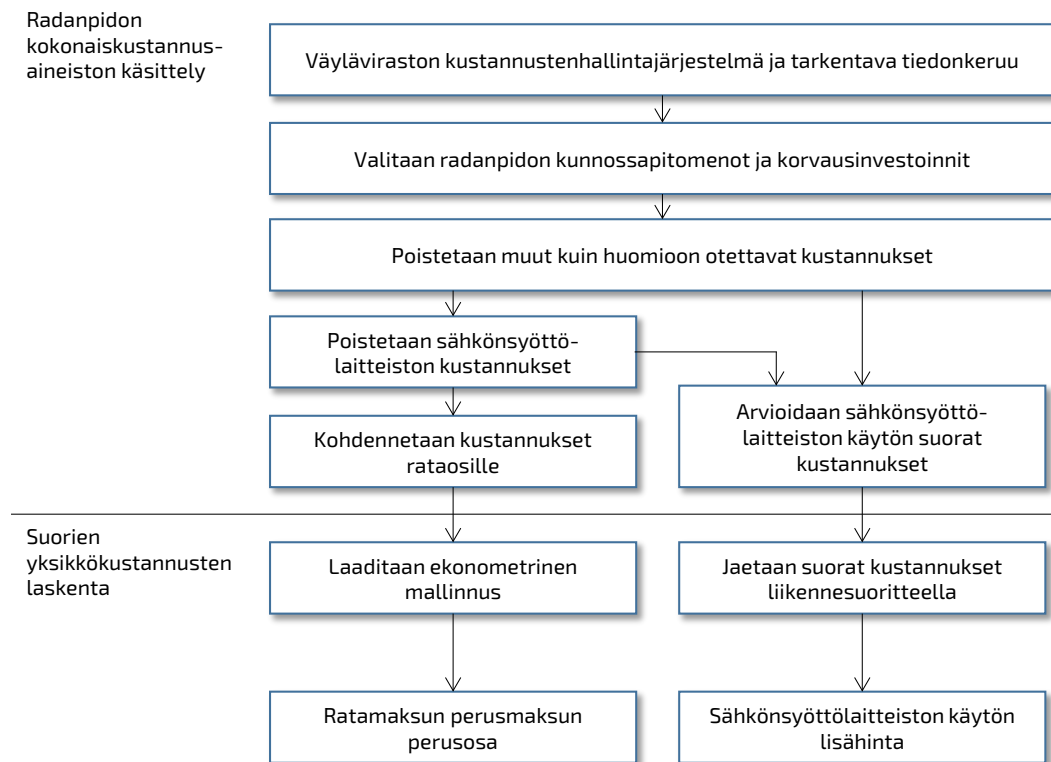
Tässä liitteessä on tuotu esiin rautatiemarkkinadirektiivin 2012/34/EU vaatima ratamaksun perusmaksulaskelma, laskelman määrittämisen lainsäädännölliset ehdot, Väyläviraston vuoden 2023 verkkoselostuksissa käyttämä perusmaksun hintojen laskentamenetelmä, hintojen laskemista varten laadittu aineisto sekä aineistolla tehdyn laskennan tulokset ja niiden arviointi.

Ratamaksulaskelmat on laadittu yhdistämällä kahta lainsäädännön sallimaa menetelmää. Päämenetelmänä on käytetty rajakustannushinnoittelua soveltavaa ekonometrista 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 2023 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 perusmaksun 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.

Direktiivilitteen 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 tunnustettu 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 vähimmäiskäyttöpäalveluina.
- 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 juna-liikenteen 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 sähkönsyöttölaitteistoa, 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 sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinnalle.

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 liikennöintiäaikojen ulkopuolella;*

¹ Sähköenergian siirtopalvelu hinnoitellaan erikseen verkkoselostuksessa kuvatulla tavalla.

- *rautatiepalvelujen vuoksi kulumiselle altistuvien vaihteiden, mukaan lukien yksinkertaiset vaihteet, risteysvaihteet ja raide-risteykset, 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 suoria 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 järjestelystä;*
 - n. poistot, jotka eivät määrydy 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 suorissa kustannuksissa 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 käsitelystä aluvussa 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 eriteltyinä;
- vuosittaiset liikennesuoritteet rataosittain eriteltyinä;
- rataosille vuosittain kohdentuneet radanpidon kustannukset (kunnossapito ja korvausinvestoinnit) niiden 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 sähkösyöttölaitteiston 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 sähkösyöttölaitteiston käytön aiheuttamia radanpidon kustannuksia. Tuloksena on saatu junaliikennesuoritteen aiheuttamat kustannukset, ns. perusmaksun perusosa (senttiä bruttotonnikilometriä kohden). Sähkösyöttölaitteiston käytöstä peritään erikseen lisähinta, jotka lisätään perusmaksun perusosaan.

Sähkösyöttölaitteiston 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 sähkösyöttölaitteistoa 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;
- 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 bruttonneina (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 turvalaitejärjestelmien kunnossapito;
- 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;
- 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;
- 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 julkaisusarjassa.²

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

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.

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 korvausinvestoinnit.
- **Kunnossapitokustannuksiin (MAP)** on otettu mukaan kustannukset, jotka ovat aiheutuneet ratalinjojen, turvalaitteiden ja laitureiden kunnossapidosta sekä ratalinjojen kunnossapidon 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 liikenteenohjauksen, liikenteenohjauskeskusten ja valvomoiden, kapasiteetin hallinnan 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 euroa.

4.1.2 Muut kuin huomioon otettavat kustannukset

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

Radanpidon kustannusaineisto ei sisällä lainkaan seuraavia artiklan 4 mukaisia kustannuksia:

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

Artiklassa 4 määritellyt kustannukset	Selitys
d) Koko verkkoa koskevat yleiskustannukset, mukaan lukien palkka- ja eläkekulut.	Koko verkkoa koskevat yleiskustannukset katetaan Väyläviraston toimintamenoista ja ne eivät sisällä 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 sisällä tarkasteltavaan radanpidon kokonaiskustannusaineistoon.
m) Hallintokustannukset, jotka aiheutuvat direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 5 kohdassa ja 32 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuihin eriytettyjen maksujen järjestelmistä.	Ratamaksujärjestelmässä ei ole käytössä asetuksessa mainittuja kustannusvaikutusmekanismeja, joten tällaisia hallinnollisia kustannuksia ei sisällä 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 käyttöoikeuksien tarjontaan.	Kustannusmateriaali sisältää ainoastaan Väyläviraston suorittamia maksuja. Korvausinvestoinnit (muut) , Kunnossapitokustannukset (muut) ja Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (muut) sisältävät 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 molemmat on rajattu pois perusmaksun perusosan laskelmasta. Suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat sähköradanpidon kustannukset arvioidaan asiantuntija-pohjaisesti 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 2023 ratamaksun perusmaksun laskentaan sisältyvät seuraavat kohdan 4.1.1 vähimmäiskäyttöpalveluiden 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 aktivoiduista, rataosille kohdistetuista kustannuksista.
- Kunnossapitokustannusten (MAP) se osa, joka voidaan kohdistaa rataosille rataverkon kunnossapidon isännöitsijöille suunnatun kyselyn perusteella.
- Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (MAP), jotka voidaan kohdistaa kohdassa 3.4 mainittuihin kustannuskategorioihin.

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

Ratamaksulaskelmassa jätetään vuonna 2023 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 asemasilan maatumien ja holvien korjaus, M, v
Rataosa: RO 1105
Vuosi: 2013
Kategoria: Korvausinvestoinnit (MAP)
Tarkempi kategoria: Korvausinvestoinnit ratalinjat

Radanpidon kustannusaineistojen ja liikennesuoritettietojen rataosajaot vastaavat pääosin toisiaan. Osalle pidemmistä ratalinjoista kirjattuja kunnossapidon ja

korvausinvestointien kustannustietoja on kohdennettu rataosajakoon laskennallisesti linjakilometrien suhteessa. Kustannusten kohdentamistaulukko on julkaistu ratamaksusivustolla.⁴

Vaihteenlämmityksen osuus sähkönsyöttölaitteiston kustannuksista on asiantuntija-arvioiden ja kunnossapitotarjousten perusteella 18–20 %. Ratamaksulaskennassa on käytetty vaihteenlämmityksen arvoa 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 lineaarisella 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 opinnäytetyötä.⁵

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.

⁴ Väyläviraston ratamaksusivusto:

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

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

Mallin estimointi on tehty R-laskentaohjelmistolla. Estimoidun mallin kertoimet (kustannusfunktio) ja selityksasteet on esitetty taulukossa 5.⁶

Taulukko 5. Estimoidun kustannusfunktion kertoimet ja tunnusluvut.

N	Selityksaste	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 mallinnuksille 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 lisäjunaliikennesuoritteeseen (bruttotonnikilometri, brtkm) seurauksena.

Rajakustannus (MC) esitetään seuraavasti⁷:

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

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 2020 kustannusindeksillä tarkistettuna 0,1341 snt/brtkm.

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

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

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.*

4.2.2 Sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinta

Sähkösyöttölaitteiston 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 sähkösyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen liikennesuoritteella. Suorien kustannusten osuus perustuu kymmenen riippumattoman asiantuntijan esittämään näkemykseen komponenttien kulumisen ja junaliikenteen välisistä riippuvuuksista. Laadittu selvitys on julkaistu Väyläviraston julkaisusarjassa.⁸

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 2020 hintatasoon.

Siltojen sähkötekniinen kunnossapito sisältää määräajoin tehtäviä maadoitus-tarkastuksia liikenteestä riippumattomasti. Kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 0,254 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 10 % arvioidaan aiheutuvan ennen elinkaaren päättymistä tehtävistä korvausinvestoinneista. Kustannukset vuosina 2014–19 olivat keskimäärin 3,989 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 sähkösyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen perusmaksun lisään. 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 [Junaliikenteen aiheuttamat sähkösyöttölaitteiston käytön kustannukset](#). Väyläviraston julkaisuja 59/2020.

Taulukko 6. Erikseen tilattavien sähkökunnossapidon töiden riippuvuus liikenteestä.

<i>Kustannuslaji</i>	<i>Riippuvuus liikenteestä</i>	<i>Syy</i>
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
Ryhmyseristimet	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 2,044 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 tarkistuskuksannuksia 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 15,742 M€/v, joista suoraan liikenteestä aiheutuvien osuus on 3,525 M€/v.

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

Kun suoraan liikenteestä aiheutuvien sähköistetyin radan sähköradanpidon kustannusten summa (3,525 M€/v) jaetaan liikennesuoritteella (27 279 milj. brtkm), saadaan sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnaksi 0,0129 snt/brtkm (vuoden

2020 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 114,72 (vuoden 2020 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.–31.12.2023 seuraavasti:

- Kaikelta junasuoritteelta perittävä perusmaksun perusosa on luvussa 4.2.1 kuvatun ekonometrisen mallinnuksen mukaisena ja vuoden 2020 indeksillä tarkistettuna: 0,1341 snt/brtkm.
- Kaikelta sähkövetoiselta junasuoritteelta perittävä sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta on luvuissa 4.2.2 kuvatun mallinnuksen mukaisena ja vuoden 2020 indeksillä tarkistettuna: 0,0129 snt/brtkm.

5 Tulosten arviointi

5.1 Perusmaksun perusosan arviointi

Ekonometrinen mallinnuksen tulosten tulkinta edellyttää, että mallinnukset oletukset täyttyvät. Mallinnuksessa käytetyn lineaarisen regressiomallin tulee täyttää viisi Gauss-Markov-teoreeman mukaista standardioletusta, jotta malli olisi tehokkain ja harhaton lineaarinen estimaattori (ns. BLUE, best linear unbiased estimator) tarkasteltavalle ilmiölle. Mikäli mallin virhetermit ovat lisäksi normaalijakautuneet, voidaan BLUE löytää pienimmän neliösumman menetelmällä. Oletukset ovat:

1. selittäjien arvot ovat itsenäisiä ja kiinteitä, eli ei-satunnaisia vakioita
2. selittäjien välillä ei ole lineaarisia riippuvuuksia
3. kaikilla virhetermeillä on sama odotusarvo
4. kaikilla virhetermeillä on sama varianssi
5. virhetermit eivät korreloi keskenään
6. virhetermit ovat normaalijakautuneita

Ehto 5 pätee vain sarja-aineistolle, esim. aikasarjoille. Rataosapoikkileikkausaineistoa ei voida järjestää sarjaksi, joten ehtoa 5 ei voida soveltaa.

Ehdot 1–4 ja 6 täyttyvät laaditulla mallinnuksella. Mallinnukseen liittyvät testit on esitetty liitteessä 2.

Perusmaksun perusosan määrittävän ekonometrisen mallin selitysaste on 0,5998. Selitysaste tarkoittaa, mikä osa radanpidon kustannuksista on selitettävissä suoritämäärällä eli bruttotonnikilometreillä ja rataosien pituudella. Mallin selitysasteen 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 selitysaste on 0,5998.

Heteroskeadastisuuden 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 selittävässä 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.

3 Palvelukuvaus

3.1 Luettelo palvelun osista

Sähköistetty rataverkko on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 3A ja karttapalvelussa.

3.2 Palvelun nimeäminen

3.2.1 Sijainti

Sähköenergian siirtopalvelua tarjotaan sähköistetyllä rataverkolla. Liikennepaikkojen sähköistetyt raiteet esitetään raiteistokaaviossa.

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 jatkuvasti 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 2021 arvion siirtopalveluiden hinnoista aikataulukauden 2023 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 2024 tasauslaskulla vastaamaan verkkoyhtiöiden laskutusta, häviöenergian kustannuksia ja EREX-kustannuksia. Laskutusta seurataan käyttö sopimuksen seuranta kokouksissa aikataulukauden aikana.

Taulukko 1. Sähköenergian siirtopalvelun hinnasto 1.1.2023–31.12.2023.

	Perusmaksu	Suurjänniteverkkojen siirtomaksu		Ratajohtoverkon häviöenergiamaksu
		Talvikausi *)	Muu aika	
Yksikköhinta	42 €/kk/vetoyksikkö	10,90 €/MWh	6,30 €/MWh	42 €/MWh

*) Talvikausi on joului-, tammi- ja helmikuu.

Suurjänniteverkkojen siirtomaksuun ja ratajohtoverkon häviöenergiamaksuun lisätään kulloinkin voimassa oleva arvonlisävero.

Siirtomaksu muodostuu vetoyksikkökohtaisesta perusmaksusta, keskimääräisestä talvikauden/muun ajan suurjänniteverkkojen siirtomaksusta ja ratajohtoverkon häviökustannuksista.

- Vetoyksikkökohtainen perusmaksu määräytyy sähkönhankintaan tarvittavista mittaus- ja raportointipalveluista. Perusmaksu laskutetaan liikenteenharjoittajan sähkövetoysikköjen arvioidun kokonaismäärän mukaan. Perusmaksun yksikköhinta saattaa muuttua Erex-järjestelmään kuuluvien vetoysikköiden määrän muuttuessa.
- Suurjänniteverkkojen siirtomaksu määräytyy kantaverkon ja suurjännitejakeluverkkojen siirtokustannusten mukaan. Koko rataverkolla käytetään keskimääräistä siirtomaksua. Talvikaudelle on määritelty oma hintansa, koska verkkoyhtiöt veloittavat talvella suurempaa siirtomaksua.
- Ratajohtoverkon häviöt saadaan, kun syöttöasemien nettokulutuksesta vähennetään yksittäisten kulutuskohteiden nettokulutus. Häviöenergiakustannus muodostuu rataverkon haltijan hankkiman todellisen 2023 toteutuneen sähköenergian hinnan mukaisesti. Siirtomaksuhinnaston laskutushinta on arvio vuoden 2023 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

Sähköenergian siirtopalvelu kuuluu kapasiteetin käyttöoikeuteen ja siitä sovi-
taan rataverkon käyttösopimuksessa. Käyttösopimusta varten tarvitaan arvio
aikataulukauden vetoyksikköjen määrästä.

Palvelukuvaus: Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa, mitkä Väyläviraston rautatieliikenteen harjoittajille mahdollisesti tarjoamat liikenteenohjauspalvelut eivät sisälly ratamaksun perusmaksuun, 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 vaihtotyövälineet.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto, Väylien käyttö -osasto, Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki.

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 Maksullinen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu ratapihoilla

Ratapihojen liikenteenohjauksella rautateiden vaihtotyöliikenteessä (=vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu) tarkoitetaan ratapihoilla tehtävää muuta kuin ratalinjalla liikkumiseen tarvittavaa vaihtotyötä, mm. kaluston järjestelyä, vaunujen yhdistämistä sekä vaihtotyöveturien aiheuttamaa liikenteenohjauksen tarvetta. Maksun piiriin kuuluvat ratapihoilla tapahtuvat rikkoontuneen kaluston vuoksi tehtävät järjestelyt (pois lukien äkillisesti rikkoutuneen kaluston poisto junasta), saapuneiden junarunkojen osien siirrot toiselle lähtöraiteelle sekä huoltoon tai seisontaan lähtevien junarunkojen kasaaminen.

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 tieto löytyy ratakapasiteetin hallintajärjestelmästä ja ratatiedon extranet-palvelusta. Tiedot voi pyytää myös listattuna sähköpostiosoitteesta palveluaika@fintraffic.fi.

3.2.3 Tekniset ominaispiirteet

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu ratapihoilla tehdään pääsääntöisesti Fintraffic Raide Oy:n liikenteenohjaajien toimesta. Eräillä ratapihoilla on kuitenkin toistaiseksi käytössä rajoitetun alueen liikenteenohjaustoiminta (RLO). Väylävirasto ylläpitää liikennepaikkakohtaista luetteloa rajoitetun alueen liikennepaikoista ja/tai niiden osista internet-sivustollaan (<https://vayla.fi/palveluntuottajat/ammattiliikenne-raiteilla/rataverkon-kaytto/rajoitetunalueenliikenteenohjaus>). Rajoitetun alueen liikenteenohjaustoiminta on varsinaista liikenteenohjaustyötä tukevaa toimintaa, jossa rajoitetun alueen liikenteenohjaus osallistuu kulkuteiden turvaamiseen ja ratatöiden suojaamiseen aluettaan koskevin osin liikenteenohjauksen toimeksiantojen perusteella. Rajoitetun alueen liikenteenohjaus voi toimia vaihtotyöhön liittyvänä luvanantajana omalla rajatulla alueellaan huolehtien vaihteiden kääntämisestä ja turvalaitteiden käyttämisestä.

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 määritellään tapauskohtaisesti (esim. vaihtokulkutie kpl, aika, xx).
- Liikenteenohjauksen suoritteeseen käyttämä aika ja suoritemäärä määritellään/ 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 käyttösopimuksessa.
- 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.

Liikenteenohjaus rautateiden ratapihojen vaihtotyöliikenteessä on kiinteämaksuinen julkisoikeudellinen suorite, jonka suuruus määritellään Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Väyläviraston maksullisista suoritteista. Maksun suuruus on määritetty vuoden 2023 loppuun asti ja on 70 €/tunti. 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 sijaitsevistä [raiteistokaavioista](#).

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väylävirasto ei tarjoa vaunujen järjestelytyötä muilta osin kuin kulkuteiden turvaamisen osalta. 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 tietojärjestelmistä](#).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Ratamaksuun kuulumattomista palveluista tulee sopia liikenteenohjauksen palveluiden osalta Väyläviraston kanssa.

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää järjestelyratapihoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösoitimuksessa. Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttösoitimusneuvotteluihin mennessä vapaamuotoisen arvion järjestelyratapihatarpeistaan liikennepaikkakohtaisesti. Hakemuksesta tulee käydä ilmi myös vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun tarve. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasoitimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana ratapihojen raiteiston käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat rataverkon käyttösoitimuksessa tai sen liitteissä sovittuihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä rataverkon haltijaan mahdollisimman pian.

Rataverkon käyttösoitimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasoitimus) 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 käyttö sopimuksen ja ratapihasopimusten osalta Väylien käyttö -osaston sopimusvastaava (ks. kohta 1.2).

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. Rajoitetun alueen liikenteenohjausta hoitavat ratapihoilla eri palveluntuottajat. 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 maapohjia.

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 lähtökohtana 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 toimittaa rataverkon haltijalle vapaaehtoisen tiedustelun tilojen vuokraamisesta. Tiedustelun tulee sisältää hake-

musten 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 Kiinteistöyksilölle 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 Kiinteistöyksikkö.

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.

3.2 Sijainti

Kouvola, Hallituskatu 19. [Lisätietoja](#).

3.3 Aukioloajat

Ratatekninen oppimiskeskus on avoinna koulutusten, vuokrausten ja tapahtumien yhteydessä.

3.4 Tekniset ominaispiirteet

ROKin alue on eristetty valtion rataverkosta rautaportein, eikä vaadi Traficommin käyttöönottolupaa. ROK on valtion omistama raiteisto, vaikka sen alueella toimitaan kuin yksityisraiteilla. Raiteisto on kuvattu Kouvolan ratapihan raiteistokaaviossa, joka julkaistaan [ratatiedon extranetissa](#).

3.5 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 (ratisännöitsijä 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 täydenniskoulutuksia 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. Kursseille 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: **Liikenteen laadun** valvomo ja kaluston valvontalaitteet

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelupaikankuvaus kuvaa valtion rataverkon haltijan (Väylävirasto) tilaamaa **Liikenteen laadun** valvomo -palvelua ja siihen liittyviä kaluston valvontalaitteita. Väylävirasto tilaa Fintraffic Raide Oy:ltä palveluna rataverkon liikkuvan kaluston, tunnelien ja kiinteistöjen valvontapalvelua.

Liikenteen laadun 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 **Liikenteen laadun** valvomo

Liikenteen laadun valvomo vastaa koko maan liikkuvan kaluston valvontalaittejärjestelmien seurannasta sekä Kehäradan ja Vuosaaren radan tunneli- ja kiinteistötekniisiä järjestelmien seurannasta.

Liikenteen laadun 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 rataanfrastruktuurin 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 pelastusviranomaiset, poliisi, järjestelmien kunnossapitäjät, liikenneohjaajat sekä turvavalvomo ja käyttökeskus.

Liikenteen laadun 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 Liikenteen laadun 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-ohjessa.

Kartta liikkuvan kaluston valvontalaitteiden sijainnista esitetään liitteessä 5G ja tarkemmin ratatiedon Extranet-sivuilla, jonne pääsy vaatii rekisteröitymisen.

Liikenteen laadun valvomo seuraa ja ylläpitää valvontalaitteverkoston toimivuutta. Valvomon käyttämä VALTSU-järjestelmä kerää valvontalaitteiden tuottaman mittaustiedon, 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 **Liikenteen laadun** valvomon toiminta-alue

Liikenteen laadun valvomon toiminta-alue on koko valtion rataverkko.

3.2 **Liikenteen laadun** valvomon valvonta

Liikenteen laadun 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

Liikenteen laadun valvomon palvelua tuotetaan 24/7, 365 päivää vuodessa.

3.2.2 Liittyminen palveluun

Liikenteen laadun 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

Liikenteen laadun 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, tietosuojaa ja liikesalaisuudet huomioiden.

Tietojen jakamisesta sovitaan toimijoiden kesken erikseen.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

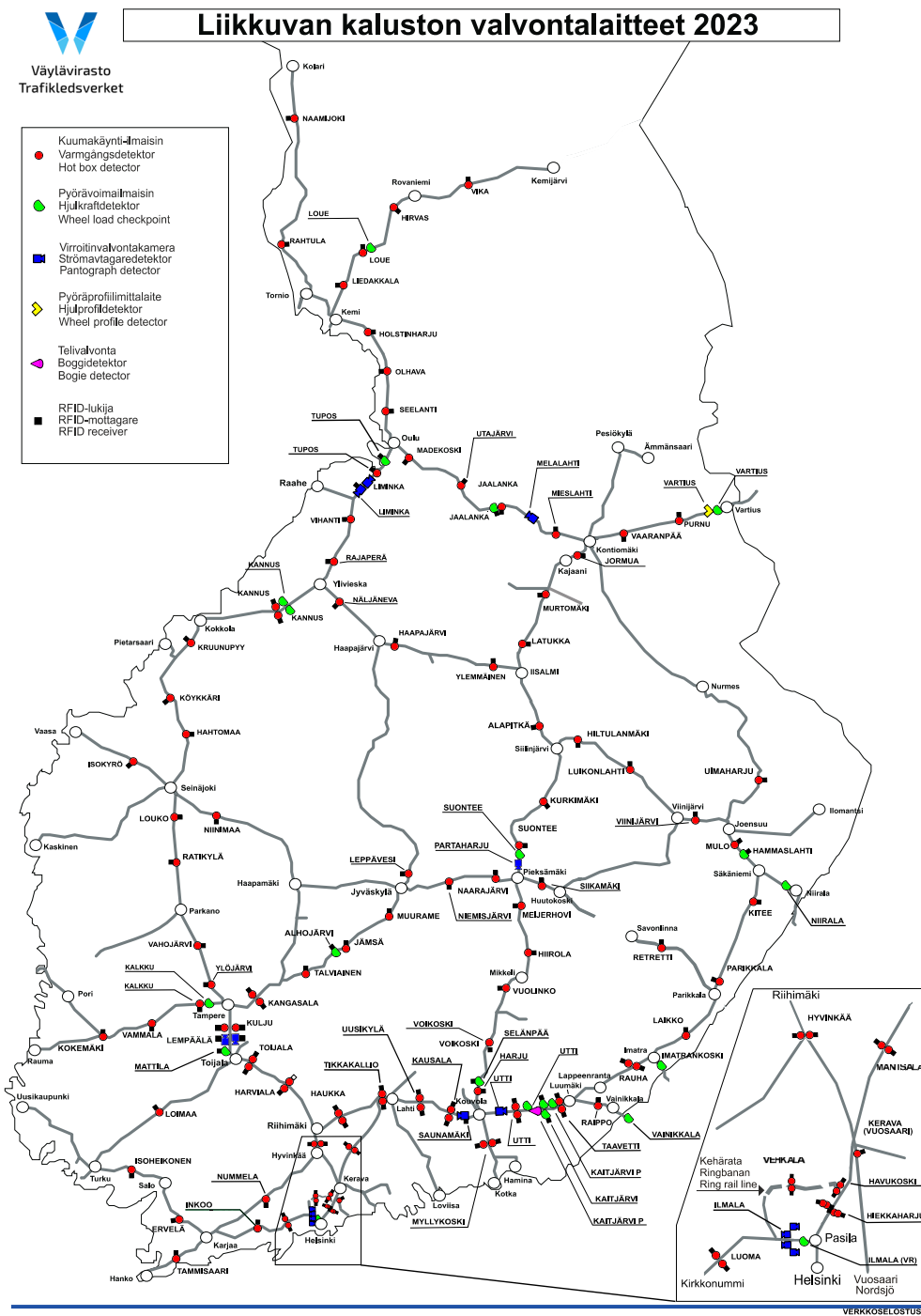
Palvelun käyttöä ei haeta erikseen, palvelu sisältyy ratakapasiteetin käyttöön.

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: Turvalvomo

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä liite kuvaa valtion rataverkon haltijan tilaamaa Turvalvomo -palvelua. Väylävirasto tilaa Traffic Management Finland Oy:ltä ja sen tytäryhtiöltä Fintraffic Oy:ltä palveluna rataverkon turvallisuusjärjestelmien valvontapalvelua.

Turvalvomom on järjestyksenvalvonnan, vartiointin ja teknisen valvonnan avulla parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, turvallisuutta, viihtyisyyttä ja asiakaskokemusta. Henkilöturvallisuuden ja omaisuuden kohdistuvan ilkeilyn sekä häiriötilanteiden ennaltaehkäisy valtion rataverkon alueilla, laitureilla ja asema-alueilla, yhteistyössä eri tahojen kanssa on toteutettu keskitetty turvalvomom 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 Turvalvomo

Turvalvomo vastaa pääasiallisesti raideliikenteen henkilöturvallisuuden parantamisesta asemilla ja laiturialueilla sekä rataanfrastruktuurin ilkeilytasuosta. Turvalvomo vastaa tilanteen seuraamisesta, viestien vastaanottamisesta ja tilannekuvan luomisesta sekä järjestyksenvalvojien, vartijoiden tai tarvittaessa viranomaisten ohjauksesta perille apua tarvitsevaan kohteeseen. Turvalvomomosta johdetaan kentällä tapahtuvaa operatiivista toimintaa.

Turvalvomon päätehtäviä ovat:

- Turvallisuustilannekuvan ylläpito
- Kameravalvonta ja tallenteiden luovutus viranomaisille
- Viranomaisten avustaminen turvallisuus- ja pelastustehtävissä
- Kuvaus - ja tapahtumaluvan myöntäminen valtion rataverkolla
- Rikosilmoitusten laadinta Väyläviraston ja Fintrafficin omaisuuden osalta
- Järjestyksenvalvonta ja vartiointi laituralueilla, 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 Fintrafficalta.

Lisäksi VR-Yhtymä Oyj osallistuu vahingontekotallenteiden käsittelyn kustannuksiin.

Jokainen osapuoli on itsenäinen tilaaja järjestyksenvalvonnan ja vartiointin osalta. Turvalvomo-palvelu on kaikille yhteinen.

3.3 Aukioloajat

Turvalvomon palvelua tuotetaan 24/7, 365 päivää vuodessa.

3.4 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 1.1.2023 alkaen. Joulukuun 2022 osalta noudatetaan verkkoselostuksen 2022 mukaista järjestelmää.

Suorituskannustinjärjestelmään sisältyvien asioiden lisäksi osapuolet voivat sopia suorituskannustinjärjestelmän toteuman seurannan yhteydessä erikseen seurattavaksi muita rautatieliikenteen häiriökirjauksista ilmeneviä seikkoja, kuten tavaraliikenteen etuajassakulun.

1.1 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 viivästyminen 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 Valvontalaittevika.
- 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 sovituksen 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.

1.2 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 / -yhteysviat, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen vastuulla olevassa viestintälaitteessa / -yhteydessä.
- I4 Muu syy
 - mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rautatieyrityksestä johtuvasta syystä.

1.3 Maksun määräytyminen

Junien aikataulun mukaisen kulun mittaamista varten on määritelty junien seuranta-asemat (liite 5K). Lisäksi junan lähtö- ja määräsema 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 1000 € / juna.
- peruttu muu henkilöliikenteen juna 1500 € / juna.

Sanktiosumma lasketaan kaikista ko. lisämyöhästymisen myöhästymisminuuteista, ei ainoastaan raja-arvon ylittävistä minuuteista.

Aikataulukaudella 2022 matalammalla sanktiotasolla olleet syykoodit sanktioidaan täysimääräisesti aikataulukaudella 2023. Poikkeuksena on syykoodi J1 Junan muodostamisen viivästyminen. J1-syykoodi sanktioidaan siten, että sanktion suuruus on 50 % normaalista sanktiosta 2-tasolle tarkennettujen myöhästymisten osalta ja täysimääräinen (100 %) 1-tasolle kirjattujen myöhästymisten osalta. J1-koodille kirjattujen perumisten sanktio on täysimääräinen.

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.

1.4 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.

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 myöhästyminen 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 myöhästyminen 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, liikenteenohjauksen 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	Tavaraliikenne	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
Kaupilanmäki	KPL				S	S	
Keitelelohja	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

Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat (S)

Liikennepaikka	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Lahnaslampi	LHN			S	S	S	S
Lahti	LH	S	S	S	S	S	S
Lapinjärvi	LPJ			S	S	S	S
Lappeenranta	LR	S					
Lappohja	LPO			S	S	S	S
Lentoasema	LEN		S				
Leppävaara	LPV	S	S				
Lieksa	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
Pitkämäki	PTK			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					

Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat (S)

Liikennepaikka	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
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					
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

Palvelukuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset (1500 V ja 400 V)

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa valtion rataverkolla tarjottavaa liikkuvan kaluston lämmitys- ja sähkösyöttöpalvelua. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 3 tarkoitettu lisäpalvelu.

1.2 Palvelun ylläpitäjä

Palvelun ylläpitäjä:

Väylävirasto, Rautatieteellinen 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 Vaunujen lämmitysliitännät (1500 V)

Rataverkon haltija tarjoaa rautatieliikenteen harjoittajille Ilmalan ratapihalla 1500 V:n lämmitysliitännät. Valtioneuvoston asetuksen (1489/2015) 4 § mukaan matkustajavaunujen esilämmitys on lisäpalvelu.

2.2 Pistorasiakeskukset (400 V)

Rataverkon haltija tarjoaa rautatieliikenteen harjoittajille 400 V:n pistorasiakeskuksia. Osa valtion rataverkolla olevista pistorasiakeskuksista on VR-Yhtymän omistuksessa. Valtioneuvoston asetuksen (1489/2015) 4 § mukaan pistorasiakeskukset ovat lisäpalvelu.

3 Palvelukuvaus

3.1 Luettelo palvelun osista

Luettelo lämmitysposteista ja pistorasiakeskuksista esitetään verkkoselostuksen liitteessä 2B.

3.2 Palvelun nimeäminen

Lämmityspostit ja pistorasiakeskukset nimetään sijaintiraiteen mukaan ja niimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

3.3 Sijainti

Verkkoselostuksen liitteessä 2B, raiteistokaavioissa ja karttapalvelussa esitetään liikennepaikat, joilla on mahdollisuus saada 400 V:n tai 1500 V:n sähkövirtaa.

3.4 Aukioloajat

Lämmityspostit ja pistorasiakeskukset ovat käytettävissä aina.

3.5 Tekniset ominaispiirteet

Sähkönsyöttöjärjestelmien tekniset ominaispiirteet kuvataan [Väyläviraston ohjeissa](#).

3.6 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Palveluun ei ole tulossa suunniteltuja muutoksia.

4 Maksut

Liikkuvan kaluston lämmityksen ja pistorasiakeskusten maksuista sovitaan tapauskohtaisesti.

5 Käyttöehdot

Liikkuvan kaluston lämmityksen ja pistorasiakeskusten käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan tapauskohtaisesti.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

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.

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Ei tiedossa olevia kapasiteettirajoitteita.

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 toimittaminen

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 turvallisuuspoikkeamien hallinnan järjestelmään Väyläviraston antamien luokittelua koskevien ajantasaisten ohjeiden mukaisesti.

Tietojen toimittaminen voi tapahtua joko järjestelmien välisenä tiedonsiirtona tai rautatieliikenteen harjoittaja voi kirjata turvallisuuspoikkeamat suoraan turvallisuuspoikkeamien hallinnan järjestelmään. Vastaavasti turvallisuuspoikkeamien hallinnan järjestelmästä voidaan toimittaa rautatieliikenteen harjoittajaa koskevat turvallisuuspoikkeamat rautatieliikenteen harjoittajalle erikseen sovittavalla tavalla.

Väyläviraston Turvallisuuspoikkeamienhallinnan TURI-järjestelmä muuttuu TUTKA-järjestelmäksi alkuvuoden 2023 aikana. TUTKA korvaa TURI-järjestelmän vaiheittain. 30.4.2023 saakka turvallisuuspoikkeamia on mahdollista kirjata TURI-järjestelmään. 1.5.2023 alkaen turvallisuuspoikkeamat tulee kirjata TUTKA-järjestelmään.

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.

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 ratapihoilla työnantajana sekä omistuksessaan olevien laitteiden ja kaluston hallinnasta turvallisuuden näkökulmasta.

Kalustoa seisotettaessa rautatieliikenteen harjoittajan on varmistettava kuljettamansa kaluston paikallaan pysyminen sekä huolehdittava pysäytyskenkien asianmukaisesta käytöstä ja säilytyksestä.

Rautatieliikenteen harjoittajan varautuminen

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee varautua onnettomuus- ja poikkeustilanteisiin lainsäädännön edellyttämällä tavalla. Rataverkon haltija tekee varautumisyhteistyötä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa. Rataverkon haltija julkaisee rautatieliikenteen harjoittajia koskevan ohjeen (OVRO) koskien varautumista rautatieonnettomuuksiin. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee viedä OVRO:n toiminnallisuudet osaksi omaa toimintaansa. Lisäksi rautatieliikenteen harjoittajan tulee noudattaa rataverkon haltijan muita varautumiseen ja poikkeustilanteisiin 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 asema-alueella olevat suuntaopasteet, asemannimi- ja raidenumero-opasteet sekä aikataulukkaapit. Aikataulukkaapeissa 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 perusrakenteeseen, 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-asetat ja niiden vuokrattavissa olevat tilat on listattu verkkoselostuksen liitteessä 7B. Vuokrattavissa olevat tilat on jaoteltu odotustiloihin, toimistotiloihin, sosiaalitaloihin ja liiketiloihin.

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Matkustaja-asetat nimetään sijaintipaikkakunnan mukaan ja nimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

3.3 Sijainti

Väyläviraston henkilöliikenteen liikennepaikat on esitetty liitteessä 2B.

Valtion rataverkon haltijan omistamien matkusta-asettien osoitteet on esitetty verkkoselostuksen liitteessä 7B ja karttapalvelussa.

3.4 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.

3.5 Tekniset ominaispiirteet

Tiedot matkustaja-asemien vuokrattavista tiloista ja niiden ominaispiirteistä on esitetty verkkoselostuksen liitteessä 7B.

3.6 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 Kiinteistöyksilölle 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. Matkusta-asemien tilojen vuokraamiseen sisältyy usein mm. tilojen näyttöjä, kuntotarkastuksia ja soveltuvuusarviointeja. Näistä sovitaan erikseen jokaisen vuokrauksen yhteydessä.

Valtion rataverkon matkustaja-asemien vuokrausasiat valmistelee Väyläviraston Kiinteistöyksikkö.

Matkustaja-asemien 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 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.

Muiden omistamat matkustaja-asetat

Rautateiden verkkoselostus 2023

Liikennepaikka	Rakennus	Palvelupaikan ylläpitäjä	Aikataulu-näyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliikenteen toimitiloista
Akaa, Toijala	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	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 Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hanko	Asemarakennus	Yksityisomistuksessa	Ei	Ei matkustajakäytössä
Helsinki, Kannelmäki	Asema	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL	On	HKL, Isännöinti
Helsinki, Malmi	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Helsinki, Malminkartano	Tunneliasema	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL	On	HKL, Isännöinti
Helsinki, Pasila	Uusi asemarakennus	Kiinteistö Oy Uusi Pasilan Asema	On	Palvelukuvaus: https://vayla.fi/ammattiliikenne-raiteilla/rautateiden-verkkoselostus/rataverkon-palvelun-tarjonta
Helsinki, Pohjois-Haaga	Asema	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL	On	HKL, Isännöinti
Helsinki	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hyvinkää	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hämeenlinna	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	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 Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Imatra	Imatra	Kiinteistö Oy Imatran keskusasema	On	REIM Imatra Oy
Joensuu	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Jyväskylä	Jyväskylä	Jyvä-Parkki Oy	On	Jyvä-Parkki Oy, kiinteistöasiat (vapaat tilat ja hinnat)
Järvenpää	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kajaani	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	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 Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kerava	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	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 Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kotka	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kouvola	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kuhmo, Vartius	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kuopio	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Lahti	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	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 Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Oulainen	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	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 Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Pieksämäki	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	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 Oyj	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 Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹

Muiden omistamat matkustaja-asemat

Tampere	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Tohmajärvi, Niirala	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Turku	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Turku, Kupittaa	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Tuusula, Jokela	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (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/yrityksemme/liiketoiminta/kiinteistot/yksityisraiteiden-verkkoselostus/palvelukuvaukset/tilanvuokraustoiminta/matkustaja-asemat-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.

3.3 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.

3.4 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).

3.5 Tekniset ominaispiirteet

Kuormauspaikat ovat rautatieliikenteen harjoittajien ja rahdinantajien käytettävissä raakapuuvaunujen kuormausraiteiden lukumäärä ja käyttöpituus sekä sähkövedon käyttömahdollisuus on esitetty raidekohtaisesti [raiteistokaavioissa](#).

Kuormauspaikkojen käyttö kuormien purkupaikkoina tarkastellaan tapauskohtaisesti tarpeen mukaan.

3.6 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Nykyisten kuormauspaikkojen teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu merkittäviä muutoksia. Pellon kuormauspaikalla on pidennetty raidetta ja laajennettu kuormausaluetta vuonna 2022. Kuormausalueiden laajennuksia on tehty 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:

Vuosina 2024 valmistuvat uudet kuormauspaikat Seinäjoelle ja Vaalaan (Nuojua). Vuonna 2023 valmistuvat uudet kuormauspaikat Oulaisiin ja Haapajärvelle

ja nykyiset poistuvat käytöstä syksyllä 2023. Kuormauspaikkojen nimet säilyvät ennallaan. Pesiökylään valmistuu uusi kuormauspaikka vuonna 2023.

Raakapuun kuormauspaikkaverkon tavoitetilaa ja kehittämistä käsitellään julkaisussa "Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilanne- ja tulevaisuuskuva" (Väyläviraston julkaisuja 29/2022).

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 on 38 snt/m²/vuosi. Poikkeuksena tästä on Kemijärvellä Patokankaan kuormauspaikka, jonka varastointikentän aluevuokra on 60 snt/m²/vuosi. Aluevuokra ei sisällä alueen kunnossapitokustannuksia, jotka veloitetaan vuokralaiselta vuokrasopimuksessa kuvatulla tavalla. Vuokrasopimusten aluevuokrahinnoitteluun ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia.

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.

Varastointialueiden käytöstä tehdään Väyläviraston kanssa puunkuormausalueiden vuokra- ja käyttöoikeussopimus. 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 raiteistokaaviosta](#).

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

Väylävirasto 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 sopimusohjan mukaisesti. [Lisätietoa yksityisraidesopimuksista.](#)

5.4 IT-järjestelmät

Kuormauspaikkojen tulo-/lähtöraiteet näkyvät Fintrafficin tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmiä kehitetään ja ratapihojen kapasiteetin hallintaa siirryt 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 lumentöiden 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 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 (ks. luvut 1.2 ja 6.1).

Varastoalueiden vuokraamista koskeviin hakemuksiin vastaa Väyläviraston Kunnossapito-osasto. (ks. luku 1.2).

Ristiriitaiset kuormauspaikkojen 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 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).

Rataverkon raakapuun kuormauspaikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuormausraiteet	Kiskotus	Kuormausraiteen käyttöpituus	Sähkövedon käyttömahdollisuus	Yksityisraideyhteys
Akaa => kts. Toijala	Toijala–Valkeakoski	149+400	r061	60E1	650	kyllä	
Akaa => kts. Toijala	Toijala–Valkeakoski	149+400	r062	60E1	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	
Haapajärvi, uusi*	Iisalmi–Ylivieska		r571	54E1	650	kyllä	
Haapajärvi, uusi*	Iisalmi–Ylivieska		r572	54E1	650	kyllä	
Haapamäki	Orivesi–Seinäjoki	300+235	r410	54E1	721	ei	
Hammasmahti	Kouvola–Joensuu	602+199	r004	54E1	657	kyllä	
Hankasalmi	Jyväskylä–Pieksämäki	418+089	r304	54E1	483	kyllä	kyllä
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	
Humpila	Toijala–Turku	188+778	r634	54E1	413	ei	
Hyrnsalmi	Kontiomäki–Ämmänsaari	704+601	r004	60E1	588	ei	
Hyrnsalmi	Kontiomäki–Ämmänsaari	704+601	r012	60E1	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+817	r35	54E1	352	kyllä	
Karjaa	Hyvinkää–Karjaa	87+056/157+817	r36	54E1	428	kyllä	
Karjaa	Hyvinkää–Karjaa	87+056/157+817	r38	54E1	448	ei	
Kaupplanmäki	Pieksämäki–Kontiomäki	568+751	r393	54E1	489	ei	
Keiteleporha	Äänekoski–Haapajärvi	519+256	r002	K30	670	ei	
Keiteleporha	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	r005	54E1	535	ei	
Kurkimäki	Pieksämäki–Kontiomäki	444+074	r006	54E1	534	ei	
Kyrö	Toijala–Turku	232+875	r433	K43	596	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	
Naarajärvi	Jyväskylä–Pieksämäki	449+862	r503	K43	657	ei	
Niirala	Niirala-raja–Säkäniemi	555+846	r013	K60	634	ei	
Niirala	Niirala-raja–Säkäniemi	555+846	r019	K43	613	ei	

Rataverkon raakapuun kuormauspaikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuormausraiteet	Kiskotus	Kuormausraiteen käyttöpituus	Sähkövedon käyttömahdollisuus	Yksityisraideyhteys
Nivala (r683 jää pois käytöstä 10/2023)	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	
Oulainen*	Seinäjoki-Oulu					kyllä	
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
Pesiökylä*	Kontiomäki-Pesiökylä						
Petäjavesi	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	
Rahkola (Seinäjoki)*							
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-raja-Säkäniemi	571+752	r273	K43	462	ei	
Tohmajärvi	Niirala-raja-Säkäniemi	571+752	r274	K43	455	ei	
Toijala (Akaa)	Toijala-Valkeakoski	149+400	r061	60E1	650	kyllä	
Toijala (Akaa)	Toijala-Valkeakoski	149+400	r062	60E1	650	kyllä	
Turku tavara*	Helsinki-Turku satama	200+460	r354	K43	345	ei	kyllä
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-raja	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-raja	729+780	r563	54E1	775	ei	
Ämmänsaari*	Kontiomäki-Ämmänsaari	750+448	r001	K30	721	ei	
Ämmänsaari*	Kontiomäki-Ämmänsaari	750+448	r003	K30	597	ei	
* Haapajärvelle valmistuu uusi kuormauspaikka v. 2023, käyttöönottoaikataulu tarkennetaan erikseen.							
Haapajärven nykyisen kuormauspaikan käyttö päättyy lokakuussa 2023, aikataulu tarkennetaan erikseen.							
* Oulainen on uusi kuormauspaikka, joka valmistuu v. 2023 ja jonka käyttöönottoaikataulu tarkennetaan erikseen.							
* Pesiökylän kuormauspaikka valmistuu syksyllä 2023, tavoitteena käyttöönotto syyskuun 2023 alussa. Huom. kuormauspaikka on käytettävissä alennetuin nopeuksin (kuormauspaikka, linjaraiide) vuodenvaihteeseen/talveen 2024 saakka, kunnes turvalaiteusinta on valmistunut.							
* Pyhäsalmi r484: mahdollisia käyttörajoitteita lokakuusta 2023 alkaen, tarkentuu.							
* Rahkola on uusi kuormauspaikka, joka valmistuu v.2024, käyttöönottoaikataulu tarkennetaan erikseen.							
* Teuvan kuormauspaikan käytettävyyttä riippuu Seinäjoki-Kaskinen radan liikennöitävyydestä.							
* Turku tavaran kuormauspaikan käytöstä luovutaan arviolta keuhällä 2024.							
* Ämmänsaari: käytöstä luovutaan kun Pesiökylän uusi kuormauspaikka otetaan käyttöön, arviolta v. 2024 alussa. Aikataulu tarkennetaan erikseen.							

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
Väyliä käyttö -osasto
Opastinsilta 12 A
00520 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

Ratapihojen yhteystiedot löytyvät Väyläviraston Alfresco-työtilasta.

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.

3.3 Sijainti

Valtion rataverkon järjestelyratapihojen sijainti esitetään verkkoselostuksen liitteessä 2B merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus" ja karttapalvelussa.

3.4 Aukioloajat

Järjestelyratapihat ovat aina auki. Liikenteenohjauksen palveluajat esitetään ratapalveluun hallintajärjestelmässä ja ratatiedon extranet-palvelussa. Tiedot voi pyytää myös listattuna sähköpostiosoitteesta palveluaika@fintraffic.fi.

3.5 Tekniset ominaispiirteet

Järjestelyratapihojen tekniset ominaispiirteet on kuvattu [Ratatiedon extranetin raiteistokaavioissa](#).

Kaikkia järjestelyratapiharaiteita ei ole sähköistetty. Tietoja sähköistetyistä raiteista löytyy Väyläviraston Ratatiedon Extranet-sivuilta.

3.6 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 dieselledon 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 käyttö-sopimuksessa 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 käyttösovimuksissa.

Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle käyttösovimusneuvotteluja 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.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana järjestelyratapihojen käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä palvelukuvauksessa kuvattuihin tai käyttösovimuksessa 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 käyttösovimuksen 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 käsittelyä varten.

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä.

Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on sopimusten osalta Väylien käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu (kts. kohdat 1.2 ja 6.1).

Ristiriitaiset järjestelyratapihojen käyttötarpeet pyritään sovittelemaan rata-verkon 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 tilapäisistä kapasiteetti-rajoitteista näkyvät kaikille toimijoille JETI-järjestelmässä. Tiedot käytettävissä olevasta raidekapasiteetista löytyvät SAAGA-järjestelmästä sitä mukaan, kun kapasiteettiohjaustoiminto laajenee valtakunnallisesti. 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.

3.3 Sijainti

Kouvola Lajittelu
Tampere Viinikka

3.4 Aukioloajat

Laskumäet ovat pääsääntöisesti auki aina. Laskumäen käyttöajan vaunujen lajittelutoimintaan määrittää rautatieyrittäjä. Käyttöaikoja määritettäessä on huomioitava, että kunnossapitäjällä tulee olla mahdollisuus kunnossapito- toimenpiteiden toteuttamiseen

3.5 Tekniset ominaispiirteet

Lajitteluraiteiden lukumäärä ja pituus on esitetty raiteistokaavioissa. Teknisiä ominaispiirteitä kuvataan tarkemmin laskumäkien käyttöohjeissa.

3.6 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 käyttö sopimuksissa 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 käyttö sopimuksissa.

Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttö sopimusneuvotteluihin 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 käyttö sopimuksessa sovituihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä hyvissä ajoin (vähintään kaksi kuukautta ennen käyttö tarvetta) rataverkon haltijaan, jotta järjestelyt ratapihojen laskumäkien kapasiteetin käytöstä ja siihen liittyvistä käytännön järjestelyistä voidaan käynnistää.

Rataverkon käyttö sopimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasopimus) on kuvattu mahdolliset ratapihakohtaiset toimintatavat yhteisen raiteiden tilannetiedon hallinnan osalta. Lisäksi syksyisin järjestetään alueellisesti lumitöiden 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 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 kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIKE). 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 koskevilla sopimuksilla (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
Väyliä käyttö -osasto
Opastinsilta 12 A
00520 Helsinki
kirjaamo@vayla.fi

Ratapihojen yhteystiedot löytyvät Väyläviraston Alfresco-työtilasta.

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.

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).

3.3 Sijainti

Valtion rataverkon liikennepaikkojen sijainnit on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 2B ja karttapalvelussa. Seisontaraiteiden sijainnit liikennepaikoilla taas on kuvattu raiteistokaavioissa.

3.4 Aukioloajat

Seisontaraiteet ovat sopimuksen mukaan käytettävissä 24/7. Mikäli ratapihalla on poikkeavia palveluaikoja (liikenteenohjaus, ratapihaliikenneohjaus tai vaihdemiespalvelu) tieto löytyy LIKE-järjestelmästä. Tiedot voi pyytää myös listattuna palveluaika@fintraffic.fi.

3.5 Tekniset ominaispiirteet

Sivuraiteet: seisontaraiteiden lukumäärä ja pituus (metreinä) on ilmoitettu verkkoselostuksen liitteessä 2B (kts. myös kohta 5.2).

3.6 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.

Ratapihojen hallintaan otetaan käyttöön uusi kapasiteettiohjaustoiminto ja SAAGA-järjestelmä vaiheittain aikataulukaudesta 2022 alkaen.

SAAGA on tietojärjestelmäkokonaisuus, jolla haetaan, käsitellään ja myönnetään kapasiteettia ratapihoilla ja linjalla. SAAGAn raidenäkyvässä esitetään visuaalisesti raiteet ja niille saapuvat ja lähtevät junat, raidevaraukset ja ennakoilmoitukset.

Tavoitteena ratapihan tasapuolinen tilannenäkymä kaikille toimijoille. Toimintamallit muuttuvat käyttöönoton edetessä valtakunnallisesti ja raiteistonkäytön suunnitteluun liittyvät yhteydenotot siirtyvät liikennesuunnittelulta ja liikenteenohjaukselta kapasiteettiohjaukselle.

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 (LIKE) ja sen eri moduuleissa. Seisontaraiteiden tilapäisiin ja määräaikaiseen varaamiseen käytetään JETI-järjestelmää (Junaliikenteen EnnakoTietojärjestelmä) sekä myöhemmin SAAGA-järjestelmää. [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 käyttösojimuksessa. Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttösojimusneuvotteluihin 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 ratapihojen raiteiston käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä liitteessä kuvattuihin tai ratapihasopimuksessa sovituihin 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 käyttösojimuksen liikennepaikkakohtaisissa liitteissä (ratapihasopimus) on kuvattu mahdolliset ratapihakohtaiset toimintatavat yhteisen raiteiden tilannetiedon hallinnan osalta. Lisäksi syksyisin järjestetään alueellisesti luimitöiden 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 tai SAAGAn raidevarauksella, jolloin Fintrafficin liikennesuunnittelu tai kapasiteettiohjaus katselmoi seisontaraiteen soveltuvuuden. Ratkaisut äkillisiin kaluston seisottamistarpeisiin määrittää Fintrafficin liikennesuunnittelu, kapasiteettiohjaus, liikenteenohjaus tai tarvittaessa rataliikennekeskus tilannetiedon (ml. ratapihan tilanteen läpikäynti ja neuvottelut tarvittaessa 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 esitetään myös LIIKE- tai SAAGA-järjestelmässä 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 tai kapasiteettiohjaus (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 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).

6.3 Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille JETI-järjestelmässä. Tiedot käytettävissä olevasta raidekapasiteetista löytyvät SAAGA-

järjestelmästä sitä mukaa, kun kapasiteettiohjaustoiminto laajenee valtakunnallisesti. 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 rautatieyrittäjällä tulee olla ajan tasalla oleva turvallisuusselvitys Traficomille VAK-ratapihalle, jonka kautta kuljetetaan merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Väylävirasto kokoaa ja täydentää turvallisuusselvityksen koko ratapihalle ja huolehtii siitä, että turvallisuusselvityksessä kuvattut toiminnot muodostavat turvallisuuden kannalta toimivan kokonaisuuden.

VAK-ratapihan turvallisuusselvityksen liitteeksi on laadittu ratapihaa koskeva riskinarviointi sekä sisäinen pelastussuunnitelma. Riskinarvioinnissa on huomioitu ihmisiin, ympäristöön ja omaisuuteen kohdistuvia vaaroja sekä suuronnettomuusvaarojen mahdollisuudet. Sisäinen pelastussuunnitelma täydentää turvallisuusselvitystä kuvaten ratapihan varustelua ja varautumiskeinoja onnettomuuksiin, sisältäen vakavimpien onnettomuuksien lämpösäteily- ja leviämismalleja sekä toimintaohjeita onnettomuustilanteisiin.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto

Väyliä käyttäminen, turvallisuus ja tietäminen -toimiala

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 (ks. liite 2B). Vaarallisten aineiden säilytys on sallittua VAK-ratapihoilla sekä rataverkon haltijan ja rautatieliikenteen harjoittajan välillä sovituissa tilapäisissä säilytyspaikoissa: Harjavalta (VR raiteet 303-308), Pieksämäki (VR raiteet 843-847) ja Talvivaara (VR raiteet 995, 995, 997, 998).

Liikutettaessa tai seisotettaessa kalustoa, jossa kuljetetaan vaarallisia aineita, noudatetaan "Väyläviraston junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussääntöjä (Jt)". Rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstön tulee tuntea VAK-ratapihojen turvallisuus selvitykset, pelastussuunnitelmat ja niiden vaatimukset oman toimintansa osalta. Pelastussuunnitelmat ja turvallisuus selvitykset 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 ratojen 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).

3.3 Sijainti

VAK-seisontaraiteistojen sijainnit on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 2B ja karttapalvelussa.

3.4 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 palveluaika@fintraffic.fi.

3.5 Tekniset ominaispiirteet

VAK-seisontaraiteiden lukumäärä ja pituus (metreinä) on ilmoitettu verkkoselostuksen liitteessä 2B.

3.6 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 **Rataverkon käyttö** -osastolta. On kuitenkin huomioitava, että sopimusmalli voi muuttua kyseisen verkkoselostuksen aikataulukaudelle.

Ratapihojen hallintaan otetaan käyttöön uusi kapasiteettiohjaustoiminto ja SAAGA-järjestelmä vaiheittain aikataulukaudesta 2022 alkaen. 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 dieselledon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatiedon ekstranetissä sijaitsevista raiteistokaavioista: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/aineistot/ratatie-don-extranet>. Lisäksi verkkoselostuksen liitteessä 2B on kuvattu VAK-seisontaraidepituudet.

4.6 IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintrafficin tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE/SAAGA) ja sen eri moduuleissa. VAK-seisontaraiteiden tilapäisiin ja määräaikaiseen varaamiseen käytetään JETI-järjestelmää (Junaliikenteen EnnakkoTietojärjestelmä) tai Saagaa. Tietojärjestelmistä on lisätietoa sivustolla <https://www.fintraffic.fi/fi/raide/tietojarjestelmat>.

Rataverkon haltija Väylävirasto antaa myös lisätietoa ratapihojen 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-ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa. Käyttötarpeet käsitellään yhtäaikaaisesti muiden ratapihojen 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 ratapihojen 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 raitei-

den 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 katselee 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 Traficom nimeillä VAK-ratapihoilla **tai tämän liitteen luvussa 2.1. esitetysti.**

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 **Rataverkon 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 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 saatavilla olevia palveluja ovat kevyen polttoöljyn ja veden tankkaus, vahvavirran syöttö, sähkökeskukset, paineilma- ja lämmityspostit, jarrujenkoettelu paineilamalla 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 tekniiseen 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 [Ratatieidön extranetissä julkaistavissa raiteistokaavioissa](#).

3.2 Palvelupaikan osan nimi

Helsingin varikko, Ilmalan ratapiha.

3.3 Sijainti

Ilmalan ratapihan palvelujen ja laitteiden sijainti ja niille pääsy on kuvattu raiteistokaaviossa.

3.4 Aukioloajat

Ilmalan ratapihalle on pääsy kaikkina viikonpäivinä ympäri vuoden.

3.5 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).

3.6 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. Käyttömaksun suuruus määräytyy toteutuneiden investointi- ja kunnossapitokustannusten perusteella.

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 1500 V syöttökukset 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 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 käyttö sopimuksissa. 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 aiheutonta 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 dieselledon 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 käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu (ks. luvut 1.2 ja 6.1).

Ristiriitaiset palvelujen käyttötarpeet pyritään sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa. Ilmalan ratapihan osalta lisätietoja 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 15.6.2023



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-907-3
www.vayla.fi