



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
XX/2024

Rautateiden verkkoselostus 2025

Lausuntoversio



Rautateiden verkkoselostus 2025

Väyläviraston julkaisuja XX/2024

Kannen kuva: **Simo Toikkanen**

Verkkajulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-097-5

Tämän dokumentin sisältö ei ole kaikilta osin saavutettava.

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Versiohistoria

Pvm	Versio	Muutos
13.10.2023	Lausuntoversio	
8.12.2023	Julkaisuversio	Esipuhe ja teksti, liitteet 2A, 2B, 2L, 5C, 5D, 5G, 5J, 7D, 7F, 7E, 7G, 7H, 7K
XX.4.2024		Teksti, liitteet 2B, 2C, 2E, 2F, 2G, 2K, 5B, 5C, 5M, 6B, 7D, 7F, 7G, 7H, 7J, 7K.

Esipuhe

Väylävirasto valtion rataverkon haltijana julkaisee [raideliikennelain \(1302/2018\)](#) mukaisesti verkkoselostuksen valtion rataverkosta aikataulukaudelle 2025. 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 15.12.2024 ja päättyy 13.12.2025.

Verkkoselostus 2025 on tehty edellisen verkkoselostuksen pohjalta kehittämällä sitä käyttäjiltä saadun palautteen ja muiden eurooppalaisten rataverkon haltijoiden verkkoselostusten perusteella. Verkkoselostus 2025 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 2025 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, 8.12.2023

Väylävirasto

Sisältö

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	18
1.7.3 Muu kansainvälinen yhteistyö.....	18
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	22
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
2.3.10 Turvalaitejärjestelmät.....	23
2.3.11 Liikenteenohjauksen järjestelmät	24
2.3.12 Viestinnän järjestelmät	25
2.3.13 Junien kulunvalvonta	26
2.4 Liikennerajoitukset	26
2.4.1 Erikoistunut ratakapasiteetti.....	26
2.4.2 Ympäristöön liittyvät rajoitukset	27
2.4.3 Vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset	27
2.4.4 Tunneleista johtuvat rajoitukset	28
2.4.5 Silloista johtuvat rajoitukset	29
2.4.6 Muut rajoitukset.....	29
2.5 Rataverkon käytettävyys.....	29
2.6 Rataverkon kehittämissuunnitelmat.....	30
3 RATAVERKOLLE PÄÄSY	33

3.1	Johdanto	33
3.2	Yleiset rataverkolle pääsyn edellytykset	33
3.2.1	Edellytykset ratakapasiteetin hakemiselle.....	34
3.2.2	Edellytykset rataverkon käytölle	34
3.2.3	Toimilupa	35
3.2.4	Turvallisuustodistus.....	35
3.2.5	Vakuuttamisvelvollisuus	35
3.3	Rataverkon käytön sopimukset	36
3.3.1	Puitesopimus	36
3.3.2	Muut sopimukset.....	36
3.3.3	Yleiset ehdot, määräykset ja ohjeet.....	38
3.4	Eriyiset vaatimukset	38
3.4.1	Rautateiden liikkuvan kaluston hyväksyntä	38
3.4.2	Liikenneturvallisuustehtävissä ja muissa turvallisuuden kannalta olennaisissa tehtävissä toimivan henkilöstön hyväksyntä.....	39
3.4.3	Erikoiskuljetukset	39
3.4.4	Vaarallisten aineiden kuljettaminen	40
3.4.5	Liikkuvan kaluston koeajot.....	40
3.4.6	Työkoneiden liikennöinti ja säilyttäminen	40
4	RATAKAPASITEETIN JAKAMINEN	41
4.1	Johdanto	41
4.2	Prosessin yleiskuvaus	41
4.2.1	Junaliikenteen ratakapasiteetti	41
4.2.2	Vaihtotyökapasiteetti	42
4.2.3	Ratapihakapasiteetti	42
4.2.4	Palvelupaikkakapasiteetti	42
4.2.5	Kapasiteetin hallinnan kehittäminen	42
4.3	Ratakapasiteetin varaaminen ratatöille	43
4.3.1	Yleiset periaatteet	43
4.3.2	Kapasiteettirajoitteiden ilmoittamisen määräajat	44
4.4	Puitesopimusten vaikutus	46
4.5	Ratakapasiteetin jakaminen	46
4.5.1	Vuosikapasiteetti	48
4.5.2	Määräajan jälkeen saapuneet hakemukset.....	48
4.5.3	Kiireellisen ratakapasiteetin hakeminen.....	48
4.5.4	Yhteensovittamismenettely ja ristiriitaisuuksien ratkaiseminen	49
4.6	Ylikuormitettu rautatiereitti	50
4.7	Erikoiskuljetukset ja vaaralliset aineet.....	52
4.8	Myönnetyn ratakapasiteetin muuttaminen	53
4.8.1	Rautatieliikenteen harjoittajan tekemät muutokset	53
4.8.2	Rataverkon haltijan tekemät muutokset.....	53
4.8.3	Käyttämätön ratakapasiteetti	53
4.8.4	Myönnetyn kapasiteetin peruminen	54
4.9	Eurooppalaisen yhteisen aikataulu- suunnitteluprosessin kehittäminen (TTR).....	54
5	PALVELUT JA MAKSUT	56
5.1	Johdanto	56
5.2	Maksujen perusteet.....	56
5.3	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut ja maksut	57
5.3.1	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuudet	57

5.3.2	Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut	57
5.3.3	Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksien maksut	59
5.4	Peruspalvelut ja maksut	59
5.5	Lisäpalvelut ja maksut	60
5.5.1	Sähköenergian siirtopalvelu	60
5.5.2	Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset	60
5.6	Oheispalvelut ja maksut	61
5.6.1	Viestintäpalvelut.....	61
5.6.2	Liikenteen laadun valvomo ja liikkuvan kaluston valvonta	61
5.7	Sääntelemättömät palvelut ja maksut.....	61
5.7.1	Raiteistonkäytön suunnittelupalvelut	61
5.7.2	Rakennusten ja maa-alueiden käyttö.....	61
5.7.3	Ratatekninen oppimiskeskus	61
5.7.4	Turvavalvomo	61
5.8	Taloudelliset sanktiot ja kannustimet.....	61
5.8.1	Rautatieliikenteen harjoittajan muuttama myönnetty ratakapasiteetti	62
5.8.2	Väyläviraston muuttama myönnetty ratakapasiteetti.....	62
5.8.3	Käyttämätön ratakapasiteetti	62
5.8.4	Myönnetyn ratakapasiteetin peruuttaminen	62
5.8.5	Kannustimet ja alennukset.....	62
5.9	Suorituskannustinjärjestelmä	62
5.10	Maksujen muutokset	63
5.11	Maksujen periminen	63
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	OSJD/GOST-normien 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 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: Turvallisuuden valvontapalvelu
Liite 5J	Suorituskannustinjärjestelmä
Liite 5K	Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat
Liite 5L	Palvelukuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset
Liite 5M	Palvelukuvaus: RAILI-palvelu
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

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

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

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

Kapasiteettiohjaus tuottaa operatiivista raiteistonkäytön kapasiteetinhallintaa ja yhteensovitusta osalla valtion rataverkon liikennepaikoista. Kapasiteettiohjaus toimii rautatieliikenteen harjoittajan yhteystahona raiteistonkäyttöön liittyvissä asioissa. Palvelun tuottaa Fintraffic Raide Oy. Toiminnon käyttöönoton laajentamisen aikataulu on esitetty verkkoselostuksen kappaleessa 4.2.5.

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 ajotietoja.

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

Palvelujen hakijalla tarkoitetaan "liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 182 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, koulutuspalveluita tarjoavaa oppilaitosta, toista palvelupaikan ylläpitäjää ja 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 RAPLI-sovellus.

RAPLI-sovellus on yleisen verkon älypuheliiniin 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 ratatyöaluetta, 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 liikennöitäville reiteille. Ratakapasiteetin voi määrittellä myös niin, että se on rataverkon ominaisuuksista johtuvaa aikaan sidottua rautatiereitin junaliikenteen välityskykyä.

Ratakapasiteetin hakijalla rautatieliikenteen harjoittajaa, liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettua toimivaltaista viranomaista sekä laivaajaa, lastinantajaa ja muuta rahdin lähettäjää, huolitsijaa, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajaa 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.

Ratatiepalveluun (aikaisemmin ratatiedon extranet) 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 harjoittajalla tarkoitetaan rautatieyritystä, yritystä, joka tekee rataverkolla radan rakennus- ja kunnossapitotöitä ja harjoittaa siten liikennöintiä rataverkolla, museoliikenteen harjoittajaa, muuta kuin päätoimenaan liikennöivää yritystä tai yhteisöä ja liikennöivää rataverkon haltijaa

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 ohjeluetta 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:llätarkoitetaan 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, joka sisältää ratatyöluupaun liittyvän dokumentoinnin. RUMAlla tehdään sähköisesti ratatyöluupyyynnöt, ratatyöluvan muutospyynnöt ja ratatyöluvan päättämispöytäkirjat, paikannetaan ja varmistetaan ratatyön suorittamispaikka sekä tehdään RT- ja LR-ilmoituksia. Ratatyöluvan pyytäminen, muutokset ja päättäminen tehdään kuitenkin aina myös määrämuotoisella puheviestinnällä. Lisäksi RUMAlla hallitaan jännitekatko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma -prosessit sekä laaditaan ratatöiden ennakosuunnitelmat.

Vuoden 2024 aikana myös vuosisuunnitelmat tullaan laatimaan RUMA-sovelluksessa.

SAAGA on ratapihojen raidekapasiteetin hallinnassa käytettävä tietojärjestelmä.

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

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

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 keskushallinnon 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 julkaisuhetken tiedon mukaan Väylävirasto toimii rataverkon haltijana myös Ruotsin Haaparannassa raiteilla, joilla raideleveys on 1524 mm sekä valtakunnan rajan ja Haaparannan liikennepaikan välisellä radalla.

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 verkkoselostuksessa tiedot niistä raideliikennelain nojalla annetuista säännöksistä ja määräyksistä, jotka koskevat:

1. oikeutta rataverkolle pääsyyn
2. ratamaksujen määräytymisperusteita
3. ratakapasiteetin hakemista ja siihen liittyviä määräaikoja
4. rautateiden liikkuvaa kalustoa koskevia vaatimuksia ja hyväksyntää
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 käyttösopimusten 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 rataverkkoon liittyviä ylläpito- ja kehityshankkeita ja maksuja uusien poliittisten päätösten vuoksi.

1.3.3 Muutoksenhakumenettely

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

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

- 1) 120 §:ssä tarkoitettua ylikuormitettua rautatiereittiä tai sen osaa taikka etusijajärjestyksestä
- 2) 122 §:ssä tarkoitettua ratakapasiteetin jakamista
- 3) 123 §:ssä tarkoitettua 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 RailNetEuroopen (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 [kartta-palvelu 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 2025 eli aikataulukaudelle 15.12.2024–13.12.2025. Aikataulukauden 2026 verkkoselostus julkaistaan viimeistään 14.12.2024.

1.5.2 Päivittäminen

Jos verkkoselostuksen luvussa 1.3 tarkoitetut tiedot muuttuvat, [julkaistaan muutuneet tiedot Väyläviraston internet-sivuilla](#). Tavoitteena on pitää verkkoselostus ajantasaisena. Merkittävimmät vuoden aikana tehtävät muutokset pyritään keskitämään 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 ve-loituksetta sähköisessä muodossa [Väyläviraston internet-sivuilta](#).

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 Oy:lla on palvelusopimus liikenteen hallinta ja -ohjauspalveluista. Lisäksi Väylävirasto tilaa väyläomaisuuteen liittyvät rakentamis- ja kunnossapitotyöt sekä alueisännöinnin yksityisiltä palveluntuottajilta.

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

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.

Internet: www.lvm.fi

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

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

Internet: www.traficom.fi

Rautatiealan sääntelyelin

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

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.

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.

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.

Internet: www.fintraffic.fi

MaaS (Mobility as a Service) -toimijat

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

Rautatieyritykset

Rautatieyritykset vastaavat tuotantonsa 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 ja palvelupaikan ylläpitäjät

Väyläviraston verkkosivulta löytyvät [linkit yksityisraiteiden haltijoiden verkkoselostuksiin ja palvelupaikkojen ylläpitäjien palvelupaikkakuvauksiin](#). Yksityisraiteet yhdistyvät valtion rataverkkoon esimerkiksi teollisuuslaitosten läheisyydessä. Satamat ovat nykyisin palvelupaikan ylläpitäjiä.

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 moni-

puolista hyödyntämistä asuntorakentamisessa, liiketoiminnassa ja liikenteen solmukohtina. Tietoa asemanseutujen kehittämisestä on koottu sivustolle www.ase-manseutu.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 RailNetEuropen internet-sivuilta osoitteesta www.rne.eu](http://www.rne.eu).

1.7 Rataverkon haltijoiden välinen kansainvälinen yhteistyö

1.7.1 Rautateiden rahtiliikennekäytävät Suomessa

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

1.7.2 RailNetEurope

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

Muiden 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 rataverkon haltijoiden 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 rata-verkonhaltijoiden 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](#), [Ratatieto -palvelussa](#) ja liitteissä 2A–2L.

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 ja ohjeistus esitetään Väyläviraston ohjeessa *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)*.

Suomesta on raideyhteys Venäjälle Vainikkalasta, Imatrankoskelta, Niiralasta ja Vartiuksesta. Suomen ja Venäjän välisestä suorasta kansainvälisestä rautatieliikenteestä on sovittu maiden välisessä rautatieyhdyshylyliikennesopimuksessa. 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 raideliikenneläkimuutoksen myötä helmikuussa 2021.

Rataverkon haltijoiden ja palvelupaikan ylläpitäjien tarjoamia palveluja kuvataan luvussa 7.

2.3 Rataverkon kuvaus

Rataverkon infratiedot esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa, avoimissa tietoaineistoissa ja Ratatieto -palvelussa sekä verkkoselostuksen liitteissä. Rataosien perustiedot esitetään liitteessä 2A. Reittikirjatietoja ylläpidetään Ratatieto -palvelussa.

2.3.1 Maantieteellinen kuvaus

Raiteiden lukumäärä

Suomen valtion rataverkon pituus vuonna 2022 on 5 918 km, josta liikennöitävässä olevaa rataa on 5 645 km. Radoista on yksiraiteista 5 205 km ja kaksi- tai useampiraiteista 713 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.

Tornio-Haaparanta-välillä on käytettävissä myös ns. eurooppalainen raideleveys 1 435 mm.

2.3.3 Rautatieliikennepaikat

Valtion rataverkon rautatieliikennepaikkoja kuvataan liitteessä 2B ja karttapalvelussa. Raiteistokaaviot löytyvät Ratatieto -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 ylläskaiden kuljetusten 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 raiteistokaavioissa Ratatieto -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 raideris-teyksissä 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. Rataosuudella Vainikkala–Kotka/Hamina sallitaan 1 100 metriä pitkät junat. Liikennepaikoilla olevat hyötypituudeltaan pisimmät sivuraiteet esitetään liitteessä 2B ja karttapalvelussa. Kaikkien junakulkutieraiteiden hyötypituudet liikennepaikoilla esitetään raiteisto-kaavioissa (ks. Ratatieto-palvelussa).

2.3.9 Sähkönsyöttöjärjestelmä

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

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

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

Liikkuvan kaluston sähkölaitteiden osalta sähköistys esitetään Traficomien määräyksessä Rautateiden liikkuva kalusto (TRAFICOM/224601/03.04.02.00/2021). [Määräys on luettavissa Finlex-palvelussa](#) sekä Väyläviraston ohjeessa *Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 21 Liikkuva kalusto* (ks. Rautatieohjeet).

Uudessa sähkövetokalustossa tulee olla standardin EN 50463-1...5 (2017) mukaiset laskutukseen soveltuvat energiamittarit. Tiedonsiirto Väyläviraston mitaus- 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. Rautatieohjeet). Turvalaitteiden käyttöohjeet löytyvät Ratatieto -palvelusta.

(Lielähti)-Kokemäki-Rauma/Pori-rataosuudella aloitetaan kaupallinen liikenne ERTMS tason 2 (ks. OHM YTE) turvaamana arviolta 1.4.2027. Tarkempi JKV:n ja ERTMS:n operatiivinen sijainti tulee olemaan Siuron ja Suoniemen liikennepaikkojen välisellä linjaosuudella. Tarkka ERTMS:n käyttöönottoajankohta tulee määrittymään myöhemmin Digirata-hankkeen etenemisen yhteydessä. ERTMS:ään oleellisesti liittyvä infrastruktuurin ja liikkuvan kaluston yhteensopivuuden varmistava

järjestelmäversio määrittyy Väyläviraston julkaisun 67/2023 Järjestelmäversiosuunnitelma mukaisesti. ERTMS:n liikenteellisen käyttöönoton jälkeen Siurosta kasvavien ratakilometrien suuntaan ei voi enää liikennöidä muulla kuin edellä mainitun Järjestelmäversiosuunnitelman mukaisella ERTMS-laitteistolla varustetulla liikkuvalla kalustolla.

2.3.11 Liikenteenohjauksen järjestelmät

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

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

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

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

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 ennakkoilmoituksista sekä liikenteenohjauksen yhteystiedoista.

Kuljettajapäätössovellus (KUPLA)

Rataverkon haltija edellyttää, että kuljettajapäätössovellus (KUPLA) on käytössä kaikissa junaliikenteen ajettavissa yksiköissä sekä yksiköissä, joita käytetään rautatieliikennepaikkojen väliseen vaihtotyöhön. Tornio-Haaparanta-välillä vaihtotyönä raidelevyydellä 1435 mm liikkuvilta yksiköiltä ei toistaiseksi edellytetä KUPLA-sovelluksen käyttöä.

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 [kuljettajapäätössovelluksen \(KUPLA\)](#) tekniset vaatimukset sekä hankinnan ja käytön periaatteet.

Rataurakoitsijoiden mobiilialusta (RUMA)

Rataverkon haltijan 1. luokan liikenteenohjauksen alueella liikenteenohjauksen luvalla tehtävissä ratatöissä tulee käyttää RUMA-sovellusta. RUMA-sovelluksen käytön vaatimukset ratatyön yhteydessä on esitetty [Radanpidon turvallisuusohjeissa \(TURO\)](#).

RUMA sisältää ratatyölupaan liittyvän dokumentoinnin. RUMA-sovelluksella tehdään sähköisesti ratatyölupapyynnöt, ratatyöluvan muutospyyntöt ja ratatyöluvan päättämispyyntöt. Ratatyöluvan pyytäminen, muutokset ja päättäminen tehdään kuitenkin aina myös määrämuotoisella puheviestinnällä. RUMAn avulla paikannetaan ja varmistetaan ratatyön suorittamispaikka sekä paikannetaan ratatyövastaa- vat (RTV), ratatyöryhmien yhteyshenkilöt sekä ratatyökoneet. RUMAlla tehdään myös RT- ja LR-ilmoitukset, laaditaan jännitekatkoilmoitukset, liikenneturvalli- suussuunnitelmat sekä ratatöiden ennakkosuunnitelmat. Vuoden 2024 aikana myös vuosisuunnitelmat tullaan laatimaan RUMA-sovelluksessa. RUMA-sovelluksen karttanäkymässä esitetään kaikki ratatöihin liittyvät tietolajit, myös JETI:ssä laadi- tut ennakkoilmoitukset.

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 RAILIa voidaan käyttää sekä VIRVE- että älypuhelimilla. Älypuhelimiin 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. Lisätietoja asiasta esitetään liitteessä 2J VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä.

Rautatieliikenteen harjoittajien on haettava RAILI-palvelun **käyttölupa** Väylävirastolta ja tutustuttava RAILI-palvelun käyttöluvan ehtoihin (ks. Rautatie-ohjeet). Vaihtotyönjohtajien ja liikenteenohjauksen sekä ratatyövastaavien ja liikenteenohjauksen välisessä viestinnässä VIRVE:n lisäksi on mahdollista käyttää muita kaupallisia verkkoja em. RAPLI-sovelluksen avulla. [Lisätietoja 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. Voimassa olevat ohjeet löytyvät Väyläviraston internet-sivuilta (ks. Rautatieohjeet). Liikenteenohjauksen yhteystiedot ovat saatavissa Väyläviraston Ratatieto-palvelusta.

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 rataverkon haltija voi osoittaa rautatiereitin tai sen osan erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi, jos muulle liikenteelle on osoitettavissa riittävästi vaihtoehtoisia rautatiereittejä. Erikoistuneella ratakapasiteetilla tarkoitetaan rautatiereittiä tai sen osaa, jossa ratakapasiteetin etusija on sillä liikenteellä, jota varten ratakapasiteetti on erikoistunut.

Suomessa erikoistuneeksi ratakapasiteetiksi osoitettuja rautatiereittejä ovat: Helsinki–Kerava (itäisin raide ja itäinen keskiraide), Helsinki–Leppävaara (eteläisin raide ja eteläinen keskiraide) sekä Huopalahti–Havukoski (molemmat raiteet). Nämä ns. kaupunkiraiteet 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 laituriraiteet 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 GOST/OSJD-normien mukaisia vaunuja sisältäviin 2500 tonnin bruttopainoin ylittäviin 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 (541/2023) sekä valtioneuvoston asetusta vaarallisten aineiden kuljetuksesta (925/2023) sekä [Liikenne- ja viestintäviraston määräystä vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä \(TRAFICOM/474029/03.04.02.00/2022\)](#).

VAK-lain tarkoitus on ehkäistä ja torjua vahinkoa ja vaaraa, jota vaarallisten aineiden kuljetus saattaa aiheuttaa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Laki sisältää muun ohessa säännökset eri kuljetusosapuolten vastuista sekä viranomaisien tehtävistä ja toimivaltuuksista. VAK-asetuksessa annetaan lakia täydentävät säännökset vaarallisten aineiden kuljetuksessa noudatettavista vaatimuksista. Määräyksen liite sisältää yksityiskohtaiset säännökset mm. vaarallisten aineiden luokituksista, pakkauksista, tarvittavista asiakirjoista ja varusteista, 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 valvovat myös Tulli ja Rajavartiolaitos kumpikin toimialallaan. Valvontaa tehdään yhdessä Traficomien kanssa.

Rataverkon haltija rajoittaa VAK-kaluston tilapäisen säilytyksenvaltakunnallisille VAK-ratapihoille ja muille tilapäisen säilytyksen paikoille, joille on laadittu sisäinen pelastussuunnitelma ja nimetty tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilö (ks. liite 2B). VAK-ratapihoilla tilapäisesti säilytetään ensisijaisesti VAK-vaunuja, muu kalusto on rataverkon haltijan pyynnöstä siirrettävä toisaalle VAK-ruuhkatilanteissa tai muissa VAK-säilytystarpeissa. Ilmoitusvelvollisuus VAK-vaunujen tilapäisestä säilytyksestä rautatieliikenteenohjaukselle sekä vaunujen paikallaan pysymisen varmistaminen on kuljetusyrityksen vastuulla. Ilmoitusvelvollisuudesta on kerrottu lisää *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöissä (Jt)*, (ks. Rautatieohjeet). Tilapäisen säilytyksen paikalle laadittava sisäinen pelastussuunnitelma ohjaa varautumista ja

toimintaa mahdollisissa onnettomuustilanteissa sekä onnettomuuksien vaikutusten ja seurauksien torjuntaa ja rajoittamista.

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.

Kansainväliset VAK-rautatiesopimukset

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

Vaarallisten aineiden tilapäiset säilytyspaikat

Vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävät ratapihat (VAK-ratapihat) on määriteltä sisäministeriön asetuksessa ulkoisista pelastussuunnitelmista (1286/2019, muutosasetus 916/2023). Asetuksen liitteessä esitetyt VAK-ratapihat ovat Hamina, Joensuu (Joensuu Sulkolahti), Ykspihlaja (Ykspihlaja tavara, Ykspihlaja väliratapiha), Kotka (Kotolahti, Kotka Mussalo), Kouvola (Kouvola tavara, Kouvo-laajittelu, Kullasvaara), Niirala, Oulu (Oulu tavara, Oulu Nokela), Riihimäki (Riihimäki tavara, Riihimäki lajittelu), Sköldvik, Tampere (Tampere Viinikka, Tampere tavara), Turku (Turku asema, Turku tavara), Vainikkala (Vainikkala asema, Vainikkala tavara). Näiden lisäksi vaarallisten aineiden tilapäisiä säilytyspaikkoja on Harjavallassa, Pieksämäellä ja Talvivaarassa. Säilytyspaikat on esitetty liitteessä 2B. Tarkemmat tiedot säilytysraiteista on esitetty sisäisessä pelastussuunnitelmassa.

Ratapihalla toimivientulee osata toimia VAK-lainsäädännön ja vaarallisten aineiden tilapäiselle säilytyspaikalle laaditun sisäisen pelastussuunnitelman mukaisesti. Tarvittaessa osapuolten on osallistuttava alueella järjestettäviin hätätilanneharjoitukseen kulloinkin suunnitellussa laajuudessa.

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 dieselveturisirrot ovat sallittuja. Höyryveturilla liikennöinti on kielletty.

2.4.5 Silloista johtuvat rajoitukset

Silloista johtuvat rajoitukset kuvataan liitteessä 2K.

2.4.6 Muut rajoitukset

Höyryvetureiden käyttö on kielletty Sköldvikin ratapihalla paloturvallisuussyistä.

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 maksimiteho ylittää monin kertaan rataosien maksimitehonsyötön, joten sähkörataverkon turvallisuuden ja viikatilanteiden hallinnan vuoksi alueella voi tapahtua syöttöasemien suojaustoimintojen vuoksi hetkellisiä syöttävien syöttöasemien katkaisijoiden laukaisuja. Pääsääntöisesti nämä laukaisut johtuvat liian suuresta tehontarpeesta rataverkolla liikkuvien sähkövetoisten kalustoyksiköiden osalta.

2.5 Rataverkon käytettävyys

Liikenteeseen vaikuttavat rajoitukset esitetään liitteissä 2K ja 2L sekä JETIssä. Ratatyöt, joilla on vaikutuksia liikennöintiin, julkaistaan rataverkon haltijan ulkoisella nettisivulla verkkoselostuksen julkaisun yhteydessä.

Liikennepaikkakohtaiset liikenteenohjauksen palveluajat esitetään LIIKE -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:

- Saarijärvi–Haapajärvi
- Mynttilä–Ristiina
- Niinisalo–Parkano
- (Lahti)–Loviisa
- (Raisio)–Naantali
- (Ihala)–Viheriäinen
- Seinäjoki–Kaskinen, liikennöinti sallittu akselipainolla 200 kN
- Kesälahti–Puhos (Syrjäsalmen sillalla rajoituksia)
- Olli–Porvoo, ainoastaan museoliikennettä

Seuraavat rataosat on suljettu liikenteeltä:

- Aittaluoto–Niinisalo
- Parkano–Haapamäki
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara
- Kiukainen–Säkylä
- Isokylä–Kelloselkä
- 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)
- Pesiökylä–Ämmänsaari

Rataosat, joilla kunnossapitoa on rajoitettu mutta on otettavissa erikseen sovittuna käyttöön:

- Mänttä–Vilppula

[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

Liikenne 12-suunnitelma on 12-vuotinen strateginen dokumentti, jossa käsitellään koko Suomen liikennejärjestelmää valtakunnallisella tasolla kaikissa väylämuodoissa. Suunnitelmassa tarkastellaan mm. verkkoja, liikenteen palveluita sekä liikenteen tietonäkökulmia. Suunnitelmassa tarkastellaan niin matkustaja- kuin tavariikennettäkin. Suunnitelman päivittäminen hallituskausittain on lakisääteinen velvoite. Suunnitelmaa laaditaan liikenne- ja viestintäministeriön johdolla.

Ensimmäinen Liikenne 12 -suunnitelma hyväksyttiin eduskunnassa vuonna 2021. Suunnitelma ulottuu vuosille 2021-2032. Suunnitelman toimeenpano on käynnissä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyö on käynnistynyt loppukesällä 2023 Orpon hallitusohjelman 2023 mukaisesti. Suunnitelmaa laaditaan vuosille 2025-2036. Tavoitteena on, että suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös ja se annetaan selontekona eduskunnalle joulukuussa 2024. Suunnitelma laaditaan vaikutusarviointiin perustuen laajassa yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Valmistelua ohjaa liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne parlamentaarisen työryhmän tuella.

[Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2021-2032](#)

[Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025-2036](#)

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 vuosittain. 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 2025–2032 on julkaistu keväällä 2024. 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 liikenneprofiilin perusteella. Asetuksessa on annettu vaatimuksia nopeustasoille ja akselipainolle.

[Asetus pääväylistä ja niiden palvelutasosta.](#)

Rataverkkoa koskevia selvityksiä

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

Rataverkon kokonaisuutta tarkastellaan aika ajoin omissa selvityksissään. Viimeisimpänä kokoavana selvityksenä on syksyllä 2023 julkaistu Rataverkon kokonaiskuva. Se kokoaa yhteen erilaista eri yhteyksissä syntynyttä ja hajallaan olevaa tietoa. Se perustuu tietoon, jota sen laatimishetkellä on ollut olemassa.

[Rataverkon kokonaiskuva 2023](#)

Rataverkon kehittämis- ja parantamishankkeet

Vuonna 2025 ovat käynnissä seuraavat rataverkon kehittämissankkeet:

- Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen 2. vaihe
- Espoon kaupunkirata
- Laurila–Haaparanta–Tornio sähköistys
- Turun ratapiha ja Kupittaa–Turku-kaksoisraide
- Digiradan kehitys- ja verifiointivaihe
- Tampere-Jyväskylä – radan parantaminen, 1. vaihe
- Tampereen henkilöratapihan kehittäminen

Korjausvelan vähentäminen rataverkolla 2025

- Rataverkon peruskorjaukset (ratalinjat, vaihteet, sillat, turvalaitteet)
- Päärataverkon routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset
- Tasoristeysturvallisuuden parantaminen
- Raakapuun kuormauspaikkojen kunnostukset
- Jyväskylä–Pieksämäki- ja Oulu-Laurila rataosuuksien peruskorjaukset

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 harjoittaja, liikenteen palveluista annetun lain 182 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen sekä laivaaja, lastinantaja ja muu rahdin lähettäjä, huolitsija, yhdistettyjen kuljetusten harjoittaja sekä rautatiealan koulutuslaitos, 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. Säännöllisen liikenteen muutosajankohtien yhteydessä alkuperäisen hakijan tulee huolehtia tarvittavien muutosten hakemisesta säännölliseen kapasiteettiin. Muutosajankohtien liikennemutosten suunnittelussa ja niihin liittyvissä mahdollisissa neuvotteluissa liikennöitsijä voi edustaa kapasiteetin alkuperäistä hakijaa, jos nämä keskenään näin sopivat, mutta LIIKE-järjestelmään lähetettävän muutoshakemuksen on tultava alkuperäiseltä hakijalta. 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 voi käyttää rautatieliikenteen harjoittamiseen 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.

Rautatieyritys 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 Turvallisuustodistus

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

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

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

Jos rautatieyritys 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 rautatieyritys on rekisteröity muussa kuin ETA-valtiossa, se ei tarvitse turvallisuustodistusta.

Edellä mainittuja turvallisuustodistukseen liittyviä asioita tarkennetaan Traficomin antamassa [ohjeessa turvallisuustodistuksen hakemisesta](#).

[Lisätietoa turvallisuustodistuksen hakemisesta](#).

3.2.5 Vakuuttamisvelvollisuus

Rautatiemarkkinadirektiivin 22 artiklan ja liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 3 momentin mukaisesti rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely raidekulkuneuvon käyttämisen toiselle aiheuttaneen sellaisen vahingon varalle, josta rautatieliikenteen harjoittaja on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn riittävyttä arvioitaessa on otettava huomioon toiminnan luonne ja laa-

juus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen tai muun vastaavan järjestyksen on oltava voimassa koko sen ajan, jolloin toimintaa harjoitetaan. [Lisätietoja löytyy Traficomien vastuuvakuutusta 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 sitovasti oikeuta ratakapasiteetin hakijaa saamaan sopimuksen mukaista ratakapasiteettia.

Ratakapasiteetin hakijan on haettava puitesopimuksen mukaista ratakapasiteettia jokaista aikataulukautta varten. Rataverkon haltija myöntää myös puitesopimuksen mukaisen ratakapasiteetin hakemuksesta raideliikennelain mukaisessa menettelyssä. Vastaavasti rataverkon käyttösopimus 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 puitesopimuksiaraideliikennelain 116 §:n 2 momentissa säädetyissä tilanteissa.

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. Käyttösopimus tehdään kutakin aikataulukautta varten erikseen ja sitä voidaan muuttaa, jos aikataulukauden aikana tehdyt 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. Käyttösopimuksen tekemisen ja ratakapasiteetin myöntämisen jälkeen liikennöinti voidaan aloittaa.

Yksittäisen liikennepaikan käyttösopimus

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

Ratapihasopimus

Liikennepaikoille, joissa liikennöi monta rautatieliikenteen harjoittajaa, tehdään kaikkien toimijoiden kesken tarvittaessa ratapihasopimus. Sopimuksessa sovitaan ao. ratapihaa koskevista yhteisistä säännöistä, raiteiston käytöstä ja liikennöinnistä. Ratapihasopimus on rataverkon käyttösopimuksen liite. Ratapihasopimus laaditaan aikataulukausittain. Rataverkon haltija toimii ratapihasopimusneuvottelijan koollekutsujana.

Radan kunnossapitoyrityksen rataverkon käyttösopimus

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

Sopimus valtion rataverkon raiteiden käyttämisestä kaluston säilyttämiseen

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa. Monitoimijaympäristössä voidaan tarpeen mukaan tarkastella ratapihasopimuksen tekemistä kaikkien ko. liikennepaikalla tai ratapihalla liikennöivien kanssa. Lisäksi JETI- tai SAAGA-järjestelmällä voi anoa raidevarausta Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnittelusta/kapasiteettiohjauksesta 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. Sopimushakemukset 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](mailto: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 Traficom 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 Traficom [myöntämä markkinoillesaattamislupa](#). Markkinoillesaattamislupa myönnetään Suomessa raideliikennelain perusteella. Raideliikennelaki on linjassa EU:n neljännen rautatiepaketin säännösten kanssa. Rautatiekalustoa koskevat vaatimukset perustuvat yhteiseurooppalaiseen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimukseen, 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 Traficom 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 liikkuva kalustoa Väyläviraston hallinnoimalle rataverkolle.

3.4.2 Liikenneturvallisuustehtävissä ja muissa turvallisuuden kannalta olennaisissa tehtävissä toimivan henkilöstön hyväksyntä

EU:n rautatieturvallisuusdirektiivissä (EU) 2016/798 säädetään, että rautatieyritykset 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 Ratatieto-palvelussa.

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 Traficom [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 rautatieteellisestä yksiköstä.

Liikkuvan kaluston käyttöönottoluvan edellyttämiä melumittauksia voi tehdä Leteensoolla (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.

3.4.6 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 ja myönnetty ratakapasiteetti.

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

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) sekä sitä koskevassa muutosasetuksessa 524/2022.

Ratakapasiteetti haetaan ja jaetaan aikataulukausittain. Aikataulukausi alkaa vuosittain joulukuun toisena viikonvaihteena lauantain ja sunnuntain välisenä yönä kello 00.00 ja päättyy seuraavana vuonna vastaavana aikana. Aikataulukausi 2025 alkaa 15.12.2024 ja päättyy 13.12.2025.

4.2 Prosessin yleiskuvaus

4.2.1 Junaliikenteen ratakapasiteetti

Ratakapasiteettia valtion rataverkolle haetaan raideliikennelain 117 §:n ja rautatiemarkkinadirektiivin 39 artiklan ja liitteen IV 3 mukaisesti Väylävirastolta kullekin aikataulukaudelle sekä aikataulukauden aikana tietyin määräajoin. Ratakapasiteettia voi hakea myös kiireellisenä ratakapasiteettina muuta kuin säännöllistä liikennettä varten. Kapasiteetin varaustilanne ja vapaana oleva kapasiteetti esitetään [kapasiteetin hallinnan tietojärjestelmissä](#), joista vastaa liikenteenohjausyhtiö.

Ratakapasiteetin hakemisen periaatteet esitetään yllä mainituissa laissa ja asetuksessa. Niiden 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-tietojärjestelmällä tai rataverkon haltijan määrittämän rajapinnan avulla (lisätietoja [liikenteenohjausyhtiön verkkosivuilla](#)). Hakemus sisältää ratakapasiteetin hakijan suunnitteleman aikataulun haetulle junalle.

Päätökset kapasiteetin jakamisesta säännölliselle liikenteelle tekee Väylävirasto liikenteenohjausyhtiön kapasiteetin hallintatoiminnon tuella. [Päätökset julkaistaan Väyläviraston internetsivulla](#).

Kiireellisen kapasiteetin jakamisesta vastaa liikenteenohjausyhtiön kapasiteetin hallinta. Virka-ajan ulkopuolella akuutteihin kapasiteettitarpeisiin vastaa Rataliikennekeskus.

Jos LIIKE -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 ennakkoilmoitustietojen varajärjestelmään siirtymisessä.

4.2.2 Vaihtotyökapasiteetti

Vaihtotyökapasiteetti rautatieliikennepaikkojen välillä haetaan LIIKE -järjestelmällä. Kapasiteettia on haettava liikennepaikkojen välillä liikuttaessa. Lisäksi *Ratakapasiteetin hakuohjeessa* (ks. Rautatieohjeet) on määritelty ne liikennepaikkojen osat, joiden välillä on haettava kapasiteettia. Väylävirasto on käynnistänyt Rautatiealan sääntelyelimen suosituksen pohjalta selvityksen osiin jaettujen liikennepaikkojen välisen liikenteen kapasiteetinhallinnasta. Kapasiteetinhakua koskeva ohjeistus päivitetään tarvittavilta osin selvityksen valmistuttua.

4.2.3 Ratapihakapasiteetti

Ratapihojen raiteistojen käyttö sekä kapasiteetin hakeminen ja jakaminen on kuvattu luvun 7 palvelupaikkakuvauksissa sekä *Ratakapasiteetin hakuohjeessa* (ks. Rautatieohjeet)

4.2.4 Palvelupaikkakapasiteetti

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.

4.2.5 Kapasiteetin hallinnan kehittäminen

Linjakapasiteetti

Linjakapasiteetin suunnittelun kehittämistä jatketaan rataverkon haltijan toimesta. Kehitystyötä jatketaan TTR-konseptin alla (ks. luku 4.9).

Ratapihakapasiteetti

Rataverkon haltija jatkaa kehitystyötä ratapihojen tarkemman tason kapasiteetin hallinnan määrittelemiseksi (kuten raiteiden varaamisen tarkkuustaso, käyttötarcoitukset, vuositasolta päivittäiseen toimintaan). Uudet toimintamallit ja järjestelmäkehitys mahdollistavat:

- ajantasaisen ja toteuttamiskelpoisen raiteistonkäytön suunnitelman ja tilanekuvan toimijoiden käyttöön suunnittelusta operatiiviseen hetkeen (mm. tulo- ja lähtöraiteet, raidevaraukset, kalustotiedot, ennusteet);
- tasapuolisen, läpinäkyvän ja joustavan raiteistonkäytön päätöksenteon monitoimijaympäristössä;
- ennakoivan otteen raiteistonkäytön konfliktien ratkaisuun huomioiden liikennöinti ja ratatyöt;
- yhtenäiset toimintamallit raidekohtaisessa kapasiteetinhallinnassa valtion rataverkolle;
- aktiivisen linkin rautatieliikenteen harjoittajien ja liikenteenohjauksen/mat-kustajainformaation välillä.

Ratapihojen hallintaan on jo osalla liikennepaikoista otettu käyttöön kapasiteetiohjaustoiminto ja SAAGA-järjestelmä. Toimintamallit myös työkoneiden säilyttä-

misen osalta muuttuvat käyttöönoton edetessä ; raiteistonkäytönsuunnitteluun liittyvät yhteydenotot tehdään kapasiteettiohjaukselle niillä liikennepaikoilla, joilla kapasiteettiohjaustoiminto on käytössä.

Kapasiteettiohjaustoiminnon ja SAAGA-järjestelmän liikennepaikkakohtainen käyttöönottosuunnitelma on edennyt seuraavasti:

- Q4/2022 Kerava (henkilöliikenne), Kirkkonummi, Riihimäki asema
- Q2/2023 Kouvola
- Q4/2023 Kotka, Kuusankoski, Lauritsala
- Q1/2024 Harju, Heinola, Iisalmi, Imatra, Inkeroinen, Joutseno, Kaipainen, Kalvitsa, Karjaa, Kerava (loput), Kontiomäki, Lahti, Lappeenranta, Vainikkala
- Q2/2024 Ahvenus, Hamina, Harjavalta, Heinoo, Karkku, Kiukainen, Kokemäki, Kurkimäki, Lielähti, Mäntyluoto, Nakkila, Nokia, Pori, Rauma, Siilinjärvi, Siuro, Suoniemi, Tahkoluoto, Toijala, Vammala, Vuojoki, Äetsä
- Q3/2024 Haapamäki, Hankasalmi, Jyväskylä, Keuruu, Naarajärvi, Riihimäki (tavara+lajittelu), Suolahti, Äänekoski
- Q4/2024 Eno, Joensuu, Jämsä, Jämsänkoski, Lieksa, Orivesi, Pitkämäki

Vuoden 2025 aikana on suunnitelmassa laajentaa loput liikennepaikat porrastetusti kapasiteettiohjauksen ja SAAGA-järjestelmän piiriin. Käyttöönotot tapahtuvat neljässä ajankohdassa vuoden aikana. Tarkennettu liikennepaikkakohtainen aikataulu toimitetaan rautatieyrityksille syksyllä 2024. Aikataulua voidaan päivittää monitoimijaympäristön muuttuvien tarpeiden pohjalta.

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 kynnyksarvoja tiedossa olevista ratatöistä ja niiden kapasiteettirajoituksista ilmoittaessaan.

	Peräkkäiset päivät	Liikennevaikutus (peruttujen, uudelleenreititettyjen tai korvattujen junien määrä)	Ensimmäinen julkaisu
Erittäin suuri kapasiteettirajoite	> 30 pv	> 50%	x-24
Suuri kapasiteettirajoite	> 7 pv	30–50 %	
Keskisuuri kapasiteettirajoite	≤ 7 pv	10–30 %	x-12
Pieni kapasiteettirajoite	ei määritelty	< 10%	x-4

Ilmoitetut kapasiteettirajoitteet tulee nähdä yhtenä liikenteen suunnittelun reuna-ehdona. Hakijan tulee sovittaa kapasiteettihakemuksensa näiden mukaisesti. Ennen vuosikapasiteettihakemuksen jättämistä rataverkon haltija sekä kapasiteettihakija käyvät keskustelun siitä, mitkä kapasiteettirajoitteet otetaan huomioon vuosikapasiteettihakemuksessa.

Rataverkon haltijoiden välinen yhteistyö toteutetaan erillisessä Väyläviraston koollekutsumassa työryhmässä.

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 pyritään toteuttamaan silloin, kun liikenne on vähäisintä. Niissä tapauksissa, kun korvaava rautatiereitti 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.

Ratatyötietojen ylläpito

Kapasiteettirajoitteiden 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.

4.3.2 Kapasiteettirajoitteiden ilmoittamisen määräajat

Ratatyötietojen tarkentaminen ennen aikataulukauden vaihdetta

Komission delegoidussa päätöksessä EU 2017/2075 (LIITE VII kohta (8)) määritellyn kapasiteettirajoitusten julkaisu- ja kuulemismenettelyn mukaisesti julkaistaan syksyllä 2025 vuoden 2028 (ensimmäinen kuulemiskerta) ja vuoden 2027 (toinen kuulemiskerta) ratatöiden aiheuttamat kapasiteettirajoitukset käytettävissä olevien tietojen mukaisesti. Ensimmäinen ja toinen kuulemiskerta toteutetaan erikseen tarkoitukseen varatuissa kokouksissa sekä valtakunnallisissa liikenteen ja ratatöiden yhteensovituskokouksissa. Kapasiteettirajoitteet julkaistaan rataverkon haltijan ulkoisella [verkkosivulla](#). Kapasiteettirajoitteiden julkaisu on paras arvio aikataulukausien 2025 ja 2026 liikennöintiin vaikuttavista ratatöistä ja niiden aiheuttamista ratakapasiteettitarpeista radanpidolle.

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)).

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 ennakoiduista ajoituksista, työraoista ja muista liikennevaikutuksista.

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 ratatyön kapasiteettirajoite tarkentuu, jolloin siitä ilmoitetaan aikataulukauden 2024 muutosajankohtiin sitoen (kohta 4.5) viimeistään:

- 12.8.2024 mennessä koskien ajanjaksoa 15.12.2024–29.3.2025
- 15.12.2024 mennessä koskien ajanjaksoa 30.3.2025–15.6.2025
- 3.2.2025 mennessä koskien ajanjaksoa 16.6.2025–10.8.2025
- 30.3.2025 mennessä koskien ajanjaksoa 11.8.2025–13.12.2025

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 ajankohtana.

Liikenteeseen vaikuttavan työraon tilaaminen

Työraon tarvitsijan (urakoitsijan) tulee aina erikseen olla yhteydessä Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnitteluun ja sopia työraosta rataverkon haltijan tekemän työraportin 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 sovitussa työraossa tulee työsuorittajalla olla myönnettyä ratakapasiteettia, ratatyöluja ja tarvittaessa myös jännitekatko.

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 rautatie-markkinadirektiivin 43 artiklassa ja liitteessä IV 3 c) ja liitteessä VII.

Taulukko 1. Aikataulukauden 2025 kapasiteettiprosessin kalenteri.

Päivämäärä	Tapahtuma
PE 8.12.2023	Verkkoselostus julkaistaan
SU 10.12.2023 - MA 15.4.2024	Vuosikapasiteetin haku aika
MA 15.4.2024 -PE 28.6.2024	Vuosihakemusten yhteensovittaminen
PE 28.6.2024	Vuosikapasiteetin jakoehdotuksen julkaiseminen
MA 1.7.2024 – PE 2.8.2024	Lausuntoaika vuosikapasiteetin jakoehdotukseen
MA 19.8.2024	Vuosikapasiteetin jaon vahvistaminen ja jakopäätöksen julkaisu
KE 23.10.2024	Muutosajankohdan 1 hakemusten jättö
TO 31.10.2024	Muutosajankohdan 1 jakopäätös

Päivämäärä	Tapahtuma
KE 4.12.2024	Muutosajankohdan 2 hakemusten jättö
SU 15.12.2024	Aikataulukausi 2024 alkaa Muutosajankohdan 1 jakopäätöksen voimaantulo
TO 12.12.2024	Muutosajankohdan 2 jakopäätös
MA 3.2.2025	Muutosajankohdan 2 jakopäätöksen voimaantulo
KE 5.2.2025	Muutosajankohdan 3 hakemusten jättö
TO 13.2.2025	Muutosajankohdan 3 jakopäätös
SU 30.3.2025	Muutosajankohdan 3 jakopäätöksen voimaantulo
KE 30.4.2025	Muutosajankohdan 4 hakemusten jättö
TO 8.5.2025	Muutosajankohdan 4 jakopäätös
MA 16.6.2025	Muutosajankohdan 4 jakopäätöksen voimaantulo
KE 25.6.2025	Muutosajankohdan 5 hakemusten jättö
TO 3.7.2025	Muutosajankohdan 5 jakopäätös
MA 11.8.2025	Muutosajankohdan 5 jakopäätöksen voimaantulo
KE 10.9.2025	Muutosajankohdan 6 hakemusten jättö
TO 18.9.2025	Muutosajankohdan 6 jakopäätös
SU 26.10.2025	Muutosajankohdan 6 jakopäätöksen voimaantulo
LA 13.12.2025	Aikataulukausi 2025 päättyy

4.5.1 Vuosikapasiteetti

Raideliikennelain §117 mukaisesti ratakapasiteettia on haettava rataverkon haltijalta kutakin aikataulukautta varten aikaisintaan 12 kuukautta ja viimeistään kahdeksan kuukautta ennen aikataulukauden voimaantuloa.

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).

4.5.2 Määräajan jälkeen saapuneet hakemukset

Määräajan 15.4.2024 jälkeen saapuneet hakemukset käsitellään muutosajankohdissa seuraavan prosessin ja luvun 4.5 alussa olevan aikataulun mukaisesti. Hakija voi muuttaa tai täydentää omaa säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin liikennettä jäljellä olevaa aikataulukautta varten kyseisen aikataulukauden aikana erillisinä muutosajankohtina edellyttäen, että muutos ei vaikuta muille ratakapasiteetin hakijoille myönnettyyn ratakapasiteettiin eikä Euroopan talousalueen kansainväliseen liikenteeseen tai jos muutokselle on kaikkien osapuolten hyväksyntä. Jos samaa vapaana olevaa kapasiteettia hakee useampi ratakapasiteetin hakija, rataverkon haltija yhteensovittaa hakemukset tai jos tämä ei ole mahdollista voi päättää jaettavasta kapasiteetista etusijajärjestystä käyttäen rautatiereitin ylikuormitetuksi julistamisen jälkeen.

Rataverkon haltija päättää säännöllisen liikenteen muutosajankohdista kapasiteetin hakijoiden tarpeet huomioiden.

Rataverkon haltija tiedottaa ratakapasiteetin hakijoille, liikenne- ja viestintäministeriölle, sääntelyelimelle ja muille asianosaisille säännöllisen liikenteen muutosajankohdista verkkoselostuksessa (ks. Kapasiteettihaun kalenteri) sekä julkaisemalla päätökset [Väyläviraston internetsivuilla](#).

4.5.3 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. Kiireellinen kapasiteetti myönnetään hakemusten saapumisjärjestyksessä. Kiireellisten kapasiteettihakemusten käsittely-aika on raideliikennelain 123 §:n mukaisesti enintään 5 työpäivää.

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.

Seuraavaa muutosajankohtaa myöhemmille muutosajankohdille yksittäisille junille voidaan hakea kapasiteettia muutosajankohdan säännöllisen haun mukana.

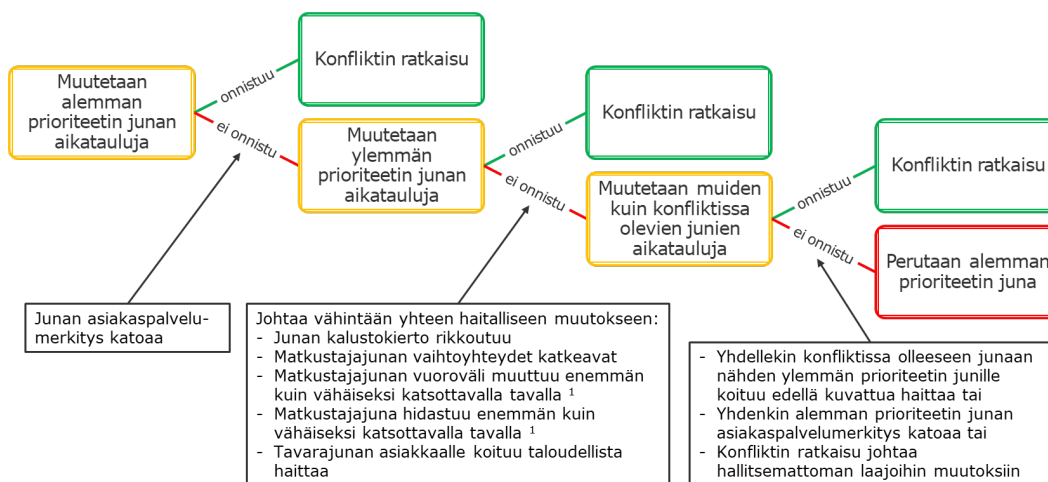
Radanpidon ja museojunaliikenteen sekä koeajojen ratakapasiteetti haetaan aina kiireellisenä.

Kiireellisen kapasiteetin hakeminen kuvataan tarkemmin Ratakapasiteetin hakuohjeessa (ks. Rautatieohjeet).

4.5.4 Yhteensovittamismenettely ja ristiriitaisuuksien ratkaiseminen

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 ja ratkaisee 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.

Yhteensovittamismenettelyssä rataverkon haltijalla on myös oikeus ehdottaa vaihtoehtoja ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetyistä kapasiteetista. Ensisijaisesti konfliktit pyritään ratkaisemaan tapauskohtaisesti ilman ennalta sovittuja yhteensovitusääntöjä kussakin tilanteessa kapasiteetin hakijoiden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Tarvittaessa yhteensovittamisneuvottelujen tukena voidaan käyttää seuraavan kuvan mukaisia periaatteita.



Junien priorisointi on esitetty liitteessä 4A. 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.

Jos alemman prioriteetin juna joudutaan perumaan, tarkoittaa se rautatiereitin ilmoittamista ylikuormitetuksi (luku 4.6).

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

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

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

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

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

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 liikenne-

tyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen infrastruktuurin osan kapasiteetin jakamisessa. Etusijajärjestyksessä on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys suhteessa muihin liikennepalveluihin. Etusijajärjestystä asetettaessa on pyrittävä kohtelemaan eri palveluntarjoajia mahdollisimman tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Rataverkon haltijalla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada etusijajärjestystä koskevaa ratkaisua varten kapasiteetin hakijoilta luottamuksellisina 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 rai-deliikennelain 127 §:n mukaisen kapasiteettia koskevan arvioinnin. Arvioinnissa otetaan huomioon erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reittiosuuksille, liikenteen aikataulusuunnitelman uusiminen, nopeudenmuutokset sekä rataverkon kunnon 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 kapasiteettikiintiö, 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 kapasiteettikiintiöitä voidaan tarvittaessa päivittää vuosittain. Aikataulukaudella 2025 voimassa oleva etusijajärjestys ja kapasiteettikiintiöt 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)
- esteselvityksen raiteistokaaviot

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 voimassaolevalle muutosajankohdalle perumalla säännöllinen kapasiteetti ja hakemalla sitä korvaava ratakapasiteetti kiireellisenä ratakapasiteettina.

Rautatieliikenteen harjoittaja on veloitettu muuttamaan kapasiteettia Ratakapasiteetin hakuohjeen määrittelemissä tilanteissa. Teknisesti kapasiteetin muuttaminen tapahtuu perumalla voimassa oleva kapasiteetti kapasiteetin hallinnan tietojärjestelmässä ja hakemalla tilalle uusi kapasiteetti.

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. Päivittäisessä liikenteenhoidossa liikennöintiä voidaan kuitenkin operatiivisen tilanteen vaatimalla tavalla joutua muuttamaan esimerkiksi myöhästymistilanteen mahdollisimman nopeaksi purkamiseksi [Liikenteenhallinnan operatiivisen ohjeen](#) 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 myönnettyiksi kapasiteetiksi.

4.8.3 Käyttämätön ratakapasiteetti

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

Kapasiteetin haltijan on ilmoitettava viipymättä käyttämättä jäävästä rata- ja palvelupaikkakapasiteetista rataverkon haltijalle sekä peruttava kapasiteetti LIIKE-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 käyttö sopimuksen seurannan yhteydessä ja tarvittaessa myös muulloin aikataulukauden aikana.

4.8.4 Myönnetyn kapasiteetin peruminen

Ratakapasiteetin haltija voi perua sille myönnetyn kapasiteetin milloin tahansa. Käyttämättä jäävästä kapasiteetista on ilmoitettava viipymättä rataverkon haltijalle perumalla kapasiteetti LIIKE-järjestelmässä.

Rataverkon haltija voi poikkeustilanteissa perua tai muuttaa myönnettyä ratakapasiteettia raideliikennelain 125 §:n mukaisesti, mikäli myönnetty kapasiteetti ei ole käytettävissä odottamattomista ratainfrastruktuuriin liittyvistä ongelmista johtuen.

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

Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta keskeyttää raideliikenne tai rajoittaa sitä säädetään raideliikennelaissa 180 §.

4.9 Eurooppalaisen yhteisen aikataulu- suunnitteluprosessin kehittäminen (TTR)

Rataverkon haltija kehittää rautatieliikenteen kapasiteetin ja ratatöiden suunnitteluprosessia RailNetEuropen TTR-suunnitteluprosessin puitteissa, kuitenkin huomioiden paikalliset tarpeet ja olosuhteet. Projekti suunnitteluprosessin kehittämiseksi on käynnissä ja sen puitteissa tehdään kiinteää yhteistyötä ja kuullaan ratakapasiteetin hakijoita ja muita tahoja eri osapuolten tarpeiden huomioimiseksi. TTR-prosessin kehittäminen on jaettu kolmeen pääosa-alueeseen:

- ratatyöprosessi
- liikenteen ennakkosuunnittelu
- ratakapasiteettiprosessi.

[EU-komissio antoi 11.7.2023 ehdotuksen](#) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieinfrastruktuurin kapasiteetin käytöstä direktiivin 2012/34/EU uudistamiseksi ja asetuksen (EU) 913/2010 kumoamiseksi. Komission antama ehdotus perustuu monilta osin RailNetEuropen TTR-projektiin. Näin ollen riippuen voimaantulevan lainsäädännön lopullisesta muodosta, TTR-kehitys edesauttaa tulevan lainsäädännön toimeenpanoa.

Ehdotuksen tavoitteena on uudistaa ratakapasiteetin hallinnan lainsäädäntökäytännöstä niin, että ratakapasiteetin hallinnasta ja jakamisesta tulisi nykyistä suunnitelmallisempaa. Tällä tavoitellaan sitä, että niukka ratakapasiteetti saataisiin mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön. Lisäksi pyritään varautumaan paremmin erilaisiin häiriö- ja kriisitilanteisiin. Myös ratakapasiteetin jakamista ja palvelupaikkojen kapasiteetin jakamista pyritään sovittamaan yhteen.

Lisätietoja TTR-projektista: <https://ttr.rne.eu/>. Väyläviraston TTR kapasiteettistrategia vuodelle 2027: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/ammattiliikenne-raiteilla/rataverkon-kaytto/saannollinen-ratakapasiteetti>. 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, komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2017/2177 [palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta](#), raideliikennelaissa 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 käyttösopimuksessa. Muiden tahojen kanssa palveluiden käytöstä sovitaan erillisillä sopimuksilla. Sopimuksen allekirjoituksen jälkeen mahdolliset muutokset sovitaan rautatieliikenteen harjoittajan tai harjoittajien kanssa erikseen ja päivitetään tarvittavilta osin rataverkon käyttösopimuksen liitteeksi. 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 raideliikennelaissa luvussa 19 ja direktiivin 2012/34/EU artikloissa 29, 31–36 ja liitteessä IV. Ratamaksun perusmaksua peritään luvussa 5.3 kuvattujen rataverkon vähimmäiskäyttöpalvelujen käytöstä Väylävirastolle aiheutuvien suorien kustannusten perusteella. Perusmaksun perusosa määritetään kustannusmallinnuksella, jossa lasketaan radanpidon rajakustannukset, eli arvioidaan kuinka paljon yksi lisäliikennesuoriteyksikkö (bruttotonnikilometri) lisää radanpidon kustannuksia. Perusmaksuun kuuluva sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinta määritetään vähennyslaskumenettelyllä, jossa koko rataverkon laajuisista sähköradanpidon erilliskustannuksista on asiantuntija-arvioina erotettu suoraan liikenteestä aiheutuvat kustannukset ja jaettu ne sähkösyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen liikennesuoritteella. Perusmaksun laskentamenetelmä on kuvattu liitteessä 5A. Väylävirasto ei peri raideliikennelain 141 §:n mukaisia lisämaksuja.

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

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

man Väyläviraston maksuja koskevan asetuksen (1189/2023) hinnoitteluperusteita. Palveluiden käytöstä laskutetaan kuukauden välein, ellei rataverkon käyttö-sopimuksessa tai vuokrasopimuksessa ole muuta sovittu.

Lisä- ja oheispalveluiden tarjoaja on oikeutettu perimään raideliikennelain 132 §:n 4 momentin mukaisen korvauksen palveluiden käytöstä.

Väylävirasto käyttää radanpidon kustannusmuutokset huomioon ottavaa indeksi-tarkistusmenettelyä perusmaksun hintojen tarkastamisessa (Tilastokeskuksen maarakennuskustannusindeksin osaindeksi "ratojen ylläpito"). Vuoden 2025 perusmaksut määräytyvät vuoden 2022 pisteluvun (124,64) 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 käyttö-oikeus raideliikennelain 133 §:ssä tarkoitettuihin palvelupaikkoihin pääsemiseksi.

5.3.2 Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut

Väyläviraston tarjoamat raideliikennelain 132 §:ssä tarkoitetut vähimmäiskäyttö-mahdollisuuksiin 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 kunnossapittoa 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 kokonaisuutena (vaunuston kokoonpanoa muuttamatta) tulo- tai lähtöraiteelta seisontaraiteelle, kuormaus/purkuraiteelle (tai uudelle lähtöraiteelle kts. jäljempänä)
- Saapuneen junarungon seisontaraiteelle, kuormaus/purkuraiteelle tai uudelle lähtöraiteelle vetäneen veturin siirtyminen seisonta- tai huolto-raitteelle 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 sähköisetyillä 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 sähköntoimittajan 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 1.1.2025–31.12.2025 taulukon 2 mukaisin hinnoin.

Taulukko 2. Ratamaksun perusmaksu.

Perusmaksun perusosa	0,1927 senttiä/bruttotonnikilometri
Lisähinta sähkönsyöttölaitteiston käytöstä	0,0145 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-asetat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietopalvelut ja lipunmyyntipalveluihin soveltuvat tilat
- tavaraliikenneterminaalit
- järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyölaitteet
- 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 tarkoitetut tekniset laitteet, mukaan lukien puhdistus- ja pesulaitteet
- rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet
- 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 ja tilapäisen säilytyksen paikat, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7J
- huoltotilat ja -laitteet, palvelupaikkakuvaus liitteessä 7K.

Pelastus- ja avustustoiminnot ja niiden edellyttämät varusteet

Väylävirasto ylläpitää pelastus- ja raivausorganisaatiota, joka huolehtii valtion rautaverkolla pelastus- ja raivaustoiminnoista sekä antaa pelastusviranomaisille tarvittaessa virka-apua. Organisaatio antaa tarvittaessa apua myös muiden rautaverkon haltijoiden alueille näiden esittämien pyyntöjen perusteella. 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. Rikkoutuneen kaluston avustustoimintoja tarjotaan tällä hetkellä rajatusti mahdollisuuksien mukaan.

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

Väylävirasto ei tarjoa muita peruspalveluita.

5.5 Lisäpalvelut ja maksut

5.5.1 Sähköenergian siirtopalvelu

Sähköenergian siirtopalvelu on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä 5B.

5.5.2 Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset

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

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 sekä liitteessä 5M.

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

5.6.2 Liikenteen laadun valvomo ja liikkuvan kaluston valvonta

Liikenteen laadun valvomon ja liikkuvan kaluston valvontapalvelun palvelupaikan-kuvaus on liitteenä 5F.

5.7 Säätlemättömät palvelut ja maksut

Väylävirasto tarjoaa myös rataverkon palveluita, joita ei ole listattu rautatiemark-kinadirektiivin liitteessä II ja joita ei näin ollen koske raideliikennelain tai komis-sion täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177 palveluita koskeva sääntely. Väy-lävirasto tarjoaa näitä palveluista rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin ja noudattaa soveltuvin osin raideliikennelaissa ja täytän-töönpanoasetuksessa kuvattuja menettelyjä. Palveluiden käytöstä sopiminen ja niiden varaaminen on kuvattu palvelukuvauksissa.

5.7.1 Raiteistonkäytön suunnittelupalvelut

Ratapihojen raiteistonkäytön suunnittelupalvelut on kuvattu [Ratakapasiteetin ha-kuohjeessa](#).

5.7.2 Rakennusten ja maa-alueiden käyttö

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

5.7.3 Ratatekninen oppimiskeskus

Ratatekninen oppimiskeskuksen käyttö on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä 5E.

5.7.4 Turvavalvomo

Turvavalvomon palvelupaikankuvaus löytyy liitteestä 5H.

5.8 Taloudelliset sanktiot ja kannustimet

Luvussa 5.9 kuvatun suorituskannustinjärjestelmän lisäksi Väylävirasto ei ole aset-tanut erillisiä rataverkon käyttöön liittyviä kannustin- tai sanktiomaksuja.

5.8.1 Rautatieliikenteen harjoittajan muuttama myönnetty ratakapasiteetti

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

5.8.2 Väyläviraston muuttama myönnetty ratakapasiteetti

Väylävirasto ei maksa sanktioita, mikäli se muuttaa myönnettyä ratakapasiteettia.

5.8.3 Käyttämätön ratakapasiteetti

Väylävirasto ei peri kapasiteetin varausmaksua eikä sanktioita käyttämättömästä ratakapasiteetista.

5.8.4 Myönnetyn ratakapasiteetin peruuttaminen

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

5.8.5 Kannustimet ja alennukset

Väylävirasto ei tarjoa muita kannusteita eikä anna muita alennuksia.

5.9 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 käytettävyyden poikkeaa rataverkon haltijasta johtuvien liikenteen häiriöiden vuoksi oleellisesti rautatieliikenteen harjoittajalle myönnetystä ratakapasiteetista ja siitä aiheutuu haittaa rautatiejärjestelmän toimivuudelle.

Rautatiemarkkinadirektiivin liitteen VI 2 kohdan e-alakohdan mukaan suorituskannustinjärjestelmässä on otettava huomioon samojen täsmällisyysvaatimusten mukainen rautatieliikenteen keskimääräinen myöhästymisen. Keskimääräinen myöhästymisen tarkoittaa, kuinka paljon juna on keskimäärin myöhässä matkansa aikana pois lukien osuudet, joina juna kulkee etuajassa. Tarkoituksena on puuttua tarvittaessa rautatieyritysten asetetun laskennallisen raja-arvon ylittäviin, toistuvia

häiriöitä aiheuttaviin myöhästymisiin. Menettelyssä verrataan keskimääräisiä myöhästymisiä junatyypeittäin ja yrityksittäin ennalta asetettuun, selvästi tavanomaisesta poikkeavaan kynnyksarvoon. Mikäli kynnyksarvo ylittyy, Väylävirasto voi puuttua tilanteeseen mm. kuulemismenettelyllä ja tarvittaessa tämän jälkeen sanktioiden asettamisella. Menettely, käytettävät raja-arvot ja sanktion suuruus on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä 5J.

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-asemamuutokset (liite 5K) valmistellaan yhteistyössä rautatieyritysten kanssa.

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

Suorituskannustinjärjestelmä ei ota kantaa vahingonkorvauslainsäädännön soveltamiseen osapuolten välillä.

Rautatieliikenteen harjoittajat sopivat keskenään toisilleen aiheuttamiensa häiriöiden korvauksista.

Jos rautatieliikenteen harjoittaja ja rataverkon haltija ovat eri mieltä suorituskannustinjärjestelmään liittyvässä asiassa, niiden on raideliikennelain 130 §: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.

5.10 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.

5.11 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 käyttösovimusten seurantakokouksissa. Väylävirasto voi käyttää liikennesuoritteiden laskennassa oletuspainoja, mikäli painotieto puuttuu kokoonpanosanomasta.

6 Rataverkon käyttö

6.1 Johdanto

Rautatieliikenteen harjoittajat pääsevät vaikuttamaan liikennöintiin säännöllisen ratakapasiteetin yhteensovittamismenettelyssä (kappale 4.5.4), erillisissä yhteistyöfoorumeissa 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 sattuessa 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.

Väyläviraston hallinnoimalla 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 viikatilanteissa, sidosryhmiltä saatu palaute sekä medianäkyvyys/näkymättömyys.

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

Rataverkon haltija tarjoaa mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisia rautatiereittejä ratakapasiteetin haltijalle. Rataverkon haltija ei ole kuitenkaan velvollinen korvaamaan ratakapasiteetin haltijalle mahdollisesti aiheutuvaa vahinkoa, ellei rataverkon käyttösopimuksessa ole toisin sovittu.

Häiriötilanteisiin liittyviä korvausasioita, jotka liittyvät suorituskannustinjärjestelmään 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 mukainen kapasiteetin käyttö
2. Junaliikenne
3. Vetureiden 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 liikkumisluvat liikennepaikalla (viat, huollot ja muu liikkuminen). Häiriö- tai vikatilanteissa liikenneohjaaja ottaa lupia antaessaan huomioon häiriön tai vian vaikutukset liikennöintiin sekä huomioi luvanannon etusijajärjestyksen.

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

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

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee olla yhteydessä rataverkon haltijaan ja Fintraffic Raide Oy:n **kapasiteettiohjaukseen tai** liikennesuunnitteluun aikataulukauden aikana esille nousevista kaluston seisottamistarpeista liitteen 7H mukaisesti.

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

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

Supistamissuunnitelmat

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

Rautatieyryitys toimittaa junaliikenteen ja rautatieliikennepaikkojen välillä tapahtuvan vaihtotyöliikenteen aikataulu- ja kokoonpanotiedot sekä kuljetetut tonnimäärät Väylävirastolle LIIKE-tietojärjestelmällä tai TAF/TAP TSI -mukaisella liittymällä. Rautatieyryityksen 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 haltija 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 operatio-ryhmä vastaa rataliikennekeskuksen johdolla merkittävässä häiriötilanteissa toimenpiteiden yhteensovittamisesta ja tarvittavien ennakoivien junatarjontapäätösten tekemisestä. Listaa yhteistyötahoista ylläpitää rataliikennekeskus.

Ohje eräiden VIRVE-puheryhmien käytöstä häiriötilanteissa

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

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

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

Esimerkki:

Rataliikennekeskus RATA INFO -puheryhmässä:

”VR OPK, VR OPK – Rataliikennekeskus kutsuu.”

VR OPK: ”VR OPK kuulee rataliikennekeskusta.”

Rataliikennekeskus: ”K-juna hajosi Oulunkylään raiteelle 3.

Siirrytään KEHÄRATA YT -puheryhmään.”

VR OPK: "Siirrytään KEHÄRATA YT -puheryhmään."

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

Esimerkki:

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

VR OPK: "Tilataan avustaja, arvio noin 1 tunti."

Jatkokeskustelu käydään tässä puheryhmässä.

Lopuksi rataliikennekeskus informoi häiriötilanteen päättymisestä RATA INFO -puheryhmässä.

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

Toimijat voivat pyytää rataliikennekeskukselta pääsyä, käyttöoikeuksia puheryhmiin.

Väylävirasto hallinnoi puheryhmiä. Puheryhmissä käytyjä keskusteluja ei tallenneta.

Onnettomuudet ja varautuminen

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

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

Rataverkon haltija vastaa rataa ja kalustoon liittyvästä jälkiraivauksesta valtion rataverkolla sekä pelastusviranomaisen avustamisesta pelastustoiminnassa raide-liikennelain, pelastuslain (379/2011) sekä komission asetuksen 2015/995 mukaisesti. Rataverkon haltija on julkaissut ohjeistuksen varautumisesta rautatieonnettomuuksiin (OVRO) ja se koskee rautatieliikenteen harjoittajien lisäksi myös muita toimijoita valtion rataverkolla.

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

Rautatieliikenteen harjoittaja on velvollinen tuottamaan rataverkon haltijalle kaluston osalta tietoja raivaustoimintaan tai pelastusviranomaiselle välitettäväksi siten

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

Onnettomuuksista aiheutuneiden, sekä raivauksesta aiheutuneiden kustannuksien jakautumisesta eri osapuolien kesken noudatetaan raideliikennevastuulain (113/1999) 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 Ratatieto-palvelusta. Palvelupaikan sisäiset raiteet koostuvat kunkin liikennepaikan sivuraiteista, jotka on merkitty raiteistokaavioihin sivuraiteiksi. Palvelupaikan sisäisiin raiteisiin eivät kuulu ko. liikennepaikkojen pääraiteet.

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/palveluntuottajat/am-mattiliikenne-raiteilla/rautateiden-verkkoselostus>.

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 toimiesaan 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 (Ratatieto-palvelussa raiteistokaa- viosta löytyvä raidenumero tai raideväli sekä erikseen GPS-koordinaatit (WGS84 tai ETRS-TM35FIN) tai muu luotettava sijainnin määrittely, joka ei jätä tulkinnan- varaa sijainnista) sekä käyttöönottopäivä tai käytöstä poiston ajankohta. Kuhunkin ilmoitukseen tulee liittää valokuva muutoksen, poiston tai lisäyksen kohteesta. Li- säysten 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.

Palvelupaikkoja koskevien tietojen muuttamista on käsitelty Väyläviraston ohjeissa *Ratakohteiden tietohuolto Ratainfra-tietojen hallintajärjestelmässä – Urakoitsijan ohje ja Varusteohje*.

Palvelupaikkojen tietojen ylläpidosta vastaa Radan kunnossapitoyksikkö. Yhtey- denpidosta 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 palvelupaikan kuvaus on liitteessä 5C.

Kouvolan ja Tampereen liikennepaikoilla on laskumäet rautatieliikenteen harjoitta- jien käytettävissä vaunujärjestysten uudelleenryhmittelyä varten. Laskumäkiä kos- keva palvelupaikkakuvaus on liitteessä 7G.

7.3.4 Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet)

Seisontaraiteiden palvelupaikkakuvaus on liitteessä 7H. Vaarallisten aineiden **tila- päisestä säilytyksestä** on laadittu erillinen palvelupaikkakuvaus liitteeseen 7J.

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

7.3.6 Muut tekniset laitteet

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

7.3.7 Satamien palvelut

Satamat ovat palvelupaikan ylläpitäjiä ja palvelut kuvataan [satamien palvelupaikan kuvauksissa](#).

7.3.8 Pelastus- ja avustustoiminnot

Kuvaus pelastus- ja avustustoiminnoista ja niiden edellyttämistä varusteista löytyvät luvusta 5.4.

7.3.9 Polttoaineen tankkauspaikat

Väylävirasto ei tarjoa polttoaineen tankkauspalvelua.

Liitteessä 2B ja karttapalvelussa esitetään muiden tarjoamat polttoaineen tankkauspaikat. 31.10.2023 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 automaattinen junien kulkua turvaava turvalaitejärjestelmä.

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

ERTMS kuvaa rataosuuden olevan varustettu yhteiseurooppalaisella turvalaite-järjestelmällä.

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

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Max akselipaino [kN]	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	Max axle load [kN]	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains
Helsinki asema	Havukoski	18	10,0	225	AC2	On	ATP	—	On
Havukoski	Kerava asema	11	7,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Kerava asema	Hyvinkää	29	7,5	250	AC2	On	ATP	—	On
Hyvinkää	Riihimäki asema	12	7,5	250	AC2	On	ATP	—	On
Kerava asema	Vuosaari	19	10,0	250	AC2	On	ATP	—	—
Kerava asema	Sköldvik	27	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Kerava asema	Hakosilta	65	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Hyvinkää	Karjaa	99	10,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Helsinki asema	Huopalahti	6	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Huopalahti	Havukoski	27	40,0	Ei tavaraliikettä	AC2	On	ATP	—	—
Huopalahti	Kirkkonummi	31	10,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Kirkkonummi	Karjaa	49	12,0	225	AC2	On	ATP	—	On
Karjaa	Hanko asema	50	10,5	250	AC2	On	ATP	—	—
Karjaa	Turku asema	107	12,7	225	AC2	On	ATP	—	On
Turku asema	Turku satama	3	7,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Riihimäki asema	Toijala	76	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Toijala	Turku asema	128	10,5	225	AC2	On	ATP	—	On
Toijala	Tampere asema	40	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Toijala	Valkeakoski	18	8,0	225	—	—	—	—	—
Turku asema	Raisio	8	7,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Raisio	Naantali	6	9,0	225	—	—	—	—	—
Raisio	Uusikaupunki	57	9,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11,5	225	AC2	—	—	—	—
Tampere asema	Lielähti	6	9,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Lielähti	Kokemäki	91	12,5	250	AC2	On	ATP	—	On
Kokemäki	Rauma	47	9,0	250	AC2	On	ATP	—	—
Kokemäki	Pori	38	9,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Pori	Mäntyluoto	21	5,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Pori	Aittaluoto	6	10,0	225	—	—	—	—	—
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	5,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Lielähti	Parkano	69	10,5	250	AC2	On	ATP	—	On
Niinisalo	Parkano	42	10,0	200	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjäki asema	84	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Riihimäki asema	Hakosilta	48	8,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Hakosilta	Lahti	11	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Lahti	Loviisan satama	77	12,0	225	—	—	—	—	—
Lahti	Heinola	38	12,0	225	—	—	—	—	—
Lahti	Mukkula	7	15,0	225	—	—	—	—	—
Lahti	Kouvola asema	61	10,0	250	AC2	On	ATP	—	—
Kouvola asema	Luumäki	59	10,0	250	AC2	On	ATP	—	—
Kouvola asema	Juurikorpi	33	10,0	250	AC2	On	ATP	—	—
Juurikorpi	Kotka asema	18	8,5	250	AC2	On	ATP	—	—
Kotka asema	Kotkan satama	1	0,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Kotka Hovinsaari	Kotka Mussalo	5	6,0	250	AC2	—	ATP	—	—
Juurikorpi	Hamina	19	10,0	250	AC2	On	ATP	—	—
Kouvola asema	Kuusankoski	10	9,0	225	AC2	—	—	—	—
Kouvola asema	Mynttilä	86	12,0	225	AC2	On	ATP	—	On
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	225	—	—	—	—	—
Mynttilä	Pieksämäki asema	105	11,0	225	AC2	On	ATP	—	On
Luumäki	Vainikkala asema	33	8,0	250	AC2	On	ATP	—	—

Luumäki	Lappeenranta	27	9,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10,0	225	—	—	—	—	—
Lappeenranta	Imatra tavara	39	9,0	225	AC2	On	ATP	—	On
Imatra tavara	Imatrankoski-raja	10	11,0	225	—	—	—	—	—
Imatra tavara	Parikkala	60	10,0	225	AC2	On	ATP	—	On
Pieksämäki asema	Huutokoski	31	11,0	225	—	On	ATP	—	—
Huutokoski	Rantasalmi	38	12,0	225	—	On	ATP	—	—
Savonlinna	Parikkala	59	12,0	225	—	On	ATP	—	—
Parikkala	Säkäniemi	93	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Niirala-raja	Säkäniemi	33	10,5	225	—	On	ATP	—	—
Säkäniemi	Joensuu asema	37	10,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Joensuu asema	Ilomantsi	71	12,0	200	—	—	—	—	—
Joensuu asema	Viinijärvi	32	9,0	225	—	On	ATP	—	—
Huutokoski	Varkaus	18	10,0	225	—	On	ATP	—	—
Varkaus	Kommila	6	10,0	225	—	—	—	—	—
Varkaus	Viinijärvi	101	11,0	225	—	On	ATP	—	—
Joensuu asema	Uimaharju	50	17,6	225	—	On	ATP	—	—
Uimaharju	Liekksa	54	11,5	225	—	On	ATP	—	—
Liekksa	Pankkoski	6	10,0	225	—	—	—	—	—
Liekksa	Nurmes	56	12,5	225	—	On	ATP	—	—
Nurmes	Vuokatti	85	11,5	225	—	—	—	—	—
Vuokatti	Lahnaslampi	12	10,0	225	—	—	—	—	—
Vuokatti	Kontiomäki	24	10,5	225	—	—	—	—	—
Pieksämäki asema	Suonenjoki	38	9,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Suonenjoki	Yläkoski	3	10,0	225	—	—	—	—	—
Suonenjoki	Siilinjärvi	76	12,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Siilinjärvi	Sysmäjärvi	99	10,5	225	—	On	ATP	—	—
Siilinjärvi	Iisalmi	60	12,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Iisalmi	Murtomäki	62	12,7	225	AC2	On	ATP	—	On
Murtomäki	Otanmäki	25	11,0	200	—	—	—	—	—
Murtomäki	Kajaani	20	12,0	225	AC2	On	ATP	—	On
Kontiomäki	Vartius	95	11,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Vartius	Vartius-raja	2	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Kontiomäki	Pesiökylä	74	12,0	225	—	On	ATP	—	—
Tampere asema	Orivesi	40	12,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Orivesi	Vilppula	47	12,5	225	—	On	ATP	—	—
Vilppula	Mänttä	8	5,0	225	—	—	—	—	—
Vilppula	Haapamäki	26	12,5	225	—	On	ATP	—	—
Haapamäki	Seinäjoki asema	118	12,0	225	—	On	ATP	—	—
Haapamäki	Jyväskylä	77	12,0	225	—	On	ATP	—	—
Orivesi	Jämsä	56	12,5	250	AC2	On	ATP	—	On
Jämsä	Kaipola	7	12,0	250	—	—	—	—	—
Jämsä	Jämsänkoski	4	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Jämsänkoski	Jyväskylä	52	10,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Jyväskylä	Äänekoski	47	10,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Äänekoski	Haapajärvi	164	10,5	200	—	—	—	—	—
Jyväskylä	Pieksämäki asema	80	12,5	225	AC2	On	ATP	—	On
Seinäjoki asema	Kaskinen	112	10,0	200	—	On	ATP	—	—
Seinäjoki asema	Vaasa	75	12,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Vaasa	Vaskiluoto	5	1,0	225	—	—	—	—	—
Iisalmi	Pyhäkumpu erkanemismvaihde	63	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Pyhäkumpu erkanemismvaihde	Pyhäkumpu	3	3,0	225	—	—	—	—	—
Pyhäkumpu erkanemismvaihde	Haapajärvi	36	9,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Haapajärvi	Ylivieska	55	8,0	225	AC2	On	ATP	—	—

Seinäjoki asema	Pännäinen	101	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Pännäinen	Pietarsaari	10	6,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Pietarsaari	Alholma	4	3,0	225	AC2	—	—	—	—
Pännäinen	Kokkola	33	7,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Kokkola	Ykspihlaja	5	10,0	225	AC2	—	ATP	—	—
Kokkola	Ylivieska	79	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Ylivieska	Tuomioja	68	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Tuomioja	Raahe	28	10,0	250	AC2	On	ATP	—	—
Raahe	Rautaruukki	9	10,0	250	AC2	—	—	—	—
Tuomioja	Oulu asema	54	10,0	250	AC2	On	ATP	—	On
Oulu asema	Kontiomäki	166	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Oulu asema	Kemi	105	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Kemi	Ajos	9	10,0	225	—	—	—	—	—
Kemi	Laurila	7	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Laurila	Tornio asema	19	7,5	225	—	On	ATP	—	—
Laurila	Rovaniemi	106	10,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Kemijärvi	Patokangas	9	12,0	225	AC2	On	ATP	—	—
Tornio asema	Tornio-raja	3	4,0	225	—	On	ATP	—	—
Tornio asema	Röyttä	8	8,0	225	—	—	—	—	—
Tornio asema	Kolari	183	10,5	225	—	On	ATP	—	—
Sysmäjärvi	Vuonos	7	10,0	225	—	—	—	—	—
Viinijärvi	Sysmäjärvi	13	7,5	225	—	On	ATP	—	—
Murtomäki	Talvivaara	24	12,5	225	AC2	On	ATP	—	—
Kajaani	Lamminniemi	3	10,0	225	—	—	—	—	—
Kajaani	Kontiomäki	26	12,0	225	AC2	On	ATP	—	—

Rautatieliikennepaikat

Merkintöjen selitykset:

() laituriarakkeissa	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 -sarakeet kuvaavat liikennepaikalla olevien henkilöliikenteelle tarkoitettujen laitureiden lyhintä ja pisintä pituutta. Matkustajia palvelevan junan ei tulisi olla pidempi kuin laiturin, jonka viereen se pysähtyy. Jos laituripituus on sulkumerkkien () välissä, se kuvaa, että laiturin ei ole Väyläviraston kunnossapitämä ja liikennöinti tapahtuu liikennöitsijän omalla vastuulla.

Laiturikorkeus-sarakeessa on esitetty henkilöliikenteelle tarkoitettujen laitureiden 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 työkonien 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 kuormamiseen sekä nosturin suurin kantavuus. Väylävirasto ei tarjoa ko. palvelua.

Polttoaine-sarakeessa kuvataan millä liikennepaikoilla on polttoaineenjakelupiste. 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 tilapäiset säilytyspaikat 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 rautatieliikennepaikalla
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-Vartiuss-raj	Hyrnsalmi	K		K
Asola		Aso		Liikennepaikka	31+596	01340	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Aviapolis		Avp		Seisake	25+135	01331	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Dragsvik		Dra		Liikennepaikka	171+180	00167	Karjaa-Hanko	Raasepori	K		
Dynamiittivaihde		Dmv		Linjavaihde	199+185	00581	Karjaa-Hanko	Hanko		K	K
Eläinpuisto-Zoo		Epz		Seisake	338+683	00623	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno		Liikennepaikka	660+170	00464	Joensuu-Nurmes	Joensuu	K		K
Ervelä		Erv		Liikennepaikka	119+816	01004	Helsinki-Turku satama	Salo	K		
Eskola		Ela		Liikennepaikka	603+762	00318	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		K
Espoo	Esbo	Epo		Liikennepaikka	20+600	00066	Helsinki-Turku satama	Espoo	K		
Haapajärvi		Hpj		Liikennepaikka	649+205	00330	Iisalmi-Ylivieska, Äänekoski-Haapajärvi	Haapajärvi	K		K
Haapakoski		Hps		Liikennepaikka	393+454	00402	Pieksämäki-Kontiomäki	Pieksämäki	K		K
Haapamäen kylästäjä		Hmk		Linjavaihde	304+940	01008	Orivesi-Seinäjoki	Keuruu		K	
Haapamäki		Hpk		Liikennepaikka	300+235	00200	Haapamäki-Jyväskylä, Orivesi-Seinäjoki	Keuruu	K	K	K
Haarajoki		Haa		Liikennepaikka	39+567	00013	Kerava-Hakosilta	Järvenpää	K		
Hakosilta		Hlt		Liikennepaikka	119+540	01014	Kerava-Hakosilta, Riihimäki-Kouvola	Hollola	K		
Haksi	Hax	Hsi		Seisake	56+737	01015	Olli-Porvoo	Porvoo			
Hamina	Fredrikshamn	Hma		Liikennepaikka	243+646	00527	Juurikorpi-Hamina	Hamina	M	K	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	
Hanhikoski		Hnh		Linjavaihde	1047+083	00812	Laurila-Kemijärvi	Kemijärvi			
Hankasalmi		Hks		Liikennepaikka	418+089	00427	Jyväskylä-Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
HANKO		Han		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Karjaa-Hanko		K		
Hanko asema	Hangö	Hnk	Hanko	Liikennepaikan osa (Hanko)	207+119	00073		Hanko		K	K
Hanko tavara		Hnkt		Liikennepaikan osa (Hanko)	206+350	01317		Hanko			K
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	Hkp		Liikennepaikan osa (Hanko)	205+935	00879		Hanko			
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		
Hausjärvi tavara		Has		Liikennepaikan osa (Hausjärvi)	86+210	00340		Hausjärvi			K
Oitti		Oi		Liikennepaikan osa (Hausjärvi)	86+809	00092		Hausjärvi			
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			
Heinävesi		Hnv		Liikennepaikka	468+135	00437	Pieksämäki-Joensuu	Heinävesi	K		K
HELSINKI		Hel		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Helsinki-Turku satama, Helsinki-Riihimäki		M		
Helsinki asema	Helsingfors	Hki	Helsinki päärautatieasema	Liikennepaikan osa (Helsinki)	0+159	00001		Helsinki			K
Pasila asema	Böle	Psl	Pasila	Liikennepaikan osa (Helsinki)	3+230	00010		Helsinki			
Pasila autojuna-asema	Böle biltågstation	Pau		Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+319	01328		Helsinki			K
Ilmala asema		Ila	Ilmala	Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+434	00009		Helsinki			
Helsinki Kivihaka	Stenhagen	Khk		Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+701	01028		Helsinki			
Pasila tavara		Pslt		Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+748	01034		Helsinki		K	K
Ilmala ratapiha		Ilr		Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+950	01030		Helsinki		K	K
Käpylä	Kottby	Käp		Liikennepaikan osa (Helsinki)	5+840	00977		Helsinki			
Oulunkylä	Åggelby	Olk		Liikennepaikan osa (Helsinki)	7+399	00015		Helsinki			
Henna		Hnn		Liikennepaikka	79+373	01164	Kerava-Hakosilta	Orimattila	K		
Herrala		Hr		Seisake	115+790	00096	Riihimäki-Kouvola	Hollola			
Hiironlahti		Hir		Liikennepaikka	318+957	00997	Kouvola-Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Hikiä		Hk		Seisake	79+743	00091	Riihimäki-Kouvola	Hausjärvi			
Hilloensalmi		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

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus rautatieliikennepaikalla
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Humppila		Hp		Liikennepaikka	188+778	00144	Toijala-Turku	Humppila	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		
Hyrkäs		Hyr		Liikennepaikka	800+442	01348	Oulu-Kontiomäki	Muhos	K		
Hyrnsalmi		Hys		Liikennepaikka	704+601	00392	Kontiomäki-Ämmänsaari	Hyrnsalmi	M		K
HYVINKÄÄ		Hyv		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki-Riihimäki, Hyvinkää-Karjaa	Hyvinkää	K		
Hyvinkää asema	<i>Hyvinge</i>	<i>Hy</i>		<i>Liikennepaikan osa (Hyvinkää)</i>	<i>58+792</i>	<i>00030</i>	<i>Helsinki-Riihimäki, Hyvinkää-Karjaa</i>	<i>Hyvinkää</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Hyvinkää tavara		<i>Hyt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Hyvinkää)</i>	<i>60+179</i>	<i>01367</i>		<i>Hyvinkää</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Hyvinkää Paavola		<i>Pvl</i>		<i>Liikennepaikan osa (Hyvinkää)</i>	<i>61+140</i>	<i>01368</i>		<i>Hyvinkää</i>			
Hämeenlinna	Tavastehus	Hl		Liikennepaikka	107+559	00047	Riihimäki-Tampere	Hämeenlinna	K	K	K
Härmä		Hm		Liikennepaikka	472+940	00300	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		K
Höijäkkä		Höi		Seisake	765+261	00938	Joensuu-Nurmes	Nurmes		K	K
Ii		Ii		Liikennepaikka	789+165	00343	Oulu-Laurila	Ii	K		
Iisalmen teollisuusraiteet	Keveli	Itr		Linjavaihde	548+611	01049	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Iisalmi	Idensalmi	Ilm		Liikennepaikka	550+360	00420	Iisalmi-Ylivieska, Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Iittala		Ita		Seisake	129+286	00154	Riihimäki-Tampere	Hämeenlinna			
Iiola		Ioa		Seisake	155+102	01345	Toijala-Valkeakoski	Valkeakoski			
Ilomantsi	Ilomants	Ilo		Liikennepaikka	695+203	00459	Joensuu-Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
IMATRA		Ima		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Kouvola-Joensuu, Imatra tavara-Imatrankoski-raja	Imatra	K		
Imatra asema		<i>Imr</i>	<i>Imatra</i>	<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>323+977</i>	<i>00603</i>		<i>Imatra</i>			
Imatra tavara		<i>Imt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>326+542</i>	<i>00502</i>		<i>Imatra</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Imatrankoski		<i>Imk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>331+267</i>	<i>00504</i>		<i>Imatra</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Immola		<i>Im</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>332+699</i>	<i>01352</i>		<i>Imatra</i>			<i>K</i>
Pelkola		<i>Pa</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	<i>335+672</i>	<i>01055</i>		<i>Imatra</i>		<i>K</i>	
Imatrankoski-raja		<i>Imkr</i>		Liikennepaikka	337+095	00503	Imatra tavara-Imatrankoski-raja	Imatra			
Inha		In		Linjavaihde	341+367	00264	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri			
Inkeroinen		Ikr		Liikennepaikka	212+781	00530	Kouvola-Kotka	Kouvola	K	K	K
Inkoo	Ingå	Iko		Liikennepaikka	70+620	00062	Helsinki-Turku satama	Inkoo	K		
Isokyrö	Storkyro	Iky		Liikennepaikka	447+488	00295	Seinäjoki-Vaasa	Isokyrö	K		
Jalasjärvi		Jal		Liikennepaikka	309+871	00276	Tampere-Seinäjoki	Kurikka	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		
Joensuu Koppola		<i>Kpp</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>620+902</i>	<i>01369</i>		<i>Joensuu</i>			
Joensuu Sulkulahti		<i>Sul</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>622+650</i>	<i>01071</i>		<i>Joensuu</i>			<i>K</i>
Joensuu Peltola		<i>Plt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>623+540</i>	<i>01070</i>		<i>Joensuu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Joensuu asema		<i>Jns</i>	<i>Joensuu</i>	<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>624+313</i>	<i>00460</i>		<i>Joensuu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Onttola		<i>Ont</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	<i>631+177</i>	<i>00443</i>	<i>Pieksämäki-Joensuu</i>	<i>Joensuu</i>		<i>K</i>	
Jokela		Jk		Liikennepaikka	47+937	00028	Helsinki-Riihimäki	Tuusula	K		
Joroinen	Jorois	Jor		Linjavaihde	414+617	00431	Huutokoski-Savonlinna	Joroinen			
Jorvas		Jrs		Seisake	32+322	00578	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi			
Joutseno		Jts		Liikennepaikka	305+826	00499	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Juankoski		Jki		Liikennepaikka	532+005	00414	Siilinjärvi-Viinjärvi	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
JÄRVENPÄÄ		Jvp		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki-Riihimäki		K		
Järvenpää asema	<i>Träskända</i>	<i>Jp</i>	<i>Järvenpää</i>	<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	<i>36+786</i>	<i>00025</i>		<i>Järvenpää</i>			
Saunakallio		<i>Sau</i>		<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	<i>38+846</i>	<i>00806</i>		<i>Järvenpää</i>		<i>K</i>	
Purola		<i>Pur</i>		<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	<i>40+533</i>	<i>00564</i>		<i>Järvenpää</i>	<i>K</i>		
Kaipiainen		Kpa		Liikennepaikka	214+451	00485	Kouvola-Joensuu	Kouvola	K	K	K
Kaipola		Kla		Liikennepaikka	290+303	00656	Jämsä-Kaipola	Jämsä	K	K	K
Kaitjärvi		Kjr		Liikennepaikka	226+912	00944	Kouvola-Joensuu	Luumäki	K		
Kajaani	Kajana	Kaj		Liikennepaikka	633+491	00387	Pieksämäki-Kontiomäki, Kajaani-Lamminniemi	Kajaani	K		K
Kaleton		Ktn		Linjavaihde	320+875	00697	Haapamäki-Jyväskylä	Keuruu			
Kalkku		Kau		Liikennepaikka	199+471	00639	Lielähti-Kokemäki	Tampere	K	K	
Kalliovarasto		Kao		Linjavaihde	644+770	01090	Pieksämäki-Kontiomäki	Kajaani		K	<i>K</i>
Kalvitsa		Ksa		Liikennepaikka	330+634	00548	Kouvola-Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Kangas		Kgs		Liikennepaikka	642+466	01092	Seinäjoki-Oulu	Ylivieska	K		
Kannelmäki	Gamlas	Kan		Liikennepaikka	9+300	00658	Huopalahti-Havukoski	Helsinki	K		
Kannonkoski		Ksi		Liikennepaikka	488+694	00256	Äänekoski-Haapajärvi	Kannonkoski	M		
Kannus		Kns		Liikennepaikka	591+582	00317	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		
Karhejärvi		Krr		Liikennepaikka	224+902	01095	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	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

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus rautatieliikennepaikalla
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Karkku		Kru		Liikennepaikka	230+733	00178	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		
Karviainen		Kar		Liikennepaikka	247+320	01100	Toijala-Turku	Aura	K		
Kaskinen	Kaskö	Ksk		Liikennepaikka	530+522	00267	Seinäjäki-Kaskinen	Kaskinen	K	K	K
Kattilaharju		Kth		Liikennepaikka	205+556	01319	Kouvola-Joensuu	Kouvola	K		
Kauhajoki		Kji		Liikennepaikka	472+720	00272	Seinäjäki-Kaskinen	Kauhajoki	K		
Kauhava		Kha		Liikennepaikka	455+728	00299	Seinäjäki-Oulu	Kauhava	K		K
Kauklahti	Köklax	Klh	Kauklahti	Liikennepaikka	24+277	00065	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Kaulinranta		Klr		Liikennepaikka	963+350	00790	Tornio-Kolari	Ylitornio	K		
Kauniainen	Grankulla	Kni		Liikennepaikka	16+054	00067	Helsinki-Turku satama	Kauniainen	K		K
Kauppiänmäki		Kpl		Liikennepaikka	568+751	00423	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi	K		
Kausala		Ka		Seisake	169+425	00477	Riihimäki-Kouvola	Jitti			
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		
Kemi asema		<i>Kem</i>	<i>Kemi</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kemi)</i>	<i>858+300</i>	<i>00347</i>	<i>Oulu-Laurila, Kemi-Ajos</i>	<i>Kemi</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Kemi Sahansaari		<i>Ssh</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kemi)</i>	<i>861+275</i>	<i>01363</i>	<i>Oulu-Laurila</i>	<i>Kemi</i>		<i>K</i>	
Lautiosaari		<i>Li</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kemi)</i>	<i>863+064</i>	<i>00829</i>	<i>Lautiosaari-Eljjärvi, Oulu-Laurila</i>	<i>Kemi</i>	<i>K</i>		
Kemijärvi		Kjä		Liikennepaikka	1056+399	00367	Kemijärvi-Kelloselkä, Laurila-Kemijärvi	Kemijärvi	K	K	K
Kempele		Kml		Liikennepaikka	741+075	00769	Seinäjäki-Oulu	Kempele	K		K
Kera		Kea		Seisake	14+536	00621	Helsinki-Turku satama	Espoo			
KERAVA		Kev		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki-Riihimäki, Kerava-Hakosilta, Kerava-Sköldvik, Kerava-Vuosaari		K		
Kerava asema	<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>
Kytömaa		<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		K
Keuruu		Keu		Liikennepaikka	316+041	00235	Haapamäki-Jyväskylä	Keuruu	K		
Kiiala	Kiiala	Kia		Seisake	60+013	01113	Olli-Porvoo	Porvoo			
Kilo		Kil		Seisake	13+035	00580	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Kilpua		Kua		Liikennepaikka	668+910	01115	Seinäjäki-Oulu	Oulainen	K		
Kinahmi		Knh		Linjavaihde	508+922	00873	Siilinjärvi-Viinjärvi	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		
Kiuruvesi		Krv		Liikennepaikka	583+985	00417	Iisalmi-Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj		Liikennepaikka	878+146	00378	Oulu-Kontiomäki	Paltamo	K		
Kivistö		Ktö		Seisake	18+279	01330	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Kohtavaara		Koh		Seisake	775+774	00848	Joensuu-Nurmes	Nurmes			
Koivu		Kvu		Liikennepaikka	923+373	00362	Laurila-Kemijärvi	Tervola	K		K
Koivuhovi	Björkgård	Kvh		Seisake	17+861	00675	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Koivukylä	Björkby	Kvy		Seisake	19+440	00559	Helsinki-Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	Kumo	Kki		Liikennepaikka	284+442	00170	Lielähti-Kokemäki, Kokemäki-Rauma, Kokemäki-Pori	Kokemäki	K		K
Kokkola	Karleby	Kok		Liikennepaikka	551+441	00312	Kokkola-Yksipihlaja, Seinäjoki-Oulu	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli		Liikennepaikka	1067+206	00358	Tornio-Kolari	Kolari	K		K
Kolho		Klo		Seisake	286+265	00199	Orivesi-Seinäjäki	Mänttä-Vilppula			
Kolppi	Källby	Kpi		Liikennepaikka	525+100	00309	Seinäjäki-Oulu	Pedersören kunta	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-Vartiuri-rajana	Paltamo	K	K	K
Koria		Kra		Seisake	185+374	00478	Riihimäki-Kouvola	Kouvola			
Korkeakoski		Kas		Liikennepaikka	247+910	00193	Orivesi-Seinäjäki	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	Seinäjäki-Kaskinen	Ilmajoki	M		K
KOTKA		Kot		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Kouvola-Kotka, Kotka Hovinsaari-Kotka Mussalo		M		
Kotka Hovinsaari		<i>Hos</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>240+400</i>	<i>00980</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Kotka tavara		<i>Ktt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>240+870</i>	<i>01130</i>		<i>Kotka</i>			<i>K</i>
Palmenportti		<i>Pti</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>241+190</i>	<i>00768</i>		<i>Kotka</i>			
Kotka asema		<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>
Kotkan satama		<i>Kts</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>243+579</i>	<i>00644</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Kotolahti		<i>Koo</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>245+203</i>	<i>01329</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Kotka Mussalo		<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		Kvi		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Riihimäki-Kouvola, Kouvola-Pieksämäki, Kouvola-Kotka, Kouvola-Joensuu, Kouvola-Kuusankoski		M		
Kouvola asema		Kv	Kouvola	Liikennepaikan osa (Kouvola)	191+540	00480		Kouvola		K	K
Kouvola lajittelu		Kvla		Liikennepaikan osa (Kouvola)	192+570	01132		Kouvola		K	K
Kouvola tavara		Kvt		Liikennepaikan osa (Kouvola)	194+050	01134		Kouvola		K	K
Kouvola Oikoraide		Oik		Liikennepaikan osa (Kouvola)	194+460	01133		Kouvola			
Kullasvaara		Kuv		Liikennepaikan osa (Kouvola)	197+300	01320		Kouvola			K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus rautatieliikennepaikalla
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kovjoki		Koi		Liikennepaikka	508+925	00745	Seinäjoki-Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Kruunupyy	Kronoby	Kpy		Liikennepaikka	537+585	00311	Seinäjoki-Oulu	Kruunupyy	K	K	K
Kuivasjärvi		Kis		Liikennepaikka	276+327	01137	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
KUOPIO		Kpo		Osiin jaettu liikennepaikka	—	—	Pieksämäki-Kontiomäki		M		
<i>Kuopio asema</i>		<i>Kuo</i>	<i>Kuopio</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kuopio)</i>	<i>464+590</i>	<i>00408</i>		<i>Kuopio</i>			<i>K</i>
<i>Kuopio tavara</i>		<i>Kuot</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kuopio)</i>	<i>465+500</i>	<i>01139</i>		<i>Kuopio</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kuopio Iloharju</i>		<i>Ilh</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kuopio)</i>	<i>462+550</i>	<i>01366</i>		<i>Kuopio</i>			
Kurkimäki		Krm		Liikennepaikka	444+074	00406	Pieksämäki-Kontiomäki	Kuopio	K		K
Kuurila		Ku		Liikennepaikka	138+769	00626	Riihimäki-Tampere	Hämeenlinna	K		
Kuusankoski		Kuk		Liikennepaikka	199+290	00537	Kouvola-Kuusankoski	Kouvola	M	K	K
Kuusikkoniemi		Ksn		Liikennepaikka	906+763	01356	Oulu-Kontiomäki	Paltamo	K		
Kylänlahti		Kyn		Seisake	742+912	00937	Joensuu-Nurmes	Lieska			
Kymi	Kymmene	Ky		Liikennepaikka	233+450	00534	Kouvola-Kotka	Kotka	M	K	K
Kyminlinna		Kln		Seisake	237+255	00981	Kouvola-Kotka	Kotka			
Kyrö		Kö		Liikennepaikka	232+875	00139	Toijala-Turku	Karinainen	K		K
Kälviä	Kelviä	Klv		Liikennepaikka	570+273	00316	Seinäjoki-Oulu	Kokkola	K		
Köykkäri		Kök		Liikennepaikka	486+491	01144	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		
Laajavuori		Lav		Liikennepaikka	14+527	01341	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Lahdenperä		Lpr		Liikennepaikka	267+080	01149	Tampere-Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn		Liikennepaikka	880+297	00871	Vuokatti-Lahnaslampi	Sotkamo		K	
Lahti	Lahtis	Lh		Liikennepaikka	130+170	00100	Riihimäki-Kouvola, Lahti-Heinola, Lahti-Mukkula, Lahti-Lovisan satama	Lahti	K	K	K
Lahia	Laihela	Lai		Liikennepaikka	468+916	00293	Seinäjoki-Vaasa	Lahia	K		K
Lakiala		Lak		Liikennepaikka	209+214	00212	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Lamminkoski		Lmk		Liikennepaikka	268+785	01151	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
Lamminniemi		Lam		Liikennepaikka	636+664	00845	Kajaani-Lamminniemi	Kajaani		K	K
Lapinjärvi	Lappträsk	Lpj		Liikennepaikka	185+432	00108	Lahti-Lovisan satama	Lapinjärvi	M		
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		
Lauritsala		Lrs		Liikennepaikka	291+936	00498	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Leinelä	Lejje	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		
Lieska		Lis		Liikennepaikka	728+121	00468	Joensuu-Nurmes, Lieska-Pankakoski	Lieska	K	K	K
Lieksan teollisuuskylä		Ltk		Linjavaihde	728+847	01157	Lieska-Pankakoski	Lieska		K	
Lielähti		Llh		Liikennepaikka	193+393	00183	Tampere-Seinäjoki, Lielähti-Kokemäki	Tampere	K	K	K
Lievstuore		Lvt		Liikennepaikka	402+191	00246	Jyväskylä-Pieksämäki	Laukaa	K	K	K
Liminka	Limingo	Lka		Liikennepaikka	728+483	00338	Seinäjoki-Oulu	Liminka	K		K
Liminpuro		Lmp		Liikennepaikka	864+792	01354	Oulu-Kontiomäki	Vaala	K		
Lohiluoma		Luo		Linjavaihde	463+619	01159	Seinäjoki-Kaskinen	Kurikka			
Lohja	Lojo	Lo		Liikennepaikka	122+965	00081	Hyvinkää-Karjaa	Lohja	K		K
Loimaa		Lm		Liikennepaikka	208+870	00142	Toijala-Turku	Loimaa	K		K
Louhela	Klippsta	Loh		Seisake	13+190	00661	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Loukolampi		Lol		Liikennepaikka	360+013	00861	Kouvola-Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs		Liikennepaikka	207+209	00106	Lahti-Lovisan satama	Loviisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui		Liikennepaikka	557+061	00411	Siilinjärvi-Viinjärvi	Kaavi	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		
Maaria	St. Marie	Mri		Liikennepaikka	262+070	01166	Toijala-Turku	Turku	K		
Madesjärvi		Md		Liikennepaikka	291+821	00217	Tampere-Seinäjoki	Kurikka	K		
Majajärvi		Mjj		Liikennepaikka	216+317	01168	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Maksniemi		Mkn		Liikennepaikka	845+521	01365	Oulu-Laurila	Ji	K		
Malmi	Malm	MI		Liikennepaikka	10+900	00017	Helsinki-Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo		Seisake	10+730	00659	Huopalahti-Havukoski	Helsinki			
Mankala		Mka		Liikennepaikka	160+050	01336	Riihimäki-Kouvola	Iitti	K		
Markkala		Mrk		Liikennepaikka	403+737	00896	Pieksämäki-Kontiomäki	Suonenjoki	K		
Martinlaakso	Mårtensdal	Mrl		Seisake	14+010	00662	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas		Seisake	29+561	00064	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi			
Matkaneva		Mtv		Liikennepaikka	562+607	01171	Seinäjoki-Oulu	Kokkola	K		
Mattila		Mat		Liikennepaikka	159+906	01172	Riihimäki-Tampere	Lempäälä	K		
Melalahti		Mil		Liikennepaikka	893+280	01355	Oulu-Kontiomäki	Paltamo	K		
Metsäkansa		Msä		Linjavaihde	155+811	00558	Toijala-Valkeakoski	Valkeakoski			
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		Mia		Seisake	91+430	00093	Riihimäki-Kouvola	Hausjärvi			
Muhos		Mh		Liikennepaikka	788+424	00375	Oulu-Kontiomäki	Muhos	K		
Mukkula		Muk		Liikennepaikka	140+012	00594	Lahti-Mukkula	Lahti		K	

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus rautatieliikennepaikalla
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Murto		Mur		Liikennepaikka	613+165	00386	Pieksämäki–Kontiomäki, Murto–Talvivaara, Murto–Otanmäki	Kajaani	K		
Mustio	Svartå	Mso		Linjavaihde	143+000	00078	Hyvinkää–Karjaa	Raasepori			
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		
Muurola		Mul		Liikennepaikka	948+494	00363	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K		
Myllykangas		Mys		Liikennepaikka	815+693	01183	Oulu–Laurila	Ii	K		
Myllykoski		Mki		Seisake	203+630	00536	Kouvola–Kotka	Kouvola	K		
Mylymäki		My		Seisake	333+721	00263	Orivesi–Seinäjoki	Ähtäri			
Mylyyoja		Myl		Liikennepaikka	161+727	00606	Lahti–Heinola	Heinola	K	K	
Mynttilä		Myt		Liikennepaikka	270+889	00543	Kouvola–Pieksämäki, Mynttilä–Ristiina	Mäntyharju	K		
Mynämäki		Myr		Liikennepaikka	229+607	00123	Turku–Uusikaupunki	Mynämäki	K		
Myrämäki	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
Mäntyharju		Mr		Liikennepaikka	262+680	00544	Kouvola–Pieksämäki	Mäntyharju	K		K
Mäntyluoto		Mn		Liikennepaikka	342+020	00223	Pori–Mäntyluoto	Pori		K	K
Naantali	Nändendal	Nnl		Liikennepaikka	213+193	00124	Raisio–Naantali	Naantali		K	K
Naarajärvi		Nri		Liikennepaikka	449+862	00895	Jyväskylä–Pieksämäki	Pieksämäki	K		K
Nakkila		Nal		Liikennepaikka	308+091	00672	Kokemäki–Pori	Nakkila	K		
Nastola		Nsl		Seisake	146+169	00595	Riihimäki–Kouvola	Lahti			
Niemenpää		Nmp		Liikennepaikka	923+605	01185	Tornio–Kolari	Tornio	K		
Niinimaa		Nii		Linjavaihde	383+155	00285	Orivesi–Seinäjoki	Alavus			
Niinimäki		Nmä		Liikennepaikka	172+534	01324	Riihimäki–Kouvola	Jitti			
Niinisalo		Nns		Liikennepaikka	386+215	00227	Niinisalo–Parkano	Kankaanpää	M	K	K
Niirala		Nrl		Liikennepaikka	555+846	00446	Niirala-rajaa–Säkäniemi	Tohmajärvi	M	K	K
Niirala-rajaa		Nrlr		Liikennepaikka	554+080	00445	Niirala-rajaa–Säkäniemi	Tohmajärvi			
Niittylahti		Nth		Liikennepaikka	613+475	00917	Kouvola–Joensuu	Joensuu	K		
Nikkilä	Nickby	Nlä		Seisake	39+176	00022	Kerava–Sköldvik	Sipoo			
Niska		Nsk		Liikennepaikka	825+300	01353	Oulu–Kontiomäki	Utajärvi	K		
Nivala		Nvl		Liikennepaikka	676+878	00328	Iisalmi–Ylivieska	Nivala	K		K
Nokia		Noa		Liikennepaikka	204+004	00181	Lielahdi–Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm		Liikennepaikka	109+368	00084	Hyvinkää–Karjaa	Vihti	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	Iisalmi			K
Olli		Oll		Linjavaihde	45+734	00570	Kerava–Sköldvik, Olli–Porvoo	Porvoo	K		
Orimattila		Olm		Linjavaihde	150+407	00109	Lahti–Loviisan satama	Orimattila			
Orivesi		Ov		Liikennepaikka	228+276	00190	Tampere–Jyväskylä, Orivesi–Seinäjoki	Orivesi	K		K
Orivesi keskusta		Ovk		Seisake	231+512	01316	Orivesi–Seinäjoki	Orivesi			
Otanmäki		Otm		Liikennepaikka	638+822	00385	Murto–Otanmäki	Kajaani		K	
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		
Oulunlahti		Oll		Liikennepaikan osa (Oulu)	746+876	01351		Oulu	K		
Oulu Nokela		Nok		Liikennepaikan osa (Oulu)	750+030	01195		Oulu		K	K
Oulu Oritkari		Ori		Liikennepaikan osa (Oulu)	751+180	01196		Oulu		K	K
Oulu tavara		Olt		Liikennepaikan osa (Oulu)	751+360	01197		Oulu		K	K
Oulu asema	Uleåborg	Oi	Oulu	Liikennepaikan osa (Oulu)	752+778	00370		Oulu			K
Oulu Tuira		Tua		Liikennepaikan osa (Oulu)	755+510	00339		Oulu		K	K
Paimio	Pemar	Po		Liikennepaikka	171+885	00128	Helsinki–Turku satama	Paimio	K		
Palopuro		Pip		Liikennepaikka	54+535	00562	Helsinki–Riihimäki	Hyvinkää	K		
Paltamo		Pto		Liikennepaikka	901+579	00379	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K		
Pankkoski		Pas		Liikennepaikka	731+865	00935	Lieksa–Pankkoski	Lieksa		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
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		
Peltosalmi		Pmi		Linjavaihde	545+355	00882	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi		K	
Peräseinäjoki		Psj		Liikennepaikka	318+481	00687	Tampere–Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Pesiökylä		Psk		Liikennepaikka	732+752	00393	Kontiomäki–Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjävesi		Pvi		Liikennepaikka	343+357	00237	Haapamäki–Jyväskylä	Petäjävesi	K		K
PIEKSÄMÄKI		Pie		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Kouvola–Pieksämäki, Pieksämäki–Kontiomäki, Jyväskylä–Pieksämäki, Pieksämäki–Joensuu	Pieksämäki	M		
Pieksämäki asema		Pm	Pieksämäki	Liikennepaikan osa (Pieksämäki)	376+000	00400		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki Temu		Tmu		Liikennepaikan osa (Pieksämäki)	377+340	01212		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki lajittelu		Pmla		Liikennepaikan osa (Pieksämäki)	378+640	01210		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki tavara		Pmt		Liikennepaikan osa (Pieksämäki)	379+960	01211		Pieksämäki		K	K
Pietarsaari	Jakobstad	Pts		Liikennepaikka	528+780	00306	Pännäinen–Pietarsaari, Pietarsaari–Alholma	Pietarsaari	M		
Pihlajavesi		Ph		Liikennepaikka	312+500	00261	Orivesi–Seinäjoki	Keuruu	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		
Pitkämäki		Ptk		Liikennepaikka	789+619	01350	Nurmes–Kontiomäki	Nurmes	K	K	
Pitkäkalio		Pio		Liikennepaikka	204+324	01358	Kouvola–Kotka	Kouvola	K		
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm		Seisake	8+474	00069	Helsinki–Turku satama	Helsinki			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus rautatieliikennepaikalla
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
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			
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			
Pukinmäki	Bocksbacka	Pmk		Seisake	9+442	00551	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl		Liikennepaikka	262+491	01217	Luumäki-Vainikkala-ralja	Lappeenranta	K		
Punkaharju		Pun		Liikennepaikka	515+111	00517	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Pyhäkumpu		Pyk		Liikennepaikka	615+415	00757	Pyhäkumpu erkanemisvaihe- Pyhäkumpu	Pyhäjärvi		K	
Pyhäkumpu erkanemisvaihe		Pye		Liikennepaikka	613+511	01218	Iisalmi-Ylivieska, Pyhäkumpu erkanemisvaihe- Pyhäkumpu	Pyhäjärvi	K		
Pyhäsalmi		Phä		Liikennepaikka	615+934	00331	Iisalmi-Ylivieska	Pyhäjärvi	K		K
Pännäinen	Bennäs	Phä	Pietarsaari-Pedersöre	Liikennepaikka	518+604	00305	Pännäinen-Pietarsaari, Seinäjoki-Oulu	Pedersören kun	K		
Raaha	Brahestad	Rhe		Liikennepaikka	726+726	00335	Raaha-Rautaruukki, Tuomioja-Raaha	Raaha	K	K	
Raippo		Rpo		Liikennepaikka	270+052	00490	Luumäki-Vainikkala-ralja	Lappeenranta	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		
Rauha		Rah		Liikennepaikka	318+490	00501	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Rauhalahdi		Rhi		Linjavaihde	380+510	01225	Jyväskylä-Pieksämäki	Jyväskylä		K	
Rauma	Raumo	Rma		Liikennepaikka	331+659	00165	Kokemäki-Rauma	Rauma	K	K	K
Raunio		Rio		Liikennepaikka	464+845	01227	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat		Liikennepaikka	730+050	00750	Raaha-Rautaruukki	Raaha		K	K
Rautjärvi		Rjä		Liikennepaikka	345+788	00506	Kouvola-Joensuu	Rautjärvi	K		
Rautpohja		Rph		Linjavaihde	372+829	01232	Haapamäki-Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Rekola	Räckhals	Rkl		Seisake	20+615	00554	Helsinki-Riihimäki	Vantaa			
Retretti		Ree		Seisake	507+500	00793	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna			
RIIHIMÄKI		Rii		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Helsinki-Riihimäki, Riihimäki-Kouvola, Riihimäki-Tampere		K		
Riihimäki Arolampi		Arp		Liikennepaikan osa (Riihimäki)	66+600	01235		Hausjärvi			
Riihimäki tavara		Rit		Liikennepaikan osa (Riihimäki)	68+773	01240		Riihimäki		K	K
Riihimäki lajittelu		Rila		Liikennepaikan osa (Riihimäki)	70+068	01238		Riihimäki			K
Riihimäki asema		Ri	Riihimäki	Liikennepaikan osa (Riihimäki)	71+410	00040		Riihimäki		K	K
Riijärvi		Rjr		Liikennepaikka	502+567	01327	Seinäjoki-Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Riippa		Rpa		Liikennepaikka	577+477	00747	Seinäjoki-Oulu	Kokkola	K		K
Ristiina		Rst		Liikennepaikka	291+162	00770	Mynttilä-Ristiina	Mikkeli	M	K	K
Ristijärvi		Rjv		Liikennepaikka	676+804	00391	Kontiomäki-Ammänsaari	Ristijärvi	K		
Rovaniemi		Roi		Liikennepaikka	971+775	00364	Laurila-Kemijärvi	Rovaniemi	K	K	K
Ruha		Rha		Liikennepaikka	431+132	00742	Seinäjoki-Oulu	Lapua	K		
Runni		Rnn		Seisake	568+518	00886	Iisalmi-Ylivieska	Iisalmi			
Ruukki		Rki		Liikennepaikka	705+228	00337	Seinäjoki-Oulu	Siikajoki	K		K
Ruusmäki		Rsm		Liikennepaikka	20+282	01338	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Ryttylä		Ry		Liikennepaikka	80+770	00042	Riihimäki-Tampere	Hausjärvi	K	K	K
Röyttä		Röy		Liikennepaikka	893+917	00833	Tornio-Röyttä	Tornio		K	K
Saakoski		Saa		Liikennepaikka	305+373	00668	Tampere-Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Saari		Sr		Liikennepaikka	405+246	00964	Kouvola-Joensuu	Parikkala	K		K
Saarijärvi		Srj		Liikennepaikka	452+723	00254	Äänekoski-Haapajärvi	Saarijärvi	M		K
Salminen		Sln		Liikennepaikka	426+718	00405	Pieksämäki-Kontiomäki, Pieksämäki-Kontiomäki	Suonenjoki	K		K
Salo		Slo		Liikennepaikka	143+981	00055	Helsinki-Turku satama	Salo	K		K
Sammalisto		Sam		Liikennepaikka	74+487	01246	Riihimäki-Tampere	Riihimäki	K		
Santala	Sandö	Sta		Seisake	196+908	00827	Karjaa-Hanko	Hanko			
Saunamäki		Smä		Liikennepaikka	180+534	01325	Riihimäki-Kouvola	Iitti			
Savio		Sav		Seisake	26+265	00555	Helsinki-Riihimäki	Kerava			
SAVONLINNA		Svl		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Savonlinna-Parikkala, Huutokoski-Savonlinna				
Savonlinna asema	Nyslott	Sl	Savonlinna	Liikennepaikan osa (Savonlinna)	482+797	00521		Savonlinna	K		
Pääskylahdi		Pky		Liikennepaikan osa (Savonlinna)	484+913	00519		Savonlinna	K		K
SEINÄJOKI		Sei		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Tampere-Seinäjoki, Seinäjoki-Oulu, Orivesi-Seinäjoki, Seinäjoki-Vaasa, Seinäjoki-Kaskinen		M		
Seinäjoki tavara		Skt		Liikennepaikan osa (Seinäjoki)	416+580	01252		Seinäjoki		K	K
Seinäjoki asema		Sk	Seinäjoki	Liikennepaikan osa (Seinäjoki)	418+001	00280		Seinäjoki		K	K
Selänpää		Spä		Liikennepaikka	209+869	00539	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		
Sieppijärvi		Spj		Liikennepaikka	1045+904	00796	Tornio-Kolari	Kolari	K		
Sievi		Svi		Liikennepaikka	613+371	00319	Seinäjoki-Oulu	Sievi	K		
Siikamäki		Skä		Liikennepaikka	389+747	00429	Pieksämäki-Joensuu	Pieksämäki	K		
SIILINJÄRVI		Sii		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Siilinjärvi-Viinijärvi, Pieksämäki-Kontiomäki		K		
Siilinjärvi asema		Sij		Liikennepaikan osa (Siilinjärvi)	489+718	00413		Siilinjärvi	K	K	K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus rautatieliikennepaikalla
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ruokosuo		Rsu		Liikennepaikan osa (Siilinjärvi)	494+735	01342		Siilinjärvi	K	K	
Simo		Sim		Liikennepaikka	833+715	00346	Oulu-Laurila	Simo	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-Seinäjoki	Ikaalinen	K		
Siuntio	Sjundeå	Sti		Liikennepaikka	51+285	00576	Helsinki-Turku satama	Siuntio	K		
Siuro		Siu		Liikennepaikka	213+355	00179	Lielähti-Kokemäki	Nokia	K		K
Skogby		Sgy		Seisake	184+680	00817	Karjaa-Hanko	Raasepori			
Sköldvik	Kilpilahti	Sld		Liikennepaikka	56+360	00560	Kerava-Sköldvik	Porvoo	M	K	K
Soinlahti		Soa		Linjavaihde	559+651	00422	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Sorsasalo		Sor		Linjavaihde	473+754	00870	Pieksämäki-Kontiomäki	Kuopio		K	
Sukeva		Skv		Liikennepaikka	589+222	00424	Pieksämäki-Kontiomäki	Sonkajärvi	K		K
Suolahti		Suo		Liikennepaikka	417+796	00251	Jyväskylän-Aänkoski	Äänkoski	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			
Syrjämäki		Ski		Liikennepaikka	341+621	01265	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Sysmäjärvi		Smj		Liikennepaikka	669+601	00912	Sysmäjärvi-Vuonos, Siilinjärvi-Viinijärvi	Outokumpu	K	K	K
Säkänemi		Sä		Liikennepaikka	480+242	00918	Niirala-rajaa-Säkänemi, Kouvola-Joensuu	Tohmajärvi	K		
Sänkimäki		Skm		Linjavaihde	504+931	00872	Siilinjärvi-Viinijärvi	Kuopio			
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	
Taipale		Te		Liikennepaikka	537+605	01268	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi	K		
Talviainen		Tv		Liikennepaikka	247+245	01270	Tampere-Jyväskylä	Orivesi	K		
Talvivaara		Tlv		Liikennepaikka	636+831	01323	Murtomäki-Talvivaara			K	K
Tammisaari	Ekenäs	Tms		Seisake	174+056	00076	Karjaa-Hanko	Raasepori			
TAMPERE		Tr		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Riihimäki-Tampere, Tampere-Seinäjoki, Tampere-Jyväskylä		M		
Tampere tavara		Tpet		Liikennepaikan osa (Tampere)	184+100	01273		Tampere		K	K
Tampere Viinikka		Vka		Liikennepaikan osa (Tampere)	185+400	01274		Tampere		K	K
Tampere asema	Tammerfors	Tpe	Tampere asema	Liikennepaikan osa (Tampere)	187+389	00160		Tampere			K
Tampere Järvensivu		Jvs		Liikennepaikan osa (Tampere)	187+814	01272		Tampere			
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		
Tesoma		Tso		Seisake	196+230	01359	Lielähti-Kokemäki	Tampere			
Teuva	Östermark	Tuv		Liikennepaikka	497+474	00271	Seinäjoki-Kaskinen	Teuva	M		
Tikkala		Tkk		Liikennepaikka	592+461	00916	Kouvola-Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkaperä		Tkp		Liikennepaikka	720+741	01335	Seinäjoki-Oulu	Liminka	K		
TKKURILA		Tik		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Helsinki-Riihimäki, Huopalahti-Havukoski		K		
Havukoski		Hvk		Liikennepaikan osa (Tikkurila)	17+725	01334		Vantaa	K		
Hiekkaharju	Sandkulla	Hkh		Liikennepaikan osa (Tikkurila)	17+109	00556		Vantaa			
Tikkurila asema	Dickursby	Tkl		Liikennepaikan osa (Tikkurila)	15+861	00018		Vantaa	K	K	K
Tohmajärvi		Toh		Liikennepaikka	571+752	00448	Niirala-rajaa-Säkänemi	Tohmajärvi	K		
Toijala		Ti		Liikennepaikka	147+339	00150	Toijala-Turku, Riihimäki-Tampere, Toijala-Valkooski	Akaa	K	K	K
Toivala		Toi		Liikennepaikka	479+162	00412	Pieksämäki-Kontiomäki	Siilinjärvi	K		
Tolsa	Tolls	Tol		Seisake	35+454	00830	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi			
Tommola		Tom		Liikennepaikka	117+197	01280	Riihimäki-Kouvola	Hollola	K		
Torkkeli		Trk		Liikennepaikka	240+154	01283	Tampere-Jyväskylä	Orivesi	K		
TORNIO		Trn		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Tornio-Röyttä, Tornio-Kolari, Laurila-Tornio-rajaa		K		
Tornio asema	Torneå	Tor	Tornio	Liikennepaikan osa (Tornio)	884+656	00351		Tornio	K	K	K
Tornio-rajaa	Torneå gränsen	Trr		Liikennepaikan osa (Tornio)	887+190	00678		Tornio			
Tornio-Itäinen	Torneå Östra	Tri		Seisake	883+307	01318	Laurila-Tornio-rajaa	Tornio			
Tuomarila	Domsby	Trl		Seisake	19+022	00579	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Tuomioja		Tja		Liikennepaikka	698+504	00336	Seinäjoki-Oulu, Tuomioja-Raahe	Siikajoki	K		K
Turenki		Tu		Liikennepaikka	93+771	00044	Helsinki-Tampere	Janakkala	K	K	K
TURKU		Tur		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Helsinki-Turku satama, Toijala-Turku, Turku-Uusikaupunki	Turku	K		
Kupittaa	Kuppis	Kut		Liikennepaikan osa (Turku)	196+372	00126		Turku			
Turku asema	Åbo	Tku	Turku päärautatieasema	Liikennepaikan osa (Turku)	199+674	00130		Turku		K	K
Turku tavara		Tkut		Liikennepaikan osa (Turku)	200+460	01285		Turku		K	K
Turku satama	Åbo hamn	Tus		Liikennepaikan osa (Turku)	202+510	00135		Turku		K	
Tuupovaara		Tpv		Liikennepaikka	668+672	00458	Joensuu-Ilomantsi	Joensuu			K
Tuuri		Tpu		Seisake	366+962	00283	Orivesi-Seinäjoki	Alavus			
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
Urajala		Ur		Liikennepaikka	165+588	00148	Toijala-Turku	Urajala	K		K
Utajärvi		Ujt		Liikennepaikka	810+502	00376	Oulu-Kontiomäki	Utajärvi	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus rautatieliikennepaikalla
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Utti		Uti		Linjavaihde	204+085	00484	Kouvola-Joensuu	Kouvola			K
Uusikaupunki	Nystad	Ukp		Liikennepaikka	264+795	00121	Uusikaupunki-Hangonsaari, Turku-Uusikaupunki	Uusikaupunki	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			
Vaasa	Vasa	Vs		Liikennepaikka	492+588	00288	Seinäjoki-Vaasa	Vaasa	K		K
Vahojärvi		Vjr		Liikennepaikka	244+926	00214	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
VAINIKKALA		Vai		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Luumäki-Vainikkala-raja		M		
Vainikkala tavara		Vnat		Liikennepaikan osa (Vainikkala)	281+700	01292		Lappeenranta		K	K
Vainikkala asema		Vna	Vainikkala	Liikennepaikan osa (Vainikkala)	282+784	00492		Lappeenranta			K
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-Säkaniemi	Tohmajärvi			
Valtimo		Vlm		Liikennepaikka	808+636	00475	Nurmes-Kontiomäki	Valtimo	M		
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	
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		
Vieikki		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		
Vihtari		Vih		Liikennepaikka	489+889	00438	Pieksämäki-Joensuu	Heinävesi	K		K
Vihtavuori		Vri		Liikennepaikka	395+230	00248	Jyväskylä-Äänekoski	Laukaa	K		
Viala		Via		Liikennepaikka	154+288	00155	Riihimäki-Tampere	Akaa	K		
Viinijärvi		Vnj		Liikennepaikka	656+569	00440	Sillinjärvi-Viinijärvi, Pieksämäki-Joensuu	Liperi	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		
Vuohijärvi		Vhj		Liikennepaikka	221+308	00541	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		K
Vuojoki		Vjo		Liikennepaikka	318+501	01310	Kokemäki-Rauma	Eurajoki	K		
Vuokatti		Vkt		Liikennepaikka	868+838	00383	Nurmes-Kontiomäki, Vuokatti-Lahnaslampi	Sotkamo	M		K
Vuonilahti		Vsl		Liikennepaikka	705+240	00467	Joensuu-Nurmes	Lieksa	K		
Vuonos		Vns		Liikennepaikka	588+116	00863	Sysmäjärvi-Vuonos	Outokumpu		K	
Vuosaari	Nordsjö	Vsa		Liikennepaikka	50+184	01321	Kerava-Vuosaari	Helsinki	K	K	K
YKSPIHLAJA		Yks		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Kokkola-Ykspihlaja				
Ykspihlaja tavara		Ykst		Liikennepaikan osa (Ykspihlaja)	553+900	00315		Kokkola		K	K
Ykspihlaja väliratapiha		Yksv		Liikennepaikan osa (Ykspihlaja)	555+511	01326		Kokkola		K	K
Ylistaro		Yst		Seisake	439+558	00296	Seinäjoki-Vaasa	Seinäjoki			
Ylitornio	Övertorneå	Ytr		Seisake	946+041	00789	Tornio-Kolari	Ylitornio			
Ylivalli		Yiv		Liikennepaikka	302+016	00654	Tampere-Seinäjoki	Kurikka	K	K	K
Ylivieska		Yiv		Liikennepaikka	630+343	00320	Iisalmi-Ylivieska, Seinäjoki-Oulu	Ylivieska	M	K	K
Yläkoski		Ylk		Liikennepaikka	416+849	00867	Suonenjoki-Yläkoski	Suonenjoki		K	
Ylämylly		Yly		Liikennepaikka	639+019	00913	Pieksämäki-Joensuu	Liperi	K		K
Ylöjärvi		Ylö		Liikennepaikka	200+753	00211	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Ypykkävaara		Ypy		Liikennepaikka	729+780	00940	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo	K		K
Äetsä		Äs		Liikennepaikka	258+280	00174	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		K
Ähtäri	Etsari	Äht		Liikennepaikka	346+067	00265	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri	K		
Ämmänsaari		Äm		Liikennepaikka	750+448	00394	Kontiomäki-Ämmänsaari	Suomussalmi	M		
Äänekoski		Äki		Liikennepaikka	424+515	00252	Jyväskylä-Äänekoski, Äänekoski-Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

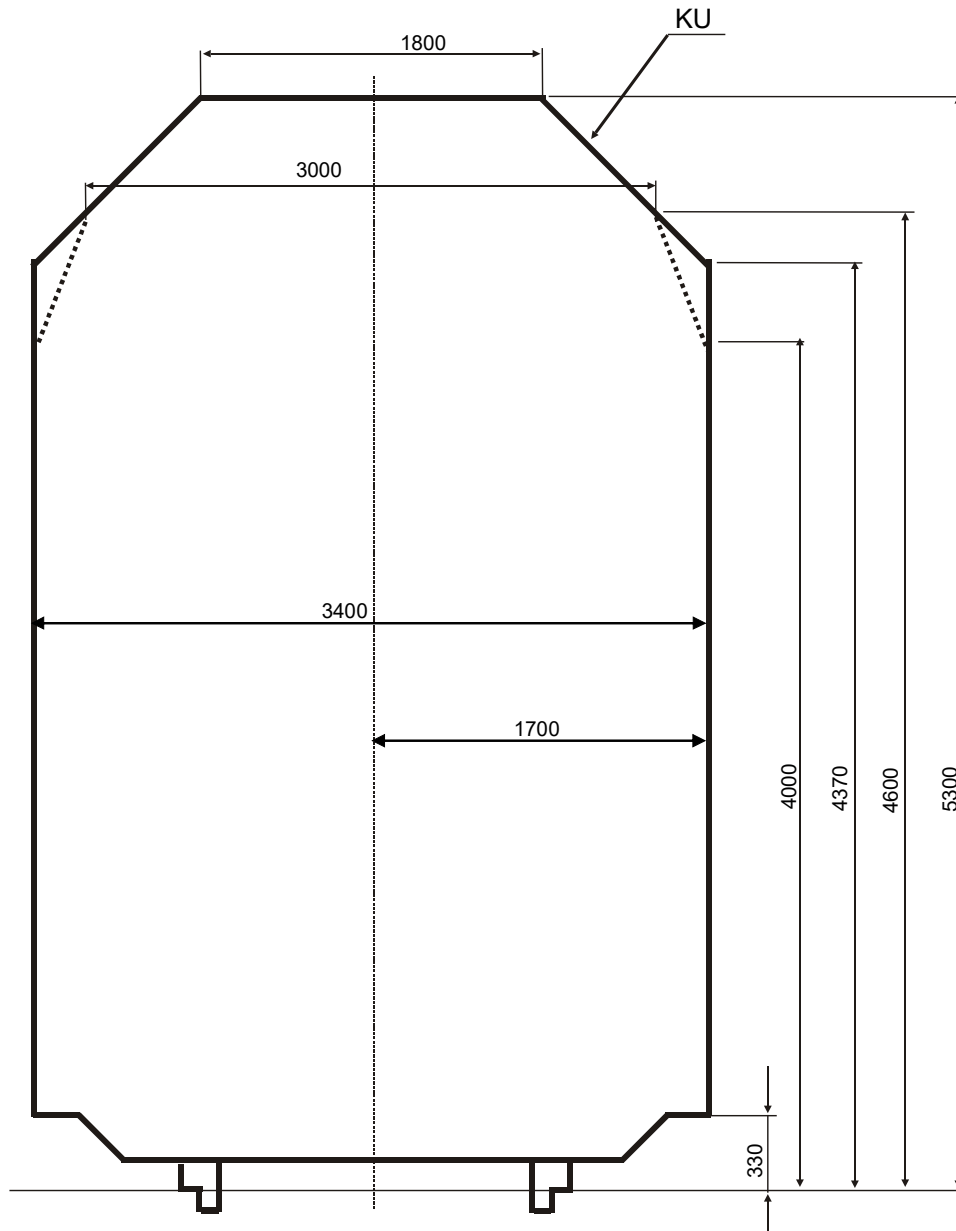
Liikennepaikka	Liikennepaikkakohtaiset seisontaraiteet
Ilmala ratapiha	131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 709, 710, 711, 712, 731, 732, 734, 735, 736, 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
Kouvola lajittelu	102, 116, 117, 120, 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, 188
Pieksämäki lajittelu	771, 772, 778, 779, 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, 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

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus/manuaalinen	Yksityisraiteita	Vaihtotyömahdollisuus
Haimoo		Hmo			87+700	Hyvinkää-Karjaa	Vihti	K		
Heikkilänkan- gas		Hg			762+500	Oulu-Kontiomäki	Oulu	K		
Honkaranta		Hkr			572+882	Iisalmi-Ylivieska	Kiuruvesi	K		
Iisalmen kolmioraide		Ilk			553+399	Iisalmi-Ylivieska	Iisalmi	K		
Jäniskorpi		Jnk			586+419	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		
Karvoskylä		Kvä			662+676	Iisalmi-Ylivieska	Nivala	K		
Kiilinkangas		Kkg			299+490	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Kuninkaanmä		Knm			38+500	Kerava-Vuosaari	Vantaa	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		
Pappilankang		Pkg			308+633	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Petas		Pet			17+170	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Puikkokoski		Pui			665+680	Kontiomäki-Vartius-raja	Paltamo	K		
Puolukkasuo		Puo			23+510	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Rahkola		Rla			412+650	Orivesi-Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Rasimäki		Rmk			602+460	Pieksämäki-Kontiomäki	Kajaani	K		
Raudaskylä		Rkä			691+015	Iisalmi-Ylivieska	Ylivieska	K		
Ruoneva		Rnv				Seinäjoki-Oulu	Siikajoki	K		
Ruskeasanta	Rödsand	Rs			28+760	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Saarela		Srl			594+018	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		
Salmenmäki		Sal				Seinäjoki-Oulu		K		
Temmesjoki		Tmj				Seinäjoki-Oulu	Liminka	K		
Tuomaanvaar- a		Tva			682+300	Kontiomäki-Vartius-raja	Ristijärvi	K		
Tupavuori		Tvu			260+100	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Tupos		Tup			736+500	Seinäjoki-Oulu	Kempele	K		
Viinikkala	Vinikby	Vkl			22+590	Vantaankoski-Havukoski	Vantaa	K		
Ylilikkälä		Yll			268+500	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		

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 – Viinuri		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 (-----) kuormaulottumapiirrokseseen (kuva 1).

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

Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen tai muiden kuormayksiköiden kuljetusehdot

Rautatieyrityksen tulee huomioida turvallisuusjohtamisjärjestelmässään kuormaulottuman ylittävät kuorma-autojen, niiden perävaunujen ja konttien kuljetukset.

Muut kuormaulottumaa suuremmat kuljetukset ovat erikoiskuljetuksia.

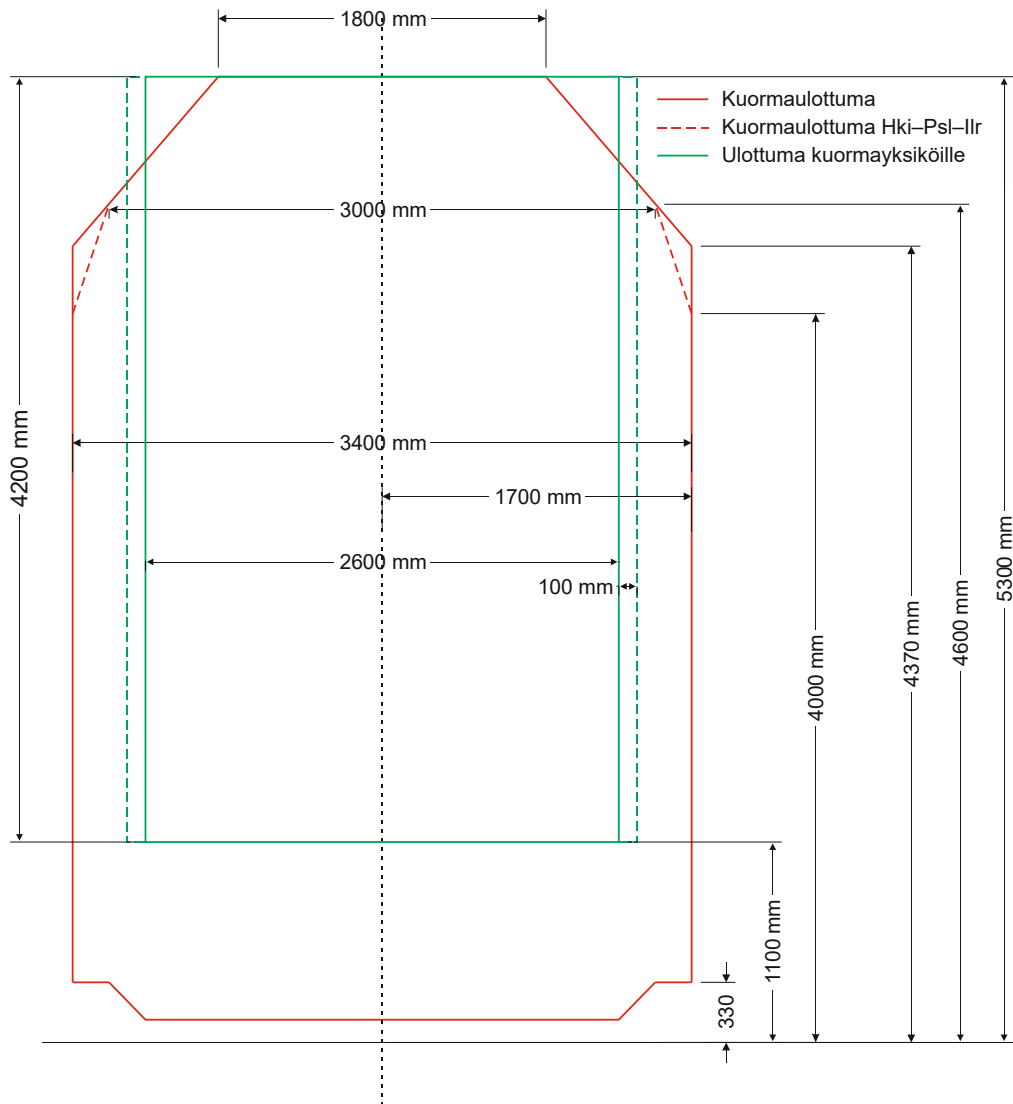
Kuormaus

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 vaunun lattiakorkeus on 1100 mm.

Kuormauksen suurin korkeus kiskon selästä ei saa ylittää 5300 mm ja sivusuuntainen kuormausepä tarkkuus saa olla enintään ± 100 mm.

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

Kuormausmitat on esitetty lisäksi kuvassa 2.



Kuva 2. Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen ja muiden kuormayksiköiden kuormausmitat.

Rataosat ja raiteet, joilla kuormaulottuman ylittävien vaunujen kuljetaminen 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 käytösäännön mukaisia läpiajettavia junakulkuteitä.

Jos taulukossa on mainittu jonkin liikennepaikan kohdalla raide, joka samaa raide-numeroa 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 kuormaamisesta, tarkastamisesta ja purkamisesta on noudatettava annettuja turvallisuusmääräyksiä.

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

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

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

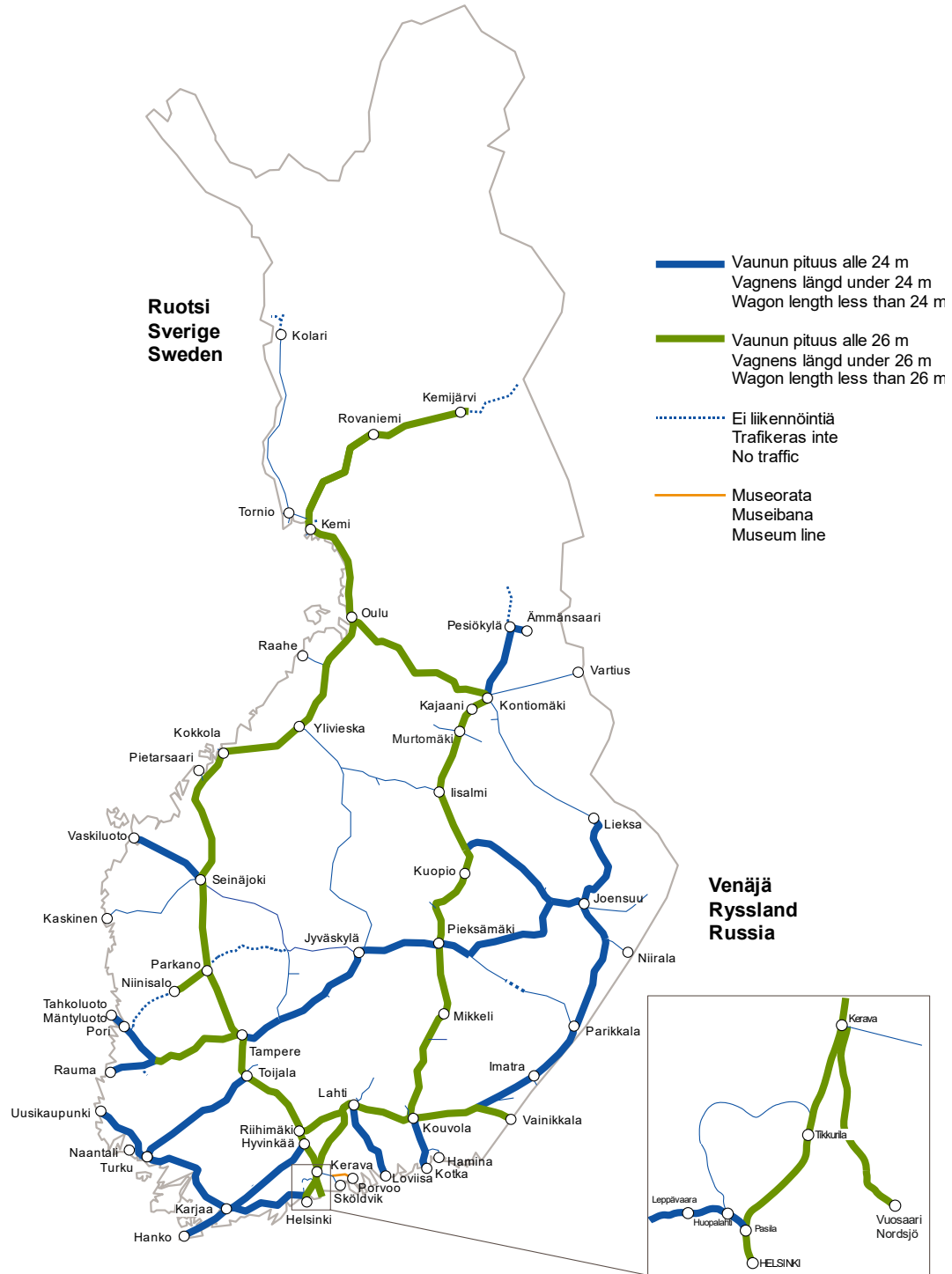
$24,0$ m \leq Vaunun pituus $\leq 26,0$ m	
XVIII	Helsinki–Oulu
XIX	Riihimäki–Kouvola–Vainikkala-raja
XX	Kerava–Hakosilta
XXI	Kouvola–Kontiomäki–Oulu–Kemijärvi
XXII	Lielähti–Kokemäki
XXIII	Parkano–Niinisalo
XXIV	Kerava–Vuosaari

Yhdistettyjen kuljetusten vaunukalusto

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] puskimi- neen / kyt- kentäpituus enintään	Telikeskiö- väli	Suurin ak- seliväli (si- simpien pyöräkerto- jen väli)	Esimerkki- vaunu
A	$s \leq 24,0 \text{ m}$	18,4 m	16,6 m	Rbnqss
B	$24,0 \text{ m} \leq s \leq 26,0 \text{ m}$	20,0 m	18,2 m	Sdggnqss-w



Kuva 3. Kuormautottoman ylittävien ajoneuvojen kuljettaminen eri rataosilla.

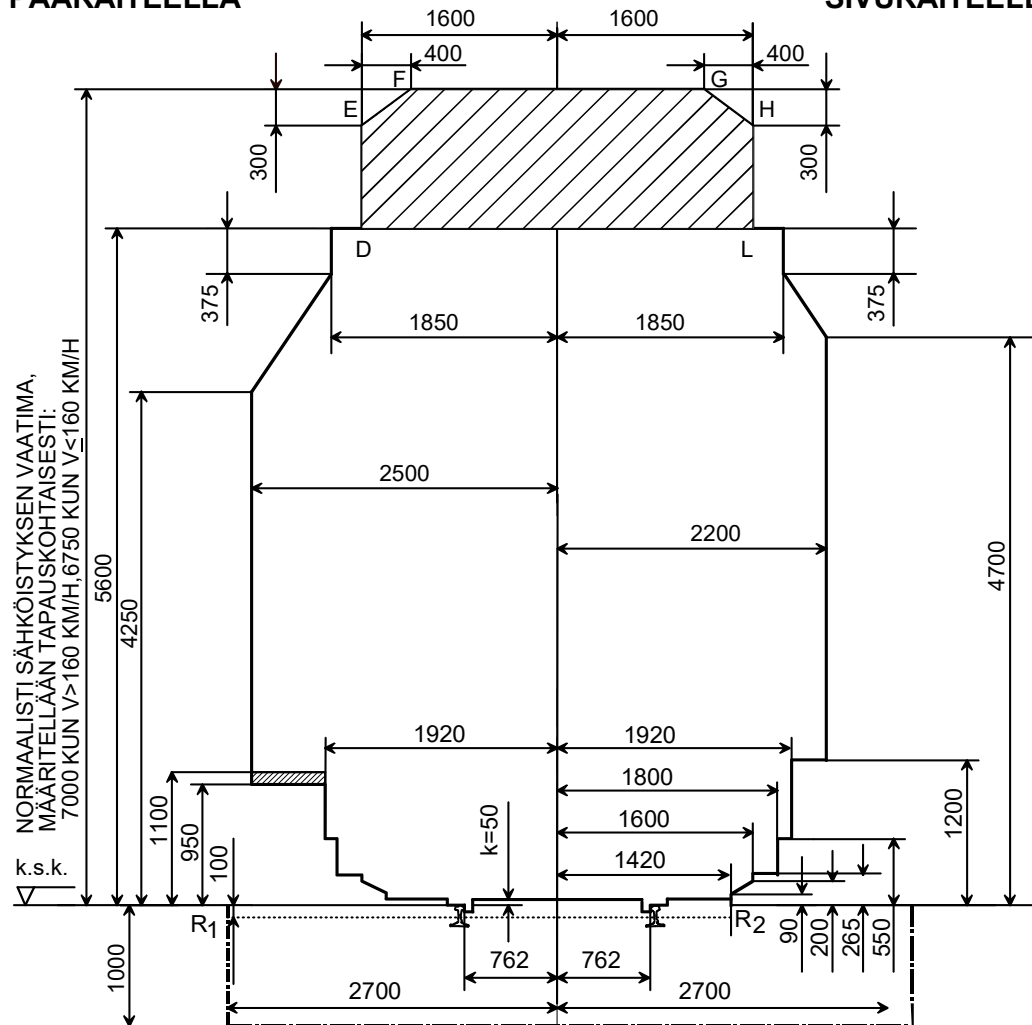
Aukean tilan ulottuma

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

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

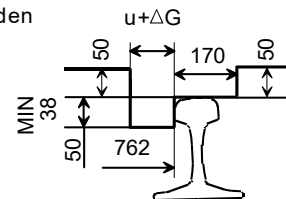
PÄÄRAITEELLA

SIVURAI TEELLA



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

- sähköistetyt ja sähköistettävät raiteet
- alue, johon saa asentaa vain radan merkkejä ja opastimia



LAIPPAURA

Kuva 1. ATUn päämitat.

Todellinen läpikulku-ulottuma

ATUa on noudatettava rakennettaessa ja asennettaessa uusia rakenteita ja laitteita raiteen läheisyyteen. ATU tai poikkeukset siitä muodostavat erikoiskuljetuksia silmällä pitäen ns. todellisen käytävissä 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 rataosuuksille ilmoitetun suurimman akselipainon, on yliraskas kyseiselle rataosuudelle. 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 kunnon 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.

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.

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.

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

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
Kokemäki–Harjavalta
Kokkola–Ykspihlaja
Riihimäki–Hakosilta
Luumäki–Joensuu
Imatra tavara–Imatrankoski-raja
Niirala-raja–Säkäniemi
Joensuu–Uimaharju
Kouvola–Pieksämäki

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

OSJD/GOST-normien mukaisten 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.

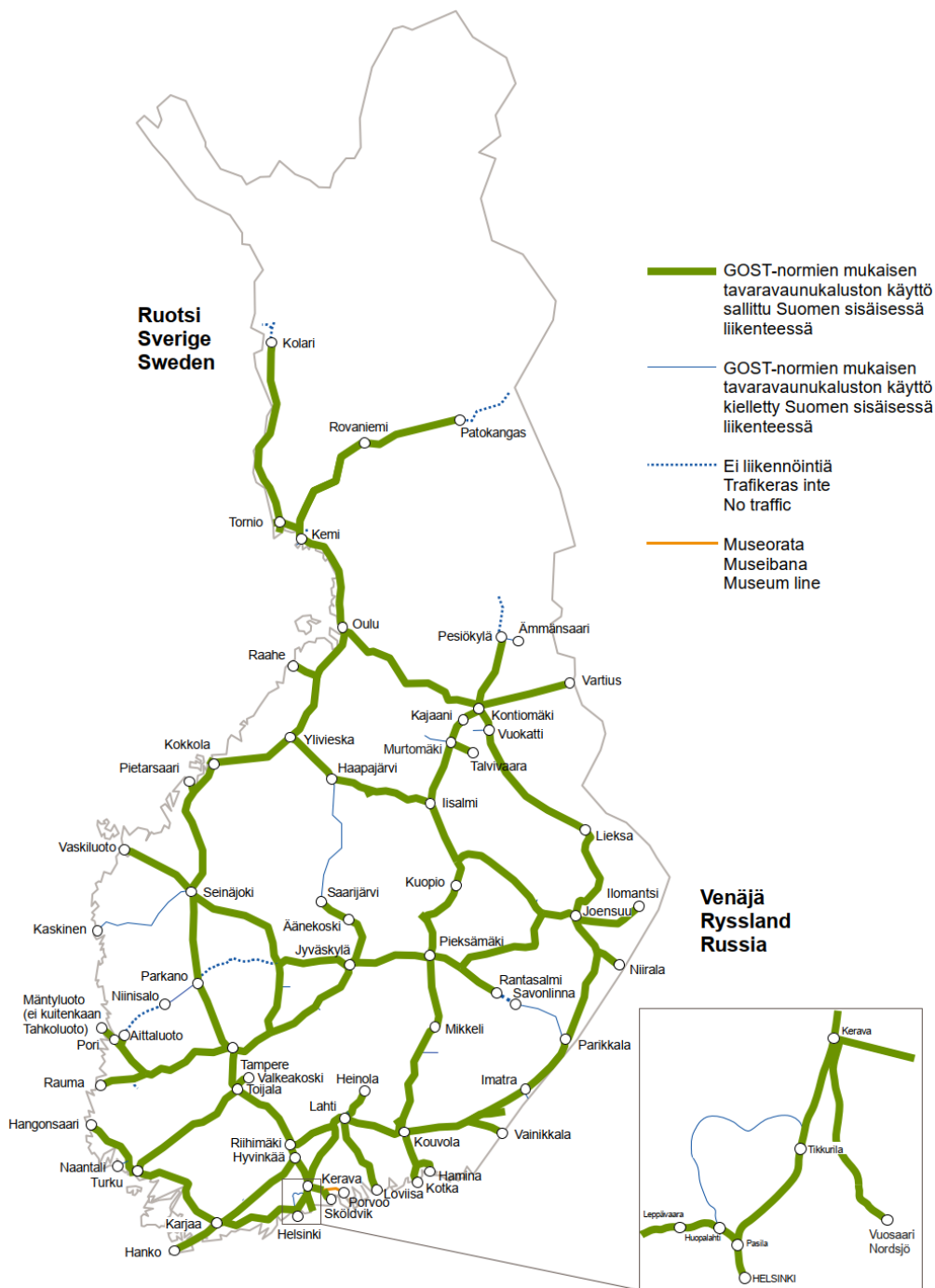
Em. ehdoista poiketen kuljettaminen on sallittu lisäksi seuraavilla rataosilla:

- Pori–Aittaluoto
- Lahti–Loviisa
- Lahti–Heinola
- Lieksa-Vuokatti

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 2 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

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 erkanemisvaihde–Pyhäkumpu

—

Oulu–Laurila

Oulu tavara

Laurila–Tornio-raja

—

Tornio–Kolari

Laurila–Kemijärvi

Rovaniemi
Misi
Kemijärvi

Kemijärvi–Patokangas

Kemijärvi

Oulu–Kontiomäki

Paltamo
Oulu tavara

Kontiomäki–Ämmänsaari

Hyrynsalmi
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 määrävä.

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 ²	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Dv12	50 ^{3, 4}	100	110	125	125	125
Dr14, lisäpainoin	–	50	75 ⁵	75 ⁵	75 ⁵	75 ⁵
Dr16	–	70	110	140 ⁶	140 ⁶	140 ⁶
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	– ⁷	90	90	90	90	90
Dr19	– ⁷	60	120	120	120	120
Dv19 9810 8000048-3	20	20	20	20	20	20
Dr20	– ⁷	80	90	120	120	120
Dr21	– ⁷	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 8129159-4	10	10	10	10	10	10
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

² A-päällysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla.

³ Kaarteissa, joiden säde on alle 600 m, on suurin nopeus 40 km/h. Rataosalla Äänekoski–Haapajärvi suurin nopeus on 60 km/h.

⁴ K30-vaihteiden poikkeavassa raiteessa 20 km/h.

⁵ Hinattaessa 80 km/h.

⁶ Ilman vaunuja joko yksinään tai monikäytössä 135 km/h.

⁷ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

Sarja	Päällysrakenneluokka					
	A ²	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Dr35 9810 8128001-9 ⁸	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 ⁹	200	210
Sr3	–	80	100	180	200	200
Moottorivaunut						
Sm1, Sm2	–	90	110	120	120	120
Sm3	–	100	110	180	200	220
Sm4	–	90	110	160	160	160
Sm5	–	90	110	160	160	160
Sm6	–	100	110	180	200	220
Dm12	50	100	110	120	120	120

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 ²	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 ¹⁰	60 ¹⁰ (80)	60 ¹⁰ (80)	60 ¹⁰ (80)
Tka7, nrot 239–242	50	80	80	80
Tka7, lumiauralla nrot 239–247	35 ¹⁰	60 ¹⁰ (80)	60 ¹⁰ (80)	60 ¹⁰ (80)
Tka7, hitsauskontilla nrot 168–238, 243–247	35	60	60	80
Tka8	35	60	80	80
Tka9 nro 91901	20 ¹¹	50 ¹¹	70 ¹¹	70 ¹¹
Otso4 nro 920001	20 ¹²	45	45	45

⁸ Hinattaessa 60 km/h.

⁹ Ilman vaunuja 160 km/h. Monikäytössä 160 km/h.

¹⁰ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

¹¹ Hinaus valmistajan ohjeiden mukaisesti.

¹² 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	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Radantarkastusvaunut				
Et nro 66	20 ¹³	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 ¹⁴	50	60	60	60
Lumiaurat				
Tla 90109691001-2	35	60	60	60
Kiskonhöyläyskoneet				
Tkh nro 894 ¹⁴	60	80	80	80
Raiteenvaihtokoneet				
Trk nro 870	20	20 (50)	20 (80)	20 (100)
Sepeliaurat				
Tsl nrot 880, 882, 884, 885, 890 ¹⁴	70	80	80	80
Tsl nro 883 ¹⁴	35	50	60	60
Tsl nro 888 ¹⁴	50	60	60	80
Tsl nro 889 ¹⁴	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 ¹⁵	50	70	70
Raiteentukemiskoneet				
Ttk1 ¹⁴ nrot 801–803, 821, 823, 831, 91042	60	80	80	80
Monitoimityökoneet				
Ttk1 ¹⁴ nrot 818–820	25 (50) ¹⁶	25 (50) ¹⁶	25 (50) ¹⁶	25 (50) ¹⁶

¹³Mittaajana toimivan ratateknisen asiantuntijan ja paikallisen kunnossapitäjän edustajan harkinnan mukaan sama kuin ko. rataosan suurin sallittu nopeus.

¹⁴ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

¹⁵ Apuvaunun max. akselipainolla 160 kN (16 t).

¹⁶ Vaihteissa 15 km/h.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Ttk1 ¹⁴ nrot 822, 824–829	50	50 (80)	50 (80)	50 (80)
Ttk1 ¹⁴ nro 830	60	85 (90)	85 (90)	85 (90)
Ttk1 ¹⁴ nrot 832, 833	50	80	80	80
Ttk1 nro 834	50 ¹⁷	80	80	80
Ttk1 ¹⁴ nro 91041	60	60	60	60
Ttk1 nro 91042	60	70	70	70
Ttk1 nro 9910 9121916-8	– ²⁰	80	80	80
Ttk1 nro 9010 9122002-9	50	80	80	80
Ttk1 nro 9010 9122003-7	50	80	80	80
Ttk1 nro 9010 9422001-8	50	80	80	80
Vaihteentukemiskoneet				
Ttk2 nrot 841, 844, 849 ¹⁴	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	– ¹⁷	60	75	90 (100)
Ttk2 nro 859	20 ¹⁷	60	75	90 (100)
Ttk2 nro 91051	15	35	50	70 ¹⁸
Ttk2 nro 9010 9421002-8	– ²⁰	80	80	80
Ttk2 nro 9010 9422845	50	80	80	80
Ttk2 nro 9010 9424101	50	80	80	80
Ttk2 99109124101-8	–¹⁹	90	100	100
Ttk2 nro 9926 0221002-1	80	80	80	80
UTtk nro 9926 0121006-3	– ²⁰	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	– ²⁰	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				

¹⁷ A-rataluokkaan kuuluvilla ratapihojen sivuraiteilla enintään 20 km/h

¹⁸ Risteysvaihteissa 5 km/h pienen pyörähalkaisijan (440 mm) takia.

¹⁹ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

²⁰ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
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) ²¹	15 (60) ²¹
Johdonvetokoneet				
Tnv-sr nrot 911002, 911003	40 (40)	40 (60)	40 (80)	40 (100)

Museovetokaluston suurimmat sallitut nopeudet

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

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A ²²	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Dr12	20 ²³	60 ²⁴	90	120
Dr13	20 ²³	100	110	120
Dv15	60	75 (80)	75 (80)	75 (80)
Dv16	60	85	85	85
Hr1	20 ²³	80	100	110 ²⁵
Hv1	60	80	80	80
Hv3	20 ²⁶	70	70	70
Pr1	20 ²³	80	80	80
Tk3	60	60	60	60
Tr1	20 ²³	80	80	80
Tv1	60	60	60	60
Vr1	40 ²⁷	40	40	40
Rau 2	70	70	70	70
Dm7	70	95	95	95
Dm9	50	100	110	120

Vetokaluston käyttö A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla

Asia löytyy Väyläviraston ohjeesta *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)*.

²¹ Hinausnopeus 80 km/h, kun siirrettävä vastapaino on sijoitettu nosturin liitevaunuun.

²² A-päälysrakenneluokkaan kuuluvat sivuradat ja ratapihojen sivuraiteet, ks. kohta Vetokaluston käyttö A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla

²³ Liikennöinti sallittu vain sivuraiteilla.

²⁴ Rataosilla Orivesi–Haapamäki ja Haapamäki–Jyväskylä 80 km/h.

²⁵ Ilman vaunuja joko yksinään tai monikäytössä 100 km/h.

²⁶ K30-vaihteiden poikkeavalla raiteella suurin sallittu nopeus 20 km/h

²⁷ 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 ²⁸	60 ²⁸	60 ²⁸	60 ²⁸	60 ²⁸
Raideristeykset	35 ²⁹	90 ²⁹	90 ²⁹	90 ²⁹	90 ²⁹	90 ²⁹
Poikkeava raide						
Lyhyet vaihteet R = 165 m	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹
Lyhyet vaihteet	35	35	35	35	35	35
Lyhyet vaihteet, kun akselipaino on yli 225 kN	—	10	20	20	20	35
Pitkät vaihteet						
R = 500 m	—	—	—	60	60	60
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m, akselipaino enintään 225 kN	—	80	80	80	80	80
R = 900 m, akselipaino yli 225 kN	—	—	—	60	60	60
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
R = 3000 m	—	—	—	—	—	160
Varmuuslukituksesta riippumaton vaihde						
Suora ja poikkeava raide	30 ²⁹	30 ²⁹	30 ²⁹	30 ²⁹	30 ²⁹	30 ²⁹

Päällysrakenneluokat esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa.

²⁸ Tapauskohtaisesti 90 km/h.

²⁹ Merkitty nopeusmerkein

VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä

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

1 Väyläviraston vastuut

1.1 Junien VIRVE-verkon liittymät

Väylävirasto vastaa junien kuljettajien käyttöön tulevista VIRVE-verkon ohjaamoriipuhelinten liittymä- ja pääkäyttäjämaksuista. Junalla tarkoitetaan kalustoyksikköä, joka liikkuu valtion rataverkolla noudattaen junaliikenteen sääntöjä.

Muilta osin rautateiden puheviestinnän hinnoittelussa noudatetaan RAILI-palvelun käyttöluoaehtoja sekä RAILI-palvelun hinnastoa.

1.2 Turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän toiminnallisuudet

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

1.3 Radioverkkojen sisäpeitot

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

1.4 Puheluiden tallentaminen

Väylävirasto vastaa liikenteenohjauksen puheluiden tallentamisesta.

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

2 Turvallisuustodistuksen haltijan vastuut

2.1 Junien ohjaamoriipuhelimet

Turvallisuustodistuksen haltija hankkii juniinsa tarvitsemansa ohjaamoriipuhelimet. Turvallisuustodistuksen haltija vastaa siitä, että junien ohjaamoriipuiden 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

Riipuhelut ovat alttiita erilaisille viiveille, häiriöille ja katkokille, joita aiheuttaa mm. sääolosuhteista, ulkoisista riipuhäiriöistä, laite- ja ohjelmistovioista sekä muutoksista verkossa, riipuhelimeissa ja niiden lisälaitteissa. Riipuhelimen asento suhteessa tukiasemaan ja käyttäjäänsä sekä sisätilat, rakennukset ja rakennelmat, jotka vaimentavat riipusignaaleja, voivat heikentää riioverkon kuuluvuutta. Riipuhelu saattaa katketa kesken työturvallisuuden kannalta kriittistä työvaihetta. Riipuhelun katkeamisen vaikutus työhön ja turvallisuuteen korostuu sen vuoksi, ettei yhteys palaudu itsestään, vaan käyttäjän pitää tehdä uusi riipuhelyitys. Uusikaan riipuhelu 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 riioverkon 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 työhjeiden 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 liikakuorma 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 2. 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: painevai- kutaus
	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: painevai- kutaus
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: painevai- kutaus
	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: painevai- kutaus

Rata- nro	Rataosa	Paikka / koh- teen nimi (tun- nelin pituus / sillan EN 15528 -luokka ja suu- rin sallittu aks- selipaino)	Km-si- jainti	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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
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: painevai- kutus
	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: painevai- kutus
002	Koke- mäki-Pori	Nakkila tärinära- joitus	305+000- 306+000	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h

Rata- nro	Rataosa	Paikka / koh- teen nimi (tun- nelin pituus / sillan EN 15528 -luokka ja suu- rin sallittu aks- selipaino)	Km-si- jainti	Nopeusrajoitus
	Koke- mäki-Pori	Ulvila tärinärajoi- tus	315+000- 317+000	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Koke- mäki-Pori	Pori tärinärajoi- tus	322+000- 324+000	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Pori-Män- tyluoto	Pori tärinärajoi- tus	334+000- 337+000	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
003	Helsinki- Riihimäki	Jokela tärinärajoi- tus	47+950- 49+950	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
004	Jyvä- skylä-Ää- nekoski	Kangasvuori (tun- neli, 2735 m)	380+028 - 382+763	50 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
005	Kouvola- Pieksä- mäki	Venekallio (tunneli, 180 m)	204+400 - 204+580	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Kouvola- Pieksä- mäki	Vuohijärvi (tunneli 191 m)	222+400 - 222+591	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Kouvola- Pieksä- mäki	Kulonpalonvuori (tunneli, 418 m)	232+075 - 232+493	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
005	Pieksä- mäki- Kontio- mäki	Mustamäki (tunneli, 249 m)	416+960 - 417+211	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Pieksä- mäki- Kontio- mäki	Mustavuori I (tun- neli, 283 m)	417+791 - 418+075	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Pieksä- mäki- Kontio- mäki	Mustavuori II (tunneli, 374 m)	418+341 - 418+718	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Pieksä- mäki- Kontio- mäki	Pieni Neulamäki (tunneli, 1003 m)	454+288 - 455+291	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Pieksä- mäki- Kontio- mäki	Tikkalansaaren nostosilta (E5 350 kN)	472+817	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta

Rata- nro	Rataosa	Paikka / koh- teen nimi (tun- nelin pituus / sillan EN 15528 -luokka ja suu- rin sallittu akselipaino)	Km-si- jainti	Nopeusrajoitus
	Pieksä- mäki- Kontio- mäki	Honkasalmen rata- silta (D4 225 kN)	527+080	Henkilöjunat 120 km/h Tavarajunat 120 km/h Syy: huono kunto
006	Riihimäki- Kouvola	Hollola tärinära- joitus	116+200 – 118+000	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Riihimäki- Kouvola	Lahti tärinärajoi- tus	124+962 – 125+400	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Riihimäki- Kouvola	Koria tärinärajoi- tus	182+900 – 186+400	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 30 km/h
006	Parikkala- Säkäniemi	Paksunniemi (tun- neli, 26 m)	399+111 – 399+137	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Parikkala- Säkäniemi	Syrjäsalmen rata- silta (D4 225 kN)	445+395	Henkilöjunat 10 km/h Tavarajunat 10 km/h Syy: huono kunto
006	Joensuu- Kontio- mäki	Pielisjoen ratasilta (E4 250 kN)	625+146	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta
	Joensuu- Kontio- mäki	Uimasalmen rata- silta (E4 250 kN)	673+486	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: avattava silta
007	Kerava- Lahti	Järvenpää tä- rinärajoitus	35+800- 36+200	akselipainoltaan yli 160 kN ta- varajunat 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 tärinära- joitus	Etelästä pohjoiseen 726+900- 729+200 Pohjoi- sesta ete- lään 726+900- 729+200	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Tuomioja- Oulu	Kempele tärinära- joitus	740+550 – 748+880	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 rajoi- tusta.</i>

Rata- nro	Rataosa	Paikka / koh- teen nimi (tun- nelin pituus / sillan EN 15528 -luokka ja suu- rin sallittu akselipaino)	Km-si- jainti	Nopeusrajoitus
	Tampere– Jyväskylä	Lahdenvuori (tun- neli, 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 (tun- neli, 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: painevai- kutukset
014	Parikkala– Savon- linna	Kyrönsalmen rata- silta (D4 225 kN)	483+659	Henkilöjunat 20 km/h Tavarajunat 20 km/h Syy: avattava silta
	Parikkala– Savon- linna	Kyrönniemi (tunneli, 336 m)	483+892 – 484+214	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
017	Siilinjärvi– Viinjärvi	Virraskosken rata- silta	533+833	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: huono kunto
023	Haapa- mäki–Jy- väskylä	Möykynmäki (tun- neli, 350 m)	365+969 – 366+319	50 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
023	Jyväskylä–Pieksä- mäki	Pönttövuori (tunneli, 1429 m)	394+476 – 395+905	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Jyväskylä–Pieksä- mäki	Heinlammen alikulkusilta (E4 250 kN)	448+690	Henkilöjunat 80 km/h Tavarajunat 80 km/h Syy: liian pieni tukikerros
024	Varkaus- Viinjärvi	Pirtinvirran rata- silta (D4 225 kN)	425+570	Henkilöjunat 40* km/h Tavarajunat 40* km/h Syy: avattava silta * = Silta ja kiskonjatkokset lu- kittavissa, jolloin 60 km/h

Rata- nro	Rataosa	Paikka / koh- teen nimi (tun- nelin pituus / sillan EN 15528 -luokka ja suu- rin sallittu ak- selipaino)	Km-si- jainti	Nopeusrajoitus
	Varkaus- Viinijärvi	Taipaleen kana- van ratasilta (D4 225 kN)	426+855	Henkilöjunat 30* km/h Tavarajunat 30* km/h Syy: avattava silta * = Silta ja kiskonjatkokset lu- kittavissa, jolloin 60 km/h
123	Huopa- lahti–Ha- vukoski	Malminkartano (tunneli, 230 m)	10+636– 10+866	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Huopa- lahti–Ha- vukoski	Kivistö (tunneli, 432 m)	18+122– 18+554	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Huopa- lahti–Ha- vukoski	Lentoasema (tun- neli, 8260 m)	21+388– 29+636	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
125	Kerava– Vuosaari	Savio (tunneli, 13575 m)	32+659– 46+234	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
	Kerava– Vuosaari	Labbacka (651 m)	48+728– 49+379	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoi- tusta.</i>
131	Kerava– Sköldvik	Kerava tärinära- joitus	30+700– 31+650	kaikki junat 40 km/h
	Kerava– Sköldvik	Nikkilä tärinärajoi- tus	38+850– 40+160	kaikki junat 40 km/h
141	Hyvinkää- Karjaa	Ojakkala tärinära- joitus	102+000- 103+500	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Nummela tä- rinärajoitus	108+500- 109+500	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Lohja tärinärajoi- tus	120+600- 128+500	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Hyvinkää- Karjaa	Lohja tärinärajoi- tus	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 rajoi- tusta.</i>
	Kouvola- Kotka	Myllykoski tä- rinärajoitus	200+700 – 203+100	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Kouvola- Kotka	Keltakangas tä- rinärajoitus	207+300 – 207+700	kaikki junat 40 km/h

Rata- nro	Rataosa	Paikka / koh- teen nimi (tun- nelin pituus / sillan EN 15528 -luokka ja suu- rin sallittu ak- selipaino)	Km-si- jainti	Nopeusrajoitus
222	Juuri- korpi–Ha- mina	Suurivuori (tunneli, 765 m)	236+028 – 236+793	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
246	Lappeen- ranta– Metsä- Saimaa	Voisalmensaari (tunneli, 198 m)	290+167 – 290+365	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
251	Lahti-Hei- nola	Jyrängön ratasilta (D4 225 kN)	166+604	Henkilöjunat 30 km/h Tavarajunat 30 km/h Syy: huono kunto
321	Toijala– Turku	Toijala tärinära- joitus	150+400 – 150+900	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST -normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Toijala– Turku	Loimaa tärinära- joitus	208+000 – 210+600	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
	Toijala– Turku	Turku tärinärajoit- us	271+900 – 273+700	yli 2500 tonnin junat, joissa OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h
349	Pori-Män- tyluoto	Tahkoluodon ra- tasilta (E4 250 kN)	343+792	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta
441	Seinäjoki– Kaskinen	Seinäjoen rata- silta C4 200kN)	419+367	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki– Kaskinen	Kyrönjoen rata- silta (C4 200kN)	442+875	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki– Kaskinen	Nenättömän- luoman ratasilta (C4 200kN)	446+650	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki– Kaskinen	Kurikka tärinära- joitus	450+495 – 452+000	kaikki junat 40 km/h
	Seinäjoki– Kaskinen	Kainastonjoen ra- tasilta (C4 200kN)	482+348	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki– Kaskinen	Teuvanjoen rata- silta (C4 200kN)	502+165	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Seinäjoki– Kaskinen	Närpiönjoen rata- silta (C4 200kN)	518+951	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen

Rata- nro	Rataosa	Paikka / koh- teen nimi (tun- nelin pituus / sillan EN 15528 -luokka ja suu- rin sallittu ak- selipaino)	Km-si- jainti	Nopeusrajoitus
	Seinäjäki- Kaskinen	Kaskistensalmen ratasilta (C4 200kN)	528+922	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: sillan elinkaaren varmista- minen
531	Oulu- Kontio- mäki	Oulu tärinärajoi- tus	762+800 - 763+800	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 45 km/h
	Oulu- Kontio- mäki	Muhos tärinärajoi- tus	786+000 - 790+300	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 50 km/h
	Oulu- Kontio- mäki	Vaalansalmen ra- tasilta (D4 225 kN)	843+637	Henkilöjunat 80 km/h Tavarajunat 80 km/h Syy: huono kunto
	Oulu- Kontio- mäki	Kiehimänjoen ra- tasilta (D4 225 kN)	902+658	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: huono kunto
731	Joensuu- Viinijärvi	Joensuu tärinära- joitus	631+100 - 631+700	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja 40 km/h

Arvio radan kunnosta aiheutuvista nopeusrajoituksista aikataulukaudella 2025

Alla on luetteloitu radan aikaisempaan kuntoon ja tiedossa oleviin rajoituksiin perustuva taulukon julkaisuhetken paras arvio radan kunnosta johtuvista nopeusrajoituksista vuonna 2025. Tilanteessa voi tapahtua muutoksia arviointihetken ja vuoden 2025 välillä.

Rata-osa-nro	Liikennepaikka	Km alku	Km loppu	Pituus (m)	Rajoitus	(Norm. nopeus)	Nimi	Selite	Poistumispvm	Kategoria
001	Pik	0182+623	0183+249	626	130	(160)	Piikkiö	pysyvä 130	Ei tiedossa	raiteen kunto
001	Kni	15+910	15+930	20	80	(120)	Kauniaisten laituri-polku	Poistuu ESKA:n myötä	31.12.2027	tasoris-teys
001	Kut	198+601	200+258	1657	40	(60)	KUTU-työmaa Turku I	Tilapäinen nopeusrajoitus. Nopeusrajoitusuunnitelma 91B.	31.12.25	hanke
001	Kut	200+7	201+540	1533	40	(60)	KUTU-työmaa Turku II	Tilapäinen nopeusrajoitus. Nopeusrajoitusuunnitelma 91B.	31.12.25	hanke
003	Mat	160+375	163+700	3325	170	(200)	Mattila-Lempäälä geometria	Kahdessa kaarteessa viistekaltevuuden lupa-arvo. Turvalaitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa	raiteen geometria
005	Skv	590+800	591+0	200	50	(80)	Sukevan sillan tulopenkereen geometria	Sn50 tois-taiseksi, Raudajoen sillan geometrian takia.	Ei tiedossa	silta
006	Kra	182+000	182+050	50	140	(170)	Korian ylikulkusilta		Ei tiedossa	silta
006	Pus	445+300	445+500	200	10	(80)	Syrjäsalmen sillan asennustyömaa	Nopeusrajoituksen 4958 Syrjäsalmen silta sn10 asennus. (Kesälahti) - (Puhos) 445+300 - 445+500	Ei tiedossa	silta
008	Vti	0684+968	0685+017	49	160	(200)	Vihannin ylikulkusilta	Silta-aukon koko johtaa nopeusrajoitukseen	Ei tiedossa	silta
008	Rki	0705+403	0705+447	43	140	(190)	Ruukin ylikulkusilta	Rajoitus kallistuvakorille	Ei tiedossa	silta
008	Kvu	923+740	924+113	373	80	(130)	Koivun rajoitus	Turvalaitteiden käyttöohjeet	Ei tiedossa	raiteen geometria

Rata- osa- nro	Li- ken- ne- paik- ka	Km alku	Km loppu	Pi- tuus (m)	Ra- joi- tus	(Norm . no- peus)	Nimi	Selite	Poistu- mis- pvm	Kate- goria
008	Ii	789+3 50	789+60 0	249	50	(140)	Iijoen ra- tasilta	Raiteen kunto.	31.12.30	silta
008	Lpa	440+6 91	441+05 7	366	140	(160)	Lapuan rajoitus		Ei tie- dossa	rai- teen geo- met- ria
008	Hm	472+7 05	475+16 3	2458	160	(190)	Härmän rajoitus		Ei tie- dossa	rai- teen geo- met- ria
008	Vti	480+0 45	482+81 5	2770	160	(200)	Voltti- Köykkäri rajoitus		Ei tie- dossa	muu
008	Jpa	496+1 25	497+42 7	1302	160	(200)	Jepuan rajoitus		Ei tie- dossa	rai- teen geo- met- ria
008	Hd	774+8 00	775+00 0	200	100	(140)	Haukipu- taan rajo- itus		Ei tie- dossa	silta
008	Ii	804+2 30	806+54 0	2310	80	(140)	Ii-Mylly- kangas		Ei tie- dossa	muu
008	Mkk	425+0	425+20 0	212	80	(120)	Munakan ratasilta	Rautatiesillan kunto	31.12.25	silta
008	Lla	870+9 00	871+10 0	201	50	(105)	Kortelai- sen taso- risteys	Tilapäinen no- peusrajoitus, ylikäytä- vänäkymä huono	31.12.25	taso- ris- teys
066	Mko	297+3 10	297+95 0	639	80	(100)	Louheikon tsr	Nopeusrajo- itus Louheikon tasoristeys, sn 80 km/h pysy- vä.	Ei tie- dossa	taso- ris- teys
066	Klo	294+4 00	294+60 0	199	80	(100)	Vastapen- ger Kolho	Nopeusrajo- itus sn80 Emma ajon jäljiltä. Peh- meikköalue, vaatii pohjan- vahvistustöitä. Tarkoitus muuttaa pysy- väksi.	Ei tie- dossa	rai- teen kunto
314	Msä	156+3 0	156+16 7	137	20	(50)	Metsä- kansa ta- soristeys- valolaitos	Metsäkansan tasoristeys- valolaitoksen riit- tävän hälytys- osuuden vuoksi tarvi- taan nopeus- rajoitus 20km/h Rajo- itus voimassa vain Valkea- kosken suunta	Ei tie- dossa	taso- ris- teys
321	Mri	273+1 92	274+11 00	1908	40	(60)	KUTU-työ- maa Turku III	Tilapäinen no- peusrajoitus.	31.12.25	muu

Rata- osa- nro	Li- ken- ne- paik- ka	Km alku	Km loppu	Pi- tuus (m)	Ra- joi- tus	(Norm . no- peus)	Nimi	Selite	Poistu- mispvm	Kate- goria
								Nopeusrajoitussuunnitelma 91B.		
431	Iky	457+836	458+036	200	80	(120)	Seinäjoen Isokyrö		Ei tiedossa	silta
441	Ksk	528+995	529+970	975	30	(60)	Kaskisten tasoristeys	Tasoristeysturvallisuuden vuoksi. Toistaiseksi voimassa.	Ei tiedossa	tasoristeys
513	Tor	885+270	885+637	367	70	(100)	Tornion tasoristeys	Tasoristeyslaitoksesta johtuva rajoitus.	Ei tiedossa	tasoristeys
513	Tor	884+304	886+112	674	70	(100)	Kivirannan tasoristeys	Tasoristeyslaitoksesta johtuva rajoitus.	Ei tiedossa	tasoristeys
552	Psk	732+381	733+213	832	20	(50)	Pesiökyllän rajoitus	Sn20 nopeusrajoitus raitteilla R002 kmv 732+380 - 733+250. Jo aiemmin ollut rajoitus, nyt etumerkit lisätty. Arvio poistosta Pesiokyllän tulevien ratahankeiden yhteydessä.	Ei tiedossa	rumpu

Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys

1 Etusijajärjestyksen rakenne

Etusijajärjestys määrittelee junien väliset prioriteetit rautatiereitin 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 kapasiteettikiintiö, joilla varmistetaan, että ainakin tietty määrä kyseisen kategorian junia voidaan ajaa.
- Rataverkon haltijalla on lain perusteella tietyissä poikkeustapauksissa mahdollisuus poiketa prioriteettisäännöistä, jos niiden soveltaminen joutaisi 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 (määritetty verkostoluokituksessa).	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 ratakapasiteetin 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 reitit	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.

Length of journey	Train category	Criteria	Current volume of category
Pitkä	Integroitu kaukojunaliikenne	Nopea, säännöllinen ja toistuva aikataulurakenne, merkittävät vaihtoyhteydet ja integroidut kalustokierrot.	Suurin osa nykyisistä kaukojunista
	Nopea kaukojunaliikenne	Nopea kalusto, mutta kaikki integroidun kaukojunan kriteerit eivät täyty.	Noin 10% nykyisistä kaukojunista.
Pääosin lyhyt	Lähijunaliikenne	Säännöllinen aikataulurakenne, tiheät vuorovälit ja sidotut kalustokierrot	Suurin osa lähi- ja taajamajunista
	Kaupunkijunaliikenne	Erikoistuneen ratakapasiteetin junareittien ensisijainen liikenne, Helsingin kaupunkiraitteiden junat.	Kaikki kaupunkiraitteiden junat
Pitkä tai lyhyt	Muu henkilöjunaliikenne	Junat, jotka eivät kuulu muihin henkilöliikenteen kategorioihin.	Alle 10% nykyisistä kaukojunista, yöjunat, harvemman vuorovälin lähi- ja taajamajunat
Pitkä tai lyhyt	Integroitu tavarajunaliikenne	Kuljetuksen aikakriittisyys ja sidotut kalustokierrot	Osa tavarajunista
	Muu tavarajunaliikenne	Tavarajunat, jotka eivät täytä integroidun tavarajunan ehtoja	Osa tavarajunista
Pitkä tai lyhyt	Muu liikenne	Esimerkiksi veturisiirrot, vaihtotyöliikenne, työkoneet, poikkeusliikenne, koeajot.	Kaikki muu liikenne

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

Integroitu kaukojunaliikenne

- Junalla on kaupallisia pysähdyksiä vähintään kahden maakuntakeskuksen alueella ja sen kulkumatkan pituus on vähintään 100 km.
- Juna liikennöidään toistuvasti ja säännöllisesti.
 - Esimerkiksi sesonkiluoteisesti (lyhyempi ajanjakso kuin aikataulukauden kahden muutosajankohdan välinen ajanjakso) ajettavat junat eivät täytä kriteeriä.
- Juna liikennöidään koko matkallaan radan maksinopeuteen kykenevällä kalustolla tai vähintään 200 km/h kalustolla, jos radan maksinopeus on tätä suurempi.
- Juna on osa integroitua kalustokiertoa.
 - Kalustolla on selvärajaiset kääntoaikavaatimukset 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 kulkuaika).
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 kulkuaikojen 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 kulkuaikoina säännölliset vuorovälit, vuoroväli kulkuaikoina enintään 60 minuuttia. Palvelukokonaisuudella voidaan tarkoittaa myös lähi- ja kaukojunien yhdessä muodostamaa kokonaisuutta, jos reitillä ei ole muuta tiheämpää lähijunatarjontaa.
 - Vähäiset kulkuaikojen 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.

Huom! Kansainväliset henkilöjunat jaetaan yllä mainittuihin henkilöjunakategorioidiin niiden ominaisuuksien perusteella ja niiden prioriteetti määräytyy kyseisen kategorian mukaan samalla tavalla kuin kansallisten junien prioriteetit.

Integroitu tavarajunaliikenne

1. Junalla on selkeä aikatauluvaatimus (esim. tehtaan/varaston/sataman purkutai lastausaika) ja kytkytyminen teollisuuden prosesseihin tai logistiikan kuljetusketjuihin TAI
Juna on osa yksiselitteistä kalustokiertoa, jossa käytetään menoja paluujunassa tiettyä kuljetustarkoitukseen sidottua vaunukalustoa. Junan ajamatta jättäminen tai merkittävä aikataulun siirtäminen rikkoo kalustokierroa (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 täyttämistä, ei siinä jollekin junalle määritelty prioriteetti voi aina tarkoittaa kapasiteetin etuoitto-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.

Laajoissa konfliktitilanteissa valitaan ratkaisu, jossa perumiset kohdistuvat alimpien kategorioiden junille ja pienemmät haitat kohdistuvat mahdollisimman alhaisen kategorioiden junille kullakin reittiprofiililla.

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 junakategorioiden välillä

Reittiprofiili/junakategoria	Helsingin seudun junareitit	Etelä-Suomen pääjunareitit	Henkilö- ja tavaraliikenteen junareitit	Tavaraliikenteen junareitit	Erikoistuneen ratakapasiteetin junareitit	
					Kaupunkiradat	Kerava-Vuosaari
Integroitu kaukojunaliikenne	1	1	1	3 *	-	-
Nopea kaukojunaliikenne	3	3	3	4 *	-	-
Lähijunaliikenne	2	2	4	5 *	-	-
Muu henkilöliikenne	4	4	5	6 *	-	-
Integroitu tavarajunaliikenne	5	5 *	2	1	-	1
Muu tavarajunaliikenne	6	6 *	6	2	-	2
Kaupunkijunaliikenne	-	-	-	-	1	-
Muu liikenne	7	7	7	7	-	-



Kuva 1. 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 kehittämiselle 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 takia, 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 toimivat yhteydet.

Kapasiteettikiintiön mukaisen junan aikataulu voi sisältää jonkin verran enemmän ylimääräisiä pysähdyksiä ja väistämisiä verrattuna siihen, että junan prioriteetti-asema 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.

Väylävirasto voi lisäksi määritellä kapasiteettikiintiöitä ratatöiden tai muiden tilapäisten kapasiteettirajoitteiden ajaksi osaksi aikataulukautta.

Kapasiteettikiintiöt julkaistaan [Väyläviraston verkkosivuilla](#).

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.

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	Muille junille aiheutuvien muutosten määrä

Prioriteetti	Kaukoliikenne *	Lähi- ja kaupunkijuna-liikenne	Tavaraliikenne
3.	Aikataulurajoitteet	Junan kulkema matka	Vaikutukset hakijan operatiiviseen toimintaan
4.	Junan kulkema matka	Vaihtoasemien määrä (myös muut liikenne-muodot)	-
5.	Junan maksiminopeus	Vaikutukset hakijoiden liiketoimintaan	-
6.	Vaikutukset hakijoiden liiketoimintaan	-	-

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

Kaukoliikenne

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

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

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

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

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

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

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

kapasiteetti jakaa ehdollisena, siten että sen saa lopulta kilpailutuksen voittanut taho.

Lähiliikenne

Kulkupäivien määrä: Ks. kaukoliikenne.

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

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

Vaihtoasemien määrä: Lähiliikenteen osalta tulee huomioida myös vaihtoyhteydet muihin liikennemuotoihin. Juna, jolla on enemmän pysähdyksiä asemilla, joilla on vaihtoyhteyksiä, saa korkeamman prioriteetin ja sitä suosiva ratkaisuvaihtoehto priorisoidaan.

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

Tavaraliikenne

Tavarajunien keskinäinen priorisointi tavarajunakategorioiden sisällä ratkaistaan seuraavia priorisointikriteerejä käyttäen.

1. Vaikutukset hakijan asiakkaan liiketoimintaan

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

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

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

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

2. Vaikutukset muihin juniin

Jos vaikutuksissa hakijan asiakkaan liiketoimintaan ei ole löydetty merkittävää eroa, tarkastellaan ratkaisujen vaikutusta muihin juniin. Muille junille aiheutuvien muutosten määrä kuvaa vaikutusta rataverkon tehokkaaseen käyttöön sekä laajemmin rautatiejärjestelmän toimivuuteen. Näin ollen on perusteltua priorisoida ratkaisuvaihtoehto, jolla on vähemmän vaikutuksia muihin juniin, jos jossain ratkaisuvaihtoehdossa syntyy kokonaisuutena vähemmän liikenteelle haitallisia yhteensovitusratkaisuja. Muutoksia tarkastellaan kappalemääräisesti.

3. Vaikutukset hakijan operatiiviseen toimintaan

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

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

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

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

Tällöin mikäli ratkaistavia konflikteja on vain yksi, se ratkaistaan sen toimijan eduksi, jonka tavarajunilla on yhteenlaskettuna vähiten haettuja kulkupäiviä. Jos samojen toimijoiden välillä on useampia konflikteja, ne ratkaistaan valitsemalla ratkaisu, jossa kunkin hakijan muutoksia sisältävien tai peruttuina junina menettämien kulkupäivien määrien suhde on mahdollisimman lähellä hakijoiden hakemien kulkupäivien määrien suhdetta. Vertailu tehdään erikseen niiden ratkaisuiden

osalta, joissa jommankumman liikennöitsijän juna pitää perua, ja niiden tilanteiden osalta, joissa jommankumman liikennöitsijän junan siirrosta koituu liikennöitsijälle haittaa.

8 Poikkeukset

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

Päätös poikkeamisesta tulee tehdä aina tapauskohtaisesti, eikä yksittäistä poikkeamispäätöstä 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 verkkoselostuksen luvussa 4.8.3 kuvatut kapasiteetin käyttörajat huomioiden 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-aikavaatimuksia 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 ei sovelleta operatiivisissa tilanteissa, operatiivisten tilanteiden hallintaa kuvataan verkkoselostuksen luvussa 6 ja Väyläviraston ohjeessa *Rautatieliikenteen hallinta operatiivisissa tilanteissa* (ks. Rautatieohjeet).

Väylävirasto on julkaissut selvityksen [Ratakapasiteetin etusijajärjestys ylikuormittuneella rautatiereitillä](#) (Väyläviraston julkaisu 63/2020), jossa kuvataan tarkemmin tässä liitteessä olevaa etusijajärjestysmallia ja sen perusteluja.

Etusijajärjestystä kehitettäessä huomioidaan merkittävät liikennevirtojen ja rata-verkon muutokset.

Ratamaksun perusmaksun määrittäminen

Sisältö

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	Liikennesuoritetiedot	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.....	18
4.2.1	Perusmaksun perusosa.....	19
4.2.2	Sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinta	21
4.3	Perusmaksun yksikköarvot.....	23
5	TULOSTEN ARVIOINTI	25
5.1	Perusmaksun perusosan arviointi	25
5.2	Sähkösyöttölaitteiston käytön lisähinnan arviointi	25
	LIITE 1. RADANPIDON KUSTANNUKSET 2013–2022	1
	LIITE 2. RADANPIDON KUSTANNUSTEN MUODOSTAMINEN YKSIKKÖARVOJEN LASKENTAAN	1
	LIITE 3. KUSTANNUSFUNKTION ESTIMOINNIN TULOKSET	1
	LIITE 4. LASKENTAKOODI	1

Tiivistelmä

Väylävirasto määrittä Suomen raideliikennelakiin 1302/2018, Euroopan komission täytäntöönpanoasetukseen ja 2015/909 Euroopan yhteisön rautatiemarkkinadirektiiviin 2012/34/EU perustuvan ratamaksun vuodelle 2025. Ratamaksu määritettiin valtion rataverkkoa käyttäville rautatieliikenteen harjoittajille. Vuoden 2025 ratamaksu koostui ratamaksun perusmaksun perusosasta sekä sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnasta. Vuoden 2025 ratamaksu määritettiin laajentamalla laskenta-aineistoa vuoden 2022 tiedoilla.

Radanpidon kustannukset koottiin Väyläviraston kustannustenhallintajärjestelmästä, minkä jälkeen kustannusaineistoon tehtiin sisällöllisiä tarkennuksia erilliselvityksistä. 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 bruttonnit 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 0,1927 senttiä bruttotonnikilometriä kohden (snt/brtkm). Sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta oli käytetyn laskelman mukaisena 0,0145 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

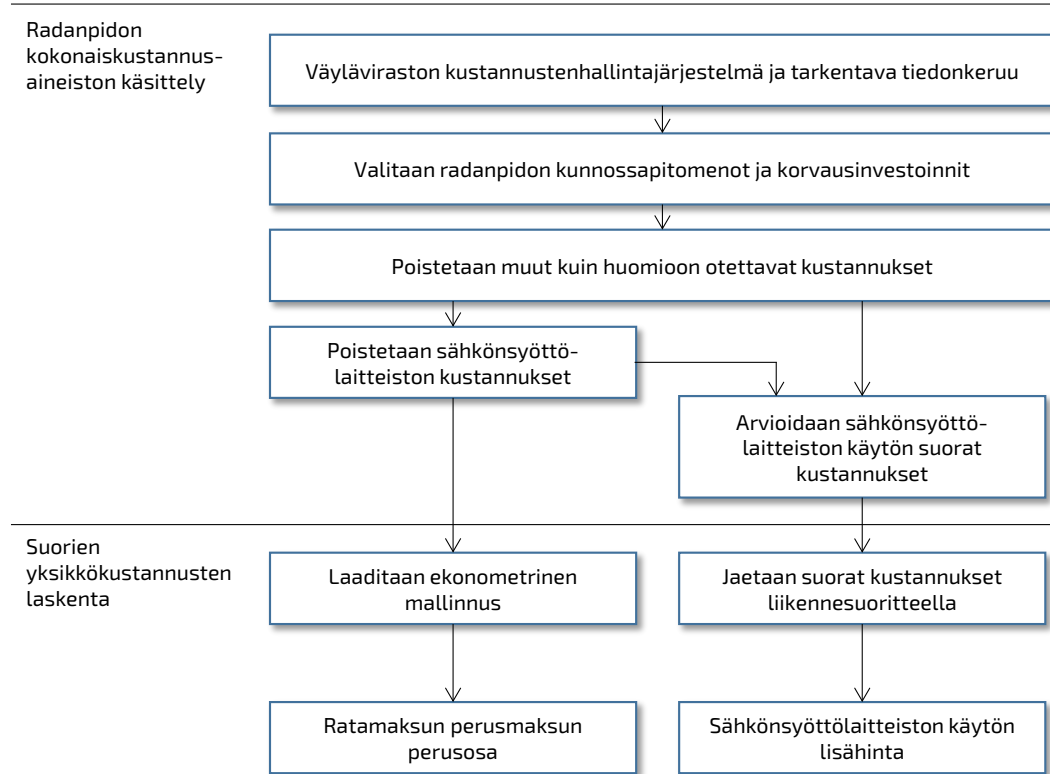
Tässä liitteessä on tuotu esiin rautatiemarkkinadirektiivin 2012/34/EU vaatima ratamaksun perusmaksulaskelma, laskelman määrittämisen lainsäädännölliset ehdot, Väyläviraston vuoden 2025 verkkoselostuksissa käyttämä perusmaksun hintojen laskentamenetelmä, hintojen laskemista varten laadittu aineisto sekä aineistolla tehdyn laskennan tulokset ja niiden arviointi.

Ratamaksulaskelmat on laadittu yhdistämällä kahta lainsäädännön sallimaa menetelmää. Päämenetelmänä on käytetty rajakustannushinnoittelua soveltavaa ekonometriasta kustannusmallinnusta, jonka periaatteita Suomessa on käytetty ratamaksun määrittämisessä vuodesta 2003 lähtien. Menetelmä tuottaa liikennepoliittikan 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 nyt otettu kokonaisuudessaan huomioon hinnoittelun lainmukaisuutta valvovan viranomaisen vuonna 2019 esittämät muutostarpeet Väyläviraston käyttämään menetelmään. Laskelmien tueksi on laadittu taustaselvityksiä ja -tutkimuksia.

Väylävirasto ei peri aikataulukaudella 2025 muita ratamaksuja kuin perusmaksua. Perusmaksu sisältää lainsäädännön edellyttämän erittelyn sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän ja sitä käyttämättömän liikenteen maksuista.

Ratamaksun perusmaksun määrittely (kuva 1) koostuu kahdesta kokonaisuudesta: radanpidon kokonaiskustannusaineiston käsittelystä ja suorien yksikkökustannusten laskennasta. Radanpidon kokonaiskustannuksista on erotettu kunnosapitomenot 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 käytön lisähinta vähennyslaskumenettelyllä. Kustannusaineiston käsittelyä ja mallinnusta käsitellään tarkemmin luvussa 4.



Kuva 4. 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 palvelupaikoihin 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.

Direktiiviliitteen luettelemien vähimmäiskäyttömahdollisuuksien sisällymistä Väyläviraston perusmaksun määrittelyyn on arvioitu seuraavasti:

Kohdassa a) on kyse määrältään suhteellisen vähäisestä hallinnollisesta virkistyöstä, jota ei ole sisällytetty perusmaksun määrittelyyn.

Kohdan b) sisältöä ei ole tunnistettu radanpidon toimenpiteeksi.

Kohtiin c) ja e) sisältyviä palveluja tarkastellaan perusmaksun määrittelyssä.³⁰

Kohtaan d) sisältyvät palvelut eivät toistaiseksi sisälly perusmaksun määrittelyyn mutta ne ovat toimintoja, joiden kustannuksia voitaisiin hinnoitella vähimmäiskäyttöpalveluina.

Kohta f) ei ole radanpidon toimenpide Suomen rataverkolla.

2.2 Täytäntöönpanoasetus

Perusmaksun määrittelyssä on otettava huomioon EU-tasolla annetut direktiiviä täydentävät säännökset. *Euroopan komission täytäntöönpanoasetus 2015/ 909 rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohdaisista laskentasäännöistä* vahvistaa, mitä kustannuksia sisältyy junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten tarkasteluun (artikla 3) ja mitä kustannuksia siihen ei saa sisältyä (artikla 4). Asetuksessa kiinnitetään erikseen huomiota siihen, että sellaiselta liikenteeltä, joka ei käytä 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 laajuisen suorien kustannusten laskennassa huomioon erityisesti seuraavat kustannukset:

³⁰ Sähköenergian siirtopalvelu hinnoitellaan erikseen verkkoselostuksessa kuvatulla tavalla.

- *sellaisen henkilöstön kustannukset, jota tarvitaan tietyn rataosuuden pitämiseen saatavilla, jos jokin toiminnanharjoittaja pyytää saada harjoittaa erityistä rautatieliikennettä kyseisen rataosuuden tavanomaisten liikennöinti-aikojen ulkopuolella;*
- *rautatiepalvelujen vuoksi kulumiselle altistuvien vaihteiden, mukaan lukien yksinkertaiset vaihteet, risteysvaihteet ja raideristeukset, 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 määräydy rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvan, rataverkon tosiasiallisen kulumisen perusteella;
 - o. rakennusteknisen infrastruktuurin kunnossapitoon ja uusimiseen liittyvä kustannusosuus, joka ei aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.
2. Jos rataverkon haltija saa erityisiä infrastruktuuri-investointeja varten rahoitusta, jota se ei ole velvollinen maksamaan takaisin, ja jos tällaiset investoinnit otetaan huomioon suorina kustannuksina 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 käsittelyssä 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 eriteltynä;
- vuosittaiset liikennesuoritteet rataosittain eriteltynä;
- rataosille vuosittain kohdentuneet radanpidon kustannukset (kunnossapito ja korvausinvestoinnit) niiden tarkasteluun liittyvät lainsäädännölliset rajoitukset huomioon ottaen.

Perusmaksun hintojen määrittäminen perustuu pääsääntöisesti Euroopan komission täytäntöönpanoasetuksen (2015/909) 6 artiklassa kuvattuun *ekonometrisen kustannusmallinnukseen* (liitteen kohta 4.2.1) ja sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan osalta täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklassa kuvattuun vähennyslaskumenettelyyn. Aineiston ekonometrisella mallinnuksella on tarkasteltu rataosittaisten kustannusten suhdetta rataosien infrastruktuurin määrään ja liikennesuoritteisiin. Ekonometrisen mallinnus on tehty kustannuksille, jotka eivät sisällä sähkönsyöttölaitteiston käytön aiheuttamia radanpidon kustannuksia. Tulokseksi on saatu junaliikennesuoritteiden aiheuttamat kustannukset, ns. perusmaksun perusosa (senttiä bruttotonnikilometriä kohden).

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

3.2 Rataverkon ominaisuustiedot ja tarkastelun kattavuus

Laskenta-aineisto sisältää seuraavat rataverkon ominaisuustiedot:

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

Ominaisuustiedot on koottu 70 rataosan erittelytarkkuudella verkkoselostuksesta ja ratatietojärjestelmästä. Laskenta-aineisto kattaa Väyläviraston liikennöidyn rataverkon laajuuden pois lukien ratapihat ja eräät lyhyet pistoradat. Rataverkon liikennöity ratapituus vuonna 2022 oli 5 645 kilometriä, josta laskenta-aineisto kattaa 5 559 ratakilometriä.

3.3 Liikennesuoritetiedot

Aineisto sisältää vuotuiset tilastoidut liikennesuoritetiedot rataosittain bruttotonneina (junakaluston ja lastin yhteispaino). Liikennesuoritetiedot vuosilta 2013–14 ovat peräisin VR:n liikennetietojärjestelmästä ja vuosilta 2015–22 rataverkonhaltijan liikennetietojärjestelmästä.

3.4 Kustannustiedot

Perusmaksun määrittelyä varten radanpidon kokonaiskustannukset perusosan ja sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan osalta on kerätty Väyläviraston kustannushallintajärjestelmästä vuosilta 2013–22. 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, pölkyjen, ajolankojen ja kannatinlankojen uusiminen;
- vaihteiden uusiminen ja korjaukset;
- kiskojen ja vaihteiden hionnat;
- materiaalit; mm. kiskot, pölkyt, sepeli sekä muut rakenteelliset materiaalit.

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

Sähkösyöttölaitteistoon 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.

Sähkösyöttölaitteiston 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.³¹

³¹ [Junaliikenteen aiheuttamat sähkösyöttölaitteiston käytön kustannukset.](#) Väyläviraston julkaisu 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 (2013–2022) ja kustannuskategoriottain taulukossa 1 (18 kategoriaa) ja grafiikkamuodossa liitteessä 1. Kustannusten luokittelu perustuu kustannustenhallintajärjestelmän tarkimmalla eli maksuerätasolla tehtyyn tarkasteluun.

Taulukko 3. Väyläviraston radanpidon kustannukset 2013–2022 (milj. euroa) (lähde: Sampo-kustannustenhallintajärjestelmä). Lyhenne MAP tarkoittaa vähimmäiskäyttömahdollisuuksien kustannuksia.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Korvausinvestoinnit (MAP)	112,86	100,56	67,61	81,41	91,96	164,82	98,80	123,80	138,54	130,02
Korvausinvestoinnit (ei MAP)	16,35	24,52	26,73	50,00	48,24	54,05	44,23	45,85	43,11	74,54
Kunnossapitokustannukset (MAP)	122,69	126,89	128,25	133,28	148,66	135,79	152,42	176,90	159,29	179,33
Kunnossapitokustannukset (ei MAP)	19,81	7,73	5,85	6,68	7,34	7,64	8,27	9,50	15,33	17,38
Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (MAP)	10,30	14,20	13,76	15,33	20,55	15,78	16,29	19,07	17,26	15,25
Sähkönsyöttölaitteiston kustannukset (ei MAP)	9,11	9,40	8,62	8,23	3,89	5,36	4,94	3,89	8,11	6,80
Sähköenergian siirtopalvelu	10,47	10,19	9,64	10,19	10,60	11,37	9,97	12,27	13,96	17,79
Kehittämisinvestoinnit	296,55	277,59	204,16	216,51	162,03	113,19	123,33	134,16	183,92	260,60
Junaliikenteen ohjauksen kustannukset (MAP/ei MAP)	48,69	51,82	56,33	54,98	51,43	53,76	82,17	75,03	76,59	75,55
Tietojärjestelmät	4,23	5,62	5,77	7,02	10,13	11,69	9,13	10,38	9,55	8,70
Tietoliikenne	13,86	14,62	14,40	15,35	19,94	19,66	15,25	10,41	9,88	9,80
Isännöinti	4,55	4,96	4,99	4,66	4,49	4,86	5,05	5,74	5,42	5,25
Kiinteistönhallinta	4,71	5,41	5,63	4,75	4,48	4,33	4,12	3,48	3,45	5,14
Oppimiskeskus	0,00	0,00	0,40	3,72	9,24	1,87	1,01	1,76	1,76	1,52
Pilaantuneet maat ja ympäristönhallinta	1,02	0,58	0,62	0,50	0,49	0,46	0,51	0,49	0,39	0,29
Raivaus- ja pelastuspalvelu	0,51	1,31	2,45	4,56	7,00	6,96	3,78	4,29	10,11	7,82
Selvitykset ja t&k	1,49	2,63	2,36	2,38	3,59	3,34	4,12	5,79	5,50	8,90
Hallinnolliset kustannukset	1,97	1,23	1,83	2,36	2,57	2,66	2,21	2,95	2,19	2,95
Yhteensä	679,17	659,28	559,40	621,91	606,62	617,57	585,58	645,75	704,37	827,61

4.1.1 Vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset

Ratamaksun perusmaksulaskelmaa varten Väyläviraston radanpidon ja vähimmäiskäyttöpalveluiden (MAP³²) 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 (ei MAP) sisältää muut korvausinvestoinnit.
- **Kunnossapitokustannuksiin (MAP)** on otettu mukaan kustannukset, jotka ovat aiheutuneet ratalinjojen, turvalaitteiden ja laitureiden kunnossapidosta sekä ratalinjojen kunnossapidon erillistilauksista (YPI ja RHET).

³² Vähimmäiskäyttöpalveluista käytetään englanninkielistä lyhennettä MAP, Minimum Access Package.

Kunnossapitokustannukset (ei MAP) sisältää muut kunnossapitokustannukset.

- **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 sekä sähköhäiriöiden suodatuslaitteistojen käytön kustannuksista. Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (ei MAP) sisältää muut sähkösyöttölaitteiston kustannukset.
- **Junaliikenteen ohjauksen kustannukset (MAP / ei MAP)** 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 4. Vähimmäiskäyttöpalveluiden kustannukset 2013–2022 (milj. euroa) (lähde: Sampo-kustannustenhallintajärjestelmä). Junaliikenteen ohjauksen kustannukset sisältävät jonkin verran muita kuin MAP-kustannuksia, joten niitä ei ole laskettu yhteissummiin.

MAP-kustannukset	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Korvausinvestoinnit (MAP)	112,86	100,56	67,61	81,41	91,96	164,82	98,80	123,80	138,54	130,02
Kunnossapitokustannukset (MAP)	122,69	126,89	128,25	133,28	148,66	135,79	152,42	176,90	159,29	179,33
Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (MAP)	10,30	14,20	13,76	15,33	20,55	15,78	16,29	19,07	17,26	15,25
Junaliikenteen ohjauksen kustannukset (MAP/ei MAP)	48,69	51,82	56,33	54,98	51,43	53,76	82,17	75,03	76,59	75,55
Yhteensä (pl. junaliikenteen ohjaus)	245,85	241,65	209,61	230,01	261,17	316,38	267,51	319,77	315,10	324,60

Vuosien 2013–22 ajanjaksolta on MAP-kustannuksia keskimäärin 273 milj. euroa vuodessa ja sähkösyöttölaitteiston kustannukset pois lukien 257 milj. euroa vuodessa. Näistä on kohdennettavissa rataosille keskimäärin 223 milj. euroa.

4.1.2 Muut kuin huomioon otettavat kustannukset

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

Radanpidon kustannusaineisto ei sisällä lainkaan seuraavia artiklan 4 mukaisia kustannuksia:

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

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

Taulukko 6. 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 (ei MAP), Kunnossapitokustannukset (ei MAP) ja Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (ei MAP) 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 kuitenkin 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) Sähkösyöttölaitteiston kustannukset, jotka eivät aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta. Sellaisen rautatieliikenteen suoriin kustannuksiin, jossa ei käytetä sähkösyöttölaitteistoa, ei saa sisältyä sähkösyöttölaitteiston käyttökustannuksia.	Sähkösyöttölaitteiston kustannukset on jaettu kahden kategoriaan (Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (MAP) ja Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (ei MAP)), jotka molemmat on rajattu pois perusmaksun perusosan laskelmasta. Suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvat sähköradanpidon kustannukset arvioidaan asiantuntijapohjaisesti yksityiskohtaisen kustannuserittelyn pohjalta ja kohdennetaan sähkösyöttölaitteistoa käyttävään liikenteeseen.
o) Rakennusteknisen infrastruktuurin kunnossapitoon ja uusimiseen liittyvä kustannusosuus, joka ei aiheudu suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta.	Kunnossapitokustannukset (ei MAP) 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 2025 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 joko suoraan tai rataverkon kunnossapidon isännöitsijöille suunnatun kyselyn perusteella.

Sähkösyöttölaitteiston kustannukset (MAP), jotka voidaan kohdistaa kohdassa 3.4 mainittuihin kustannuskategorioihin.

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

Ratamaksulaskelmassa jätetään vuonna 2025 huomioimatta **Junaliikenteen ohjauksen kustannukset (MAP)**, koska niiden riippuvuutta junaliikenteestä ei ole vielä arvioitu sekä tiettyjä yksittäisiä MAP-kustannuksia, joita ei voida kohdentaa rataosille.

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 rivikohtaisesti on kirjattu rataosa. Esimerkki kirjauksesta:

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

Tarkempi kategoria: Korvausinvestoinnit ratalinjat

Vuoden 2025 ratamaksun perusosan määrittämisessä jatkettiin vuonna 2024 aloitettua tilirataosalaskentaa, jossa sekä kustannusaineistojen että liikennesuoritetietojen rataosajaot vastaavat täysin toisiaan. Tämä muutos on poistanut tarpeen kohdentaa kustannustietoja liikennesuoritetietojen rataosille. Ne kustannukset, joiden liikennesuoriterataosaa ei tunneta, jätetään laskelman ulkopuolelle. Kustannusaineistojen kohdentumista rataosille on tarkennettu erityisesti korvausinvestointien osalta mm. hyödyntämällä käyttöomaisuuskirjanpidon tarkkoja paikakirjauksia.

Vaihteenlämmityksen kustannukset muodostuvat vaihteenlämmitysenergian kustannuksista, jotka kohdennetaan 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 2013–2022. 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 (taulukossa 2 ja liitteessä 2 esitetyllä tavalla) ja liikennesuoritteet kymmenen vuoden ajalta (2013–22). Yhdistämällä useiden vuosien aineistot yksittäisten korvausinvestointien vaikutukset jakaantuvat tasaisesti tarkastelujakson ajalle. Laskentamenetelmän valinnassa on hyödynnetty Väyläviraston aiheesta teettämää opinnäytetyötä.³³

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. Liikenteen määrä rataosalla on tarkasteluajanjaksolla kuljetettu liikennesuoritteiden bruttotonnimäärä, joka sisältää junan kokonaispainon ml. lasti.

³³ [Rautatieinfrastruktuurin käytön rajakustannusten ekonometrisen mallinnuksen tarkastelu](#). Väylävirasto. Opinnäytetyö 8/2020.

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

Mallin estimointi on tehty R-laskentaohjelmistolla. Estimoidun mallin kertoimet (kustannusfunktio) ja selitysaste on esitetty taulukossa 5.³⁴

Taulukko 7. Estimoidun kustannusfunktion kertoimet ja tunnusluvut.

N	Selitysaste	Mallin kertoimet			Keskivirhe
	R ²	vakio α	Liikennesuorite β_{brt}	Raidepituus β_{rd_km}	
70	0,6307	10,236	0,2464	0,5952	0,6434

Liitteessä 3 esitetään kustannusfunktion estimoinnin tulokset tunnuslukuineen ja mallinuksille tehdyt tilastolliset testit.

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

Rajakustannus (MC) esitetään seuraavasti³⁵:

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

rt_km_i on rataosuuden i pituus ja 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.

³⁴ Mallinnus on tehty pienimmän neliösumman menetelmällä. Liikenneviraston ja Ratahallintokeskuksen aikaisemmissa selvityksissä on tehty vertailuja myös muiden menetelmien toimivuudesta.

³⁵ Kaavan johtaminen esim. *Munduch, Gerhard & Pfister, Alexander & Sägnier, Leopold & Stiassny, Alfred. (2002). [Estimating Marginal Costs for the Austrian Railway System](#). Vienna University of Economics, Department of Economics, Department of Economics Working Papers.*

Perusmaksun hinnoittelua varten määritettävä rajakustannus (MC) on laskettu painottamalla rataosakohtaisia rajakustannuksia rataosien liikennesuoritteen 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 2022 kustannusindeksillä tarkistettuna 0,1927 snt/brtkm.

Mallinnuksen perusteella ratamaksulaskennassa huomioonotettavien kustannusten riippuvuus liikennesuoritteesta on 24,6 %. Toisin sanoen liikennemäärän kasvussa 1 %:n, radanpidon kustannukset nousevat 0,246 %:lla.

Ratamaksun laskenta on suoritettu R-ohjelmointikielellä, ja laskentakoodi on liitteessä 4.

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.³⁶

Seuraavassa on esitetty sähköradanpidon vuosikustannukset keskimäärin vuosina 2014–22 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 2022 hintatasoon.

Siltojen sähkötekniinen kunnossapito sisältää määräajoin tehtäviä maadoitustarkastuksia liikenteestä riippumattomasti. Kustannukset vuosina 2014–22 olivat keskimäärin 0,261 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 0 % eli 0 €/v.

³⁶ [Junaliikenteen aiheuttamat sähkösyöttölaitteiston käytön kustannukset.](#) Väyläviraston julkaisu 59/2020.

Sähköratajärjestelmän kunnossapito koostuu vuosittaisiin kunnossapitosopimukseen 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 2014–22 olivat keskimäärin 4,271 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 27 % eli 1,153 M€/v. Erillistyöt sisältävät kokonaisuudessaan turvallisuuden ja käytettävyyden varmistamiseksi tehtäviä tarkistuksia ja töitä eikä niissä ole liikenteestä riippuvia kustannuksia. Erillistöitä vuosina 2014–22 oli keskimäärin 0,274 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 2014–22 olivat keskimäärin 2,798 M€/v, eikä niistä kohdistu kustannuksia sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen perusmaksun lisään. Erillistyöt sisältävät 110 kV:n järjestelmien, valaistuksen ja lämmitysasemien kunnossapitoa. Nämä kunnossapitokustannukset eivät selvityksen perusteella riipu liikenteestä. Erillistöitä vuosina 2014–22 oli keskimäärin 1,529 M€/v.

Osaksi radan vahvavirtalaitteiden kunnossapitoa luetaan myös muuntajien ja vaihteenlämmityslaitteistojen kunnossapitoa, jotka sisältävät määrääjain tehtäviä tarkastuksia ja komponenttien vaihtoja. Kustannukset vuosina 2014–22 muuntajien osalta olivat keskimäärin 0,067 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 50 % eli 0,034 €/v ja vaihteenlämmityslaitteistojen osalta keskimäärin 0,147 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 35 % eli 0,052 €/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 6 asiantuntija-arviona.

Taulukko 8. 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

<i>Kustannuslaji</i>	<i>Riippuvuus liikenteestä</i>	<i>Syy</i>
Kannattimet	5 %	Liikenteen aiheuttama ratajohtojärjestelmän värähtely
Muuntajat	50 %	Kaluston käyttövirta kuluttaa muuntajia

Kunnossapitosopimuksiin liittyvien töiden kustannukset vuosina 2014–22 olivat keskimäärin 2,818 M€/v, joista liikenteestä riippuva osuus on 0,991 M€/v. Erillistöitä vuosina 2014–22 oli keskimäärin 2,656 M€/v, joista liikenteestä riippuva osuus on 0,934 M€/v.

Ajo- ja kannatinlankojen vaihdot erotellaan muusta sähkökunnossapidosta Väyläviraston kustannuslaskelmassa. Ajolankojen vaihdon kustannukset vuosina 2014–22 olivat keskimäärin 0,635 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia oli 90 % eli 0,571 M€/v. Kannatinlankojen vaihdon kustannukset olivat keskimäärin 1,067 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia oli 5 % eli 0,053 M€/v.

Materiaalikustannukset jakaantuvat vuosittaisiin kunnossapitosopimuksiin liittyviin ja erillistöiden materiaalikustannuksiin. Kunnossapitosopimusten materiaalikustannukset koostuvat samoista komponenteista kuin erikseen tilattavat sähkökunnossapidon työt. Nämä kustannukset vuosina 2014–22 olivat keskimäärin 0,252 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 35 % eli 0,089 M€/v. Erillistöiden materiaalikustannukset sisältävät lämmitysasemien materiaaleja eivätkä ne riipu liikenteestä. Erillistöiden materiaalikustannukset jakaantuvat lämmitysasemien materiaalikustannuksiin ja muihin materiaalikustannuksiin. Lämmitysasemien materiaalikustannukset vuosina 2014–22 olivat keskimäärin 0,129 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 40 % eli 0,051 M€/v ja muita materiaalikustannuksia oli 0,181 M€/v, jotka eivät riipu liikenteestä.

Radan muiden erikoisjärjestelmien kunnossapito ja muut työt ovat tarkistuskustannuksia riippumatta junaliikenteestä. Kustannukset vuosina 2014–22 olivat keskimäärin 0,592 M€/v, joista suoraan liikenteen aiheuttamia 0 % eli 0 €/v.

Kaiken kaikkiaan laskelmaan sisällytetyt³⁷ sähköradanpidon kustannukset ovat 17,678 M€/v, joista suoraan liikenteestä aiheutuvien osuus on 3,927 M€/v.

Sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen liikennesuorite vuosina 2014–22 oli keskimäärin 27 129 miljoonaa bruttotonnikilometriä.

Kun suoraan liikenteestä aiheutuvien sähköistetyn radan sähköradanpidon kustannusten summa (3,927 M€/v) jaetaan liikennesuoritteella (27 129 milj. brtkm), saadaan sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnaksi 0,0145 snt/brtkm (vuoden 2022 hintataso). Luku on sähkönsyöttölaitteistoa käyttävän liikenteen lisähinta liikennesuoritetta kohden.

4.3 Perusmaksun yksikköarvot

Väylävirasto käyttää radanpidon kustannusmuutokset huomioon ottavaa indeksimenettelyä perusmaksun hintojen määrittämiseksi. Maksut on kiinnitetty Tilastokeskuksen maarakennuskustannusindeksin (2010 = 100) osaindeksin *ratojen ylläpito* pistelukuun 124,64 (vuoden 2022 vuosikeskiarvo). Väylävirasto käyttää hintojen määrittämiseen koko vuodelle ilmoitettuja indeksin keskimuutoksia.

Vuoden 2025 ratamaksun perusmaksun perusosaan Väylävirasto sisällyttää lain-säädännön vaatimusten mukaisesti kustannusmallinnuksessa määritetyt suorat kustannukset.

Tässä liitteessä kuvatut tutkimustulokset ja edellä kuvatut hintojen määrittämisen ehdot huomioon ottaen, perusmaksu peritään 1.1.–31.12.2025 seuraavasti:

Kaikelta junasuoritteelta perittävä perusmaksun perusosa on luvussa 4.2.1 kuvatuun ekonometrisen mallinnuksen mukaisena: 0,1927 snt/brtkm.

Kaikelta sähkövetoiselta junasuoritteelta perittävä sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinta on luvussa 4.2.2 kuvatuun laskelman mukaisena: 0,0145 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 tehokain 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 3.

Perusmaksun perusosan määrittävän ekonometrisen mallin selitysaste on 0,6307. Selitysaste tarkoittaa, mikä osa radanpidon kustannuksista on selitettävissä suoritämäärällä eli bruttotonnikilometreillä ja rataosien raidepituudella. Mallin selitysasteen on arvioitu olevan korkea.

5.2 Sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan arviointi

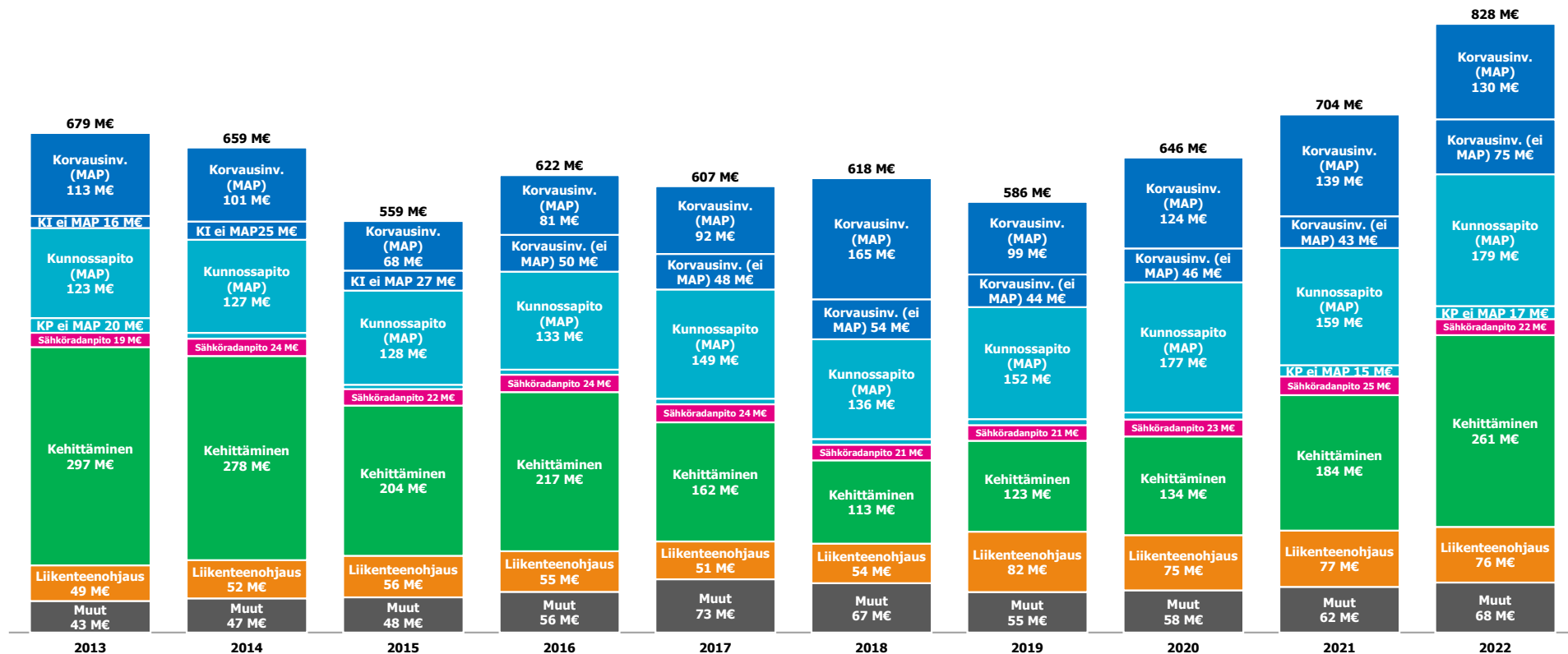
Sähkönsyöttölaitteiston käytön suoraan liikenteestä aiheutuvien kustannusten määrittäminen on perustunut sähköradanpidon kustannusten tarkkaan luokitteeluun sekä kymmenen erityisasiantuntijan yksityiskohtaisiin ja dokumentoituihin haastatteluihin. Asiantuntijoiden näkemykset vahvistavat aikaisempaa käsitystä 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.

Radanpidon kustannukset 2013–2022

Väyläviraston radanpidon kokonaiskustannukset on esitetty luokittain ja vuosittain (2013–2022) alla olevassa kuvassa. Lyhenne MAP tarkoittaa vähimmäiskäyttömahdollisuuksien kustannuksia, KI korvausinvestointeja ja KP kunnossapitokustannuksia.

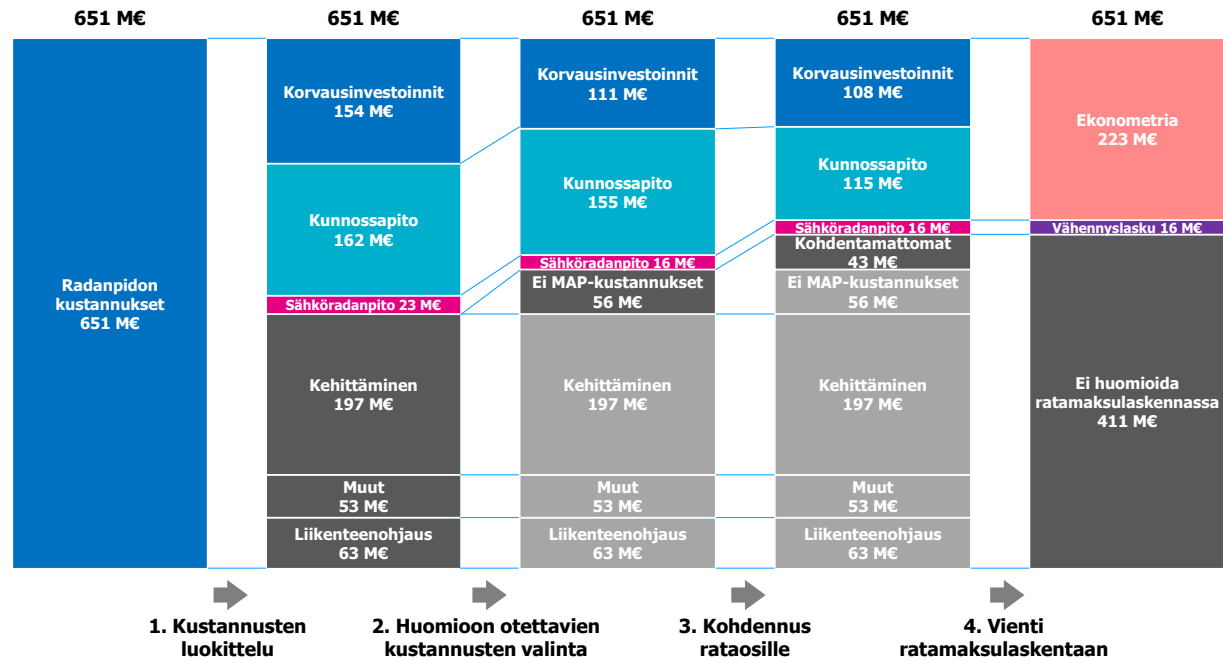


Radanpidon kustannusten muodostaminen yksikköarvojen laskentaan

Yksikköarvojen laskenta-aineisto muodostetaan alla olevan kuvan mukaisesti seuraavilla vaiheilla:

1. Luokitellaan radanpidon kustannukset ratamaksussa huomioon otettuihin korvausinvestointeihin, kunnossapitokustannuksiin ja sähköradanpidon kustannuksiin sekä laskennan ulkopuolelle jätettäviin kehittämisinvestointeihin, liikenteenohjauksen kustannuksiin ja muihin kustannuksiin.
2. Valitaan kustannuksista vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin kuuluvat (MAP) ja kuulumattomat (ei MAP) kustannukset.
3. Kohdennetaan kustannukset rataosille kustannustenhallintajärjestelmän tietojen perusteella.
4. Viedään perusmaksun perusosan ekonometriseen laskentaan korvausinvestoinnit ja kunnossapitokustannukset sekä sähkönsyöttölaitteiston käytön lisähinnan vähennyslaskumenetelmän mukaiseen laskentaan sähköradanpidon kustannukset.

Kuvassa esitetään radanpidon keskimääräiset vuosikustannukset ajanjaksolta 2013–2022.



Kustannusfunktion estimoinnin tulokset

Mallinnuksen tulos:

Residuals:

Min 1Q Median 3QMax

-1.99801 -0.41323 -0.023830.449211.57556

Coefficients:

Estimate Std. Error t value Pr(>|t|)

(Intercept) 10.236260.7153814.309< 2e-16 ***

ln_brt 0.246430.04701 5.243 1.74e-06 ***

ln_rd_km 0.595210.09912 6.005 8.69e-08 ***

Signif. codes:0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Residual standard error: 0.6434 on 67 degrees of freedom

Multiple R-squared:0.6307, Adjusted R-squared:0.6197

F-statistic: 57.22 on 2 and 67 DF,p-value: 3.205e-15

Mallin parametrit poikkeavat nolasta erittäin merkittävästi. Mallin selitysaste on 0,6307.

Heteroskedastisuuden testaaminen:

studentized Breusch-Pagan test

BP = 0.15961, df = 2, p-value = 0.9233

Koska testisuuren (BP) on alle 5,99, 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 32.44932 32.44978 382 7.008e-13 ***
ln_rd_km 1 14.92814 14.92836 160 8.694e-08 ***
Residuals 67 27.737 0.414
---
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 1.039997

Koska testisuuren (X-squared) on alle 5,99, aineiston jäännöstermit ovat normaalijakaantuneet.

Selittävien muuttujien multikollineaarisuus

```
Variable Inflation Factors (VIF)
ln_brt ln_rd_km
1.248726 1.248726
```

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 multikollineaarisuutta.

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*malli-
  data$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 palvelupaikan kuvaus 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 Palvelupaikan kuvaus

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 kapasiteetinhallinnan tietojärjestelmissä (LIIKE, 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 2023 arvion siirtopalveluiden hinnoista aikataulukauden 2025 verkkoselostukseen perustuen edellisten 12 kuukauden siirtomaksujen toteumiin ja valtion sähkönhankintayksikön Hansel Oy:n sähkönhintaenusteisiin. Väylävirasto laskuttaa palvelun käytöstä kuukausittain näiden hintojen mukaan. Koska palvelu laskutetaan kustannusvastaavasti, arviolaskutus tarkastetaan keväällä 2026 tasauslaskulla vastaamaan verkkoyhtiöiden laskutusta, häviöenergian kustannuksia ja EREX-kustannuksia. Laskutusta seurataan käyttösopimuksen seurantakokouksissa aikataulukauden aikana.

Taulukko 1. Sähköenergian siirtopalvelun hinnasto 1.1.2025–31.12.2025.

	Perusmaksu	Suurjänniteverkkojen siirtomaksu		Ratajohtoverkon häviöenergiamaksu
		Talvikausi *)	Muu aika	
Yksikkö-hinta	45 €/kk/vetoyksikkö	9,00 €/MWh	5,90 €/MWh	53,70 €/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 suurjännitejalkeluverkkojen 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 2025 toteutuneen sähköenergian hinnan mukaisesti. Siirtomaksuhinnaston laskutushinta on arvio vuoden 2025 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 ratajohtoverkkoon 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 koskevista ohjeista](#).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Sähköenergian siirtopalvelu kuuluu kapasiteetin käyttöoikeuteen ja siitä sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa. Käytösopimusta varten tarvitaan arvio aikataulukauden vetoyksikköjen määrästä.

Palvelukuvaus: Vaihdotyön liikenteenohjauspalvelu

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelupaikan kuvaus 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 käyttö sopimuksessa ja sen erillisissä ratapihasopimusliitteissä (verkkoselostuksen luku 3.3). Käyttö sopimuksen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun liitettä sekä liikennepaikkakohtaisia ratapihasopimusliitteitä voidaan päivittää käyttö sopimuksen 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 Palvelun ylläpitäjä

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

Lisäksi ratapihojen yhteyshenkilöiden yhteystiedot löytyvät Väyläviraston Rata-tieto-palvelusta otsikolla Liikenteenohjauksen yhteystiedot osoitteessa: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/aineistot/ratatiето-palvelu>

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

myönnettyllä ratakapasiteetilla liikennepaikkojen väliseen liikkumiseen tarvittavaa vaihtotyön liikenteenohjausta, mm. kaluston järjestelyä, vaunujen yhdistämistä ja irrotusta, sekä vaihtotyöveturien aiheuttamaa liikenteenohjauksen tarvetta.

Maksun piiriin kuuluvat myös ratapihoilla tapahtuvat rikkoontuneen kaluston vuoksi tehtävät järjestelyt (pois lukien äkillisesti rikkoutuneen kaluston poisto junasta), saapuneiden junarunkojen osien siirrot toiselle lähtöraiteelle sekä huoltoon tai seisaan lähtevien junarunkojen kasaaminen.

3 Palvelun kuvaus

3.1 Palvelun saatavuus

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 palvelupaikan kuvaus 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 ratatietopalvelusta. 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 tois- taiseksi 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 laskutus käytäntöä muuttuneen tilanteen perusteella.

Liikenteenohjaus rautateiden ratapihojen vaihtotyöliikenteessä on kiinteämaksuinen julkisoikeudellinen suorite, jonka suuruus määritellään Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Väyläviraston maksullisista suoritteista. Vuoden 2025 maksun suuruutta ei ole vielä asetettu, mutta maksun suuruusluokka säilynee samalla tasolla kuin vuosina 2019–2023. Maksun suuruus vuoden 2023 loppuun asti 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 dieselvedon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatietopalvelussa sijaitsevistä [raiteistokaa-vioista](#).

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 (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. [Lisätietoja tietojärjestel-mistä](#).

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 käyttö sopimuksessa. Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttö sopimusneuvotteluihin 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 ratapihasopimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

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

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 Rataverkon 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 myönnetty reittien käyttöoikeudet, jotka liittyvät haettuihin palveluihin, kyky käyttää haettua kapasiteettia sekä voimassa olevat ratapihasopimukset (2017/2177 artikla 11).

Liikennepaikkojen junaliikenteen liikenteenohjauksesta vastaa rataverkon haltija ja sen palveluntuottajana liikenteenohjausyhtiö. Rajoitetun alueen liikenteenohjausta hoitavat ratapihoilla eri palveluntuottajat. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatieto-palvelusta otsikolla [Liikenteenohjauksen yhteystiedot](#).

Ristiriitaiset raiteistonkäyttötarpeet pyritään sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa kaluston 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, **kapasiteetti-ohjauksesta** 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 ei kuulu rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä II mainittuihin palveluihin, joten sitä ei koske EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 sääntely. Väylävirasto kuvaa palvelun sisällön täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti.

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 kuoromaispaikkojen 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. <https://kartta.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 laitetilojen 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 raitinraan tai laituri-alueille 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 määräaikaaisia 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 vapaamuotoisen tiedustelun tilojen vuokraamisesta. Tiedustelun tulee sisältää hakemusten käsittelyn kannalta olennaiset tiedot, joita ovat hakijan yhteystiedot, rakennuksen tai alueen nimi ja osoite, vuokrattava pinta-ala, käyttötarkoitus, vuokrausaika.

Johtojen ja kaapeleiden käyttöoikeutta koskeva [hakuohje ja hakulomake](#).

Vuokraustiedustelut tulee osoittaa Väyläviraston 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 valmistee Väyläviraston Kiinteistöyksikkö.

Maa-alueiden ja rakennusten tilojen vuokraamiselle ei ole asetettu ensisijaisuusperiaatteita.

Ristiriitaiset tilojen vuokraamistarpeet pyritään sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa myös muiden samalla alueella toimivien palveluntarjoajien kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa (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 Kouvolassa 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.

Palvelu ei kuulu rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä II mainittuihin palveluihin, joten sitä ei koske EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 sääntely. Väylävirasto kuvaa palvelun sisällön täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti.

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 oppimiskeskukselta.](#)

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 Traficomin käyttöönottolupaa. ROK on valtion omistama raiteisto, vaikka sen alueella toimitaan kuin yksityisraiteilla. Raiteisto on kuvattu Kouvolan ratapihan raiteistokaaviossa, joka julkaistaan [Ratatieto-palvelussa](#).

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 (rataisännöitsijä perehdyttää).

ROK on päihteetön.

5.2 Tekniset ehdot

Mahdolliset tekniset ehdot on kuvattu raiteistokaaviossa.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Ratatekninen oppimiskeskus tuottaa rautateiden toimijoiden pätevyys- ja täydennuskoulutuksia yhteistyössä palvelujen tuottajien kanssa.

5.4 IT-järjestelmät

Ratateknisen oppimiskeskuksen koulutuksissa hyödynnetään verkko-oppimisympäristö Eerokkia. Kurssille ilmoittautumisen jälkeen koulutettavat saavat käyttäjä-tunnukset 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 palvelupaikan kuvaus 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, tunneleiden 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 kiinteistöteknisiä 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 ratainfrastruktuurin kanssa. Liikkuvan kaluston eri valvontalaitteita on sijoitettu koko valtion rataverkolle.

Toinen kokonaisuus on tunneli- ja kiinteistöautomaatiikan valvonta ja näiden vaatimat toimenpiteet niin normaali- kuin poikkeustilanteissa. Järjestelmistä tulevat hälytykset välitetään tapauskohtaisesti eri yhteistyötahoille, joita ovat esimerkiksi palo- ja 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 raitinraan 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 virroittimien 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 kontaktihillien kuntoa valvotaan eräisiin siltoihin asennetuilla kameralaitteistoilla. Mittausasemaa lähestyvät aktiiviset virroittimet kuvataan, kuvat analysoidaan ja viallisista virroittimista raportoidaan kalustoa ope-

roivalle yritykselle. Liikenteenohjaus ilmoittaa ja ohjeistaa kalustoyksikön kuljettajalle, mikäli virroittimen kunto edellyttää välittömiä toimenpiteitä sähkörata- tai kalustovaurion välttämiseksi.

Rataverkolla on pilottikäytössä yksi telien kunnonvalvontalaite ja yksi pyörien profiilien mittalaite.

Liikkuvan kaluston varustaminen rataverkon haltijan käyttämän järjestelmän kanssa yhteentoimivin radiotaajuustunnistein (RFID) mahdollistaa valvontatiedon nopean kohdentamisen oikealle kalustoyksikölle ja sen kunnossapitäjälle. RFID-järjestelmä on kuvattu *RATO 21* -ohjeessa.

Kartta liikkuvan kaluston valvontalaitteiden sijainnista esitetään liitteessä 5G ja tarkemmin Ratatieto-palvelussa, jonne pääsy vaatii rekisteröitymisen.

Liikenteen laadun valvomo seuraa ja ylläpitää valvontalaiteverkoston toimivuutta. Valvomon käyttämä VALTSU-järjestelmä kerää valvontalaitteiden tuottaman mitaustiedon, yhdistää sen saatavissa olevaan RFID-luentaan ja jakaa edelleen näitä tietoja tarvitseville toimijoille. Operaattorilla on mahdollista saada kaluston valvontalaitteiden tietoa VALTSU-järjestelmästä operoimiensa junien osalta.

3 Palvelun kuvaus

3.1 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 määrätylle paikalle tarkastukseen.

5.2 Tekniset ehdot

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väyläviraston mittalaitteiston tuottama data kootaan Fintraffic Raide Oy:n VALTSU-järjestelmään. Fintraffic Raide Oy voi jakaa dataa yhteisesti sovitusti toimijoille, järjestelmien rajapintojen kautta. Jokainen toimija saa vain omaa kalustoaan koskevaa dataa, tietosuoja ja liikesalaisuudet huomioiden.

Tietojen jakamisesta sovitaan toimijoiden kesken erikseen.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

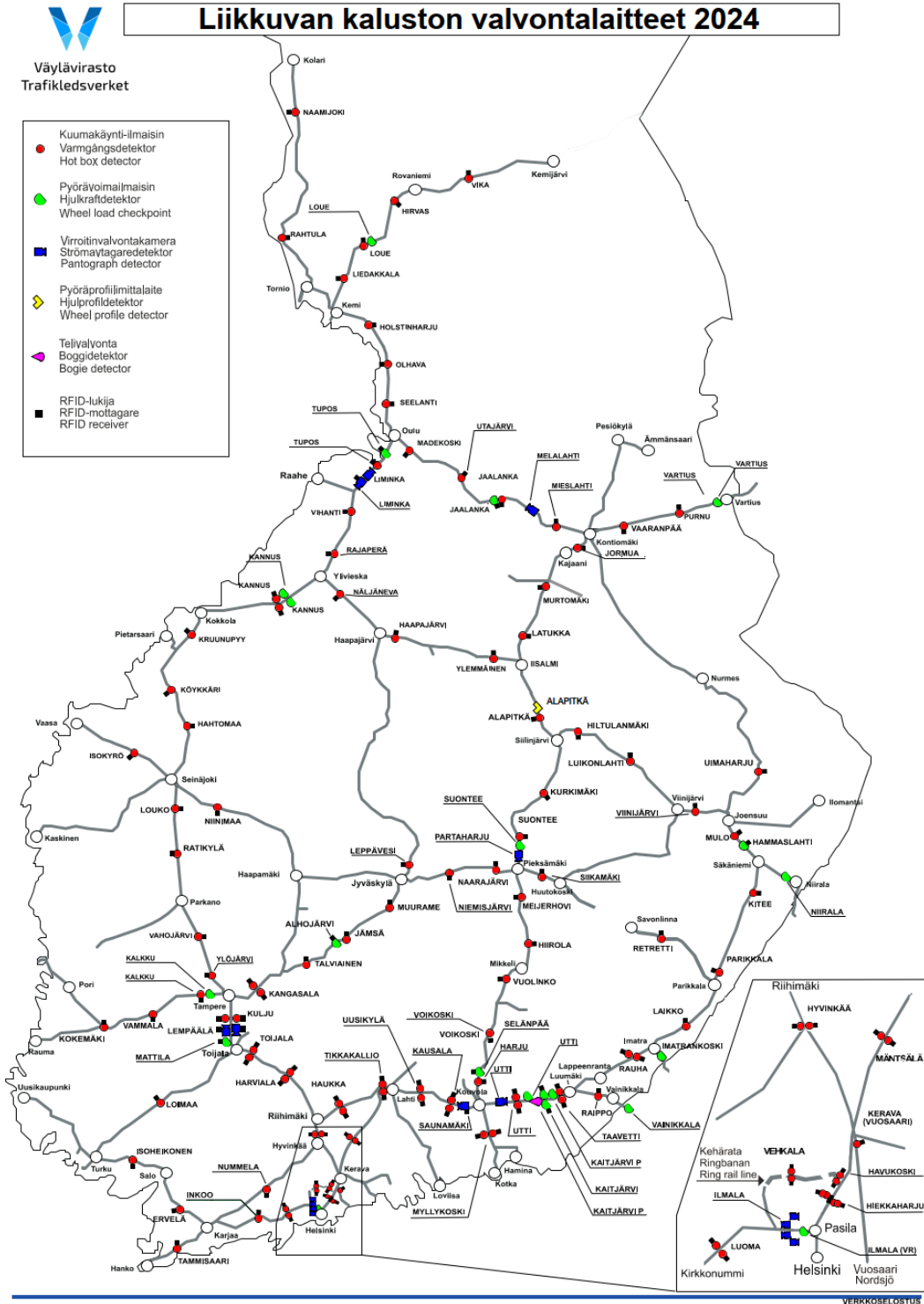
Palvelun käyttöä ei haeta erikseen, palvelu sisältyy ratakapasiteetin käyttöön.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Liikkuvan kaluston valvonta

Liikkuvan kaluston valvontalaitteet

Rataverkolla sijaitsevat liikkuvan kaluston valvontalaitteet on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Liikkuvan kaluston valvontalaitteet.

Palvelukuvaus: Turvallisuuden valvontapalvelu

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä liite kuvaa valtion rataverkon haltijan tilaamaa Turvallisuuden valvontapalvelua. Väylävirasto tilaa Fintraffic Raide Oy:ltä palveluna turvallisuuden valvontapalvelua.

Turvallisuuden valvontapalveluiden tavoitteena on järjestyksenvallvonnan, vartiointin ja teknisen valvonnan avulla parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, turvallisuutta, viihtyisyyttä ja asiakaskokemusta. Henkilöturvallisuuden ja omaisuuden kohdistuvan ilkvallan, sekä häiriötilanteiden ennaltaehkäisy valtion rataverkon alueilla, laitureilla ja asema-alueilla, yhteistyössä eri tahojen kanssa on toteutettu keskitetty turvavalvomon palvelu.

Palvelu ei kuulu rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä II mainittuihin palveluihin, joten sitä ei koske EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 sääntely. Väylävirasto kuvaa palvelun sisällön täytäntöönpanoasetuksen mukaisesti.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Palvelupaikan ylläpitäjä:

Fintraffic Oy

029 450 7000

viestinta@fintraffic.fi

Väyläviraston yhteyshenkilö Arto Muukkonen

etunimi.sukunimi@vayla.fi

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa pieniä muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysajankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Turvavalvomo

Turvavalvomo vastaa pääasiallisesti raideliikenteen henkilöturvallisuuden parantamisesta asemilla ja laiturialueilla sekä rатаinfrastruktuurin ilkvalltasuojasta. Turvavalvomo vastaa tilanteen seuraamisesta, viestien vastaanottamisesta ja tilanneku-

van luomisesta sekä järjestyksenvalvojien, vartijoiden tai tarvittaessa viranomais-
ten ohjauksesta perille apua tarvitsevaan kohteeseen. Turvavalvomosta johdetaan
kentällä tapahtuvaa operatiivista toimintaa.

Turvavalvomon päätehtäviä ovat:

- Turvallisuustilannekuvan ylläpito
- Kameravalvonta ja tallenteiden luovutus viranomaisille
- Viranomaisten avustaminen turvallisuus- ja pelastustehtävissä
- Kuvaus - ja tapahtumaluvan myöntäminen valtion rataverkolla
- Rikosilmoitusten laadinta mm. Väyläviraston omaisuuden osalta
- Järjestyksenvalvonta ja vartiointi laiturialueilla, asemaseuduilla ja muilla erikseen sovituilla alueilla

3 Palvelun kuvaus

3.1 Turvavalvomon toiminta-alue

Turvavalvomon toiminta-alue on koko valtion omistama rataverkko. Pääpaino toi-
minnassa on pääkaupunkiseudun rautatieasemat. Turvavalvomo toimii vartiointi-
palvelujen sekä kameravalvonnan operaatio- ja ohjauskeskuksena.

3.2 Turvavalvomon sopimuksen osapuolet

Turvavalvomon toiminta perustuu puitesopimukseen: Järjestyksenvalvonta –ja
vartiointipalvelut liikennejärjestelmässä. Sopimuksen osapuolet ovat Väylävirasto,
Helsingin Seudun Liikenne (HSL), Espoo, Vantaa.

Jokainen osapuoli on itsenäinen tilaaja järjestyksenvalvonnan ja vartiointin osalta.

3.3 Aukioloajat

Turvavalvomon palvelua tuotetaan 24/7, 365 päivää vuodessa.

3.4 Liittyminen palveluun

Ottamalla yhteyttä palvelun tuottajaan tai Väylävirastoon, voidaan neuvotella so-
pimukseen liittymisestä. Jokainen toimija tekee itsenäisen tilauksen palvelun tuot-
tajalle.

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.

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 Väylävirastolle. Yhteisesti sovitaan uuden toimijan liittymisestä sopimukseen ja palvelun sisältö ko. toimijan kohdalla sekä kustannusten jako.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Väylävirasto vastaa ilmoituksiin kohtuullisessa ajassa.

Suorituskannustinjärjestelmä

Tässä liitteessä kuvataan rataverkon haltijan ja rautatieyritysten välisen suorituskannustinjärjestelmän korvaukset ja niiden perusteet 1.1.2025 alkaen. Joulukuun 2024 osalta noudatetaan verkkoselostuksen 2024 mukaista järjestelmää.

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

1 Rataverkon haltijan vastuulla olevat poikkeamat

Rataverkon haltija maksaa rautatieyritykselle suorituskannustinjärjestelmään perustuvan korvauksen tapauskohtaisen selvityksen perusteella rataverkon haltijasta tai liikenteenohjauksesta johtuvasta syystä aiheutuneesta poikkeamasta, kun kyseessä on:

- H302 Muun toimijan henkilökuntaan liittyvä syy
 - mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rataverkon haltijasta tai liikenteenohjausyhtiöstä johtuvasta syystä.
- L6 Junan lähtöön liittyvä odotus -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - L606 Saaton 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 Valvontalaittevikat.
- P4 Viestintä- /tietoliikenneviat
 - P401 RAILI-palvelu vain RAILI-verkon osalta.
 - P403 Muut viestintälaitte / -yhteysviat, mikäli vika on ollut liikenteenohjauksen tai rataverkon haltijan vastuulla olevassa viestintälaitteessa / -yhteydessä.
- S1 Sähkönjakeluhäiriö, lukuun ottamatta seuraavia 2-tason syykoodeja:
 - S102 Tehon rajoitus
 - S103 Kantaverkkovika/-rajoitus.
- S2 Sähköratavika.
- T3 Ratarikko/este radalla.
- R2 Ratatyön sovitun ajan ylitys.
- R3 Liikenne rajoite ratatyön jälkeen.

- R4 Ratatyön toteutus poikkeaa suunnitellusta.
- I4 Muu syy
 - mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rata-verkon haltijasta tai liikenteenohjausyhtiöstä johtuvasta syystä.

2 Rautatieyrityksen vastuulla olevat poikkeamat

Rautatieyritys maksaa rataverkon haltijalle suorituskannustinjärjestelmään perustuvan korvauksen tapauskohtaisen selvityksen perusteella rautatieyrityksestä johtuvasta syystä aiheutuneesta poikkeamasta, kun kyseessä on:

- H1 Liikennöitsijän henkilökunta puuttuu, lukuun ottamatta seuraavia 2-tason syykoodeja:
 - H104 Veturinkuljettaja myöhässä olevasta junasta.
 - H105 Konduktööri myöhässä olevasta junasta.
 - H106 Liikennöitsijän muu henkilökuntaryhmä myöhässä olevasta junasta.
- H2 Lähtövalmius- tai lähtöpoikkeamailmoitus tekemättä.
- H301 Muu liikennöitsijän henkilökuntaan liittyvä syy.
- J1 Junan muodostamisen viivästyminen.
- K1 Kalustopula.
- K2 Kalustovika, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - K207 lovipyörä.
- K4 Kytkenä.
- 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-puhe-
limessa.

- 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.

3 Maksun määräytyminen

Junien aikataulun mukaisen kulun mittaamista varten on määritelty junien seuranta-asemat (liite 5K). Lisäksi junan lähtö- ja määräasema on aina automaattisesti seuranta-asema. Junalle voi syntyä lisämyöhästymistä kahden peräkkäisen seuranta-aseman välillä tai yhdellä seuranta-asemalla. Tällaiselle yhdelle lisämyöhästymiselle merkitään yksi syykoodi, joka kertoo myöhästymisen syyn.

Suorituskannustinjärjestelmässä junat jaetaan kolmeen ryhmään:

- Tiheän vuorovälin kaupunkiseudun lähiliikenteen junat (tällä hetkellä HSL:n tilaamat junat)
- muut henkilöliikenteen junat
- tavaraliikenteen junat

Sanktio maksetaan, kun tämän liitteen kohdissa 1 tai 2 kuvatuista syistä syntynyt lisämyöhästymisen seuranta-asemavälillä tai seuranta-asemalla on yhtä suuri tai suurempi kuin

- 3 minuuttia tiheän vuorovälin kaupunkiseudun lähiliikenteen junalla.
- 15 minuuttia muun henkilöliikenteen junalla.
- 30 minuuttia tavarajunalla.
- tai kun tiheän vuorovälin kaupunkiseudun lähiliikenteen tai muun henkilöliikenteen juna perutaan äkillisesti vastaavista syistä johtuen.

Sanktion suuruus määräytyy seuraavasti:

- myöhästynyt tiheän vuorovälin kaupunkiseudun 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 tiheän vuorovälin kaupunkiseudun lähiliikenteen juna 1 000 € / juna.
- peruttu muu henkilöliikenteen juna 1 500 € / juna.

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

Aikataulukaudella 2025 J1 Junan muodostamisen viivästyminen -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. Myös L605 Saaton viivästyminen johtuen junanmuodostuksesta -

syykoodin osalta sanktion suuruus on 50 % normaalista, jos saaton junanmuodostamiseen liittyvä myöhästymisyys on tarkennettu 2-tasolle.

J1-syykoodien tarkennukset 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.

4 Keskimääräisen myöhästymisen huomiointi suorituskannustinjärjestelmässä

Keskimääräinen myöhästymisen tarkoittaa, kuinka paljon juna on keskimäärin myöhässä matkansa aikana pois lukien osuudet, joina juna kulkee etuajassa. Menettelyllä voidaan tarvittaessa puuttua rautatieyritysten asetetun laskennallisen kynnyksarvon ylittäviin, toistuviin myöhästymisiin. Väylävirasto ei kuitenkaan ryhdy toimenpiteisiin, jos kynnyksarvon ylittäminen on johtunut rautatieyrityksestä riippumattomista syistä. Tällaisia syitä voivat olla radanpitäjän, liikenteenohjauksen ja ulkopuolisen aiheuttajan vastuulla olevat syyt sekä sekundääriset syyt.

Laskentamenetelmä

Rautatieyrityksen ja junatyyppin keskimääräinen myöhästymisen lasketaan yksittäisten junien keskimääräisistä myöhästymisistä. Aikataulun pitävyys tarkoittaa sitä, ettei juna ole etuajassa eikä myöhässä.

Yksittäisen junan keskimääräisen myöhästymisen laskennassa huomioidaan seuraavat säännöt:

- Yksittäisen junan keskimääräinen myöhästymisen lasketaan reitin tarkasteluvälien myöhästymisistä.
 - Tarkasteluvälillä tarkoitetaan junan aikataulun mukaisia liikennepaikkavälejä ja liikennepaikkoja.
- Laskenta tehdään vertaamalla toteumaa aikatauluun kaikissa niissä pisteissä, joilta saadaan junan kulkutiedot.
- Kaikki myöhästymiset huomioidaan.
- Tarkasteluvälin myöhästymisen lasketaan tarkasteluvälin alku- ja loppupisteiden myöhästymisten keskiarvoina. Mikäli liikennepaikkavälin toisessa päässä juna on etuajassa ja toisessa myöhässä, lasketaan keskimääräinen myöhästymisen leikkaamalla etuajassa kulku pois tarkasteluväliltä.
- Etuajassakulku on negatiivinen poikkeama suunnitellusta aikataulusta. Etuajassakulku on kuitenkin sallittua, kun se ei häiritse muuta liikennettä, joten siksi sitä ei huomioida laskennassa.

Kaikista junista lasketaan junatyyppi- ja liikenteenharjoittajakohtaiset keskiarvot, joita verrataan kynnyksarvoihin.

Kynnyksarvot aikataulukaudella 2025

Keskimääräistä myöhästymistä verrataan junatyypeittäin ja yrityksittäin ennalta asetettuun, selvästi tavanomaisesta poikkeavaan myöhästymisen kynnsarvoon. Kynnsarvot keskimääräiselle myöhästymiselle vuonna 2025 ovat:

- tiheän vuorovälin kaupunkiseudun lähiliikenne 5 min
- muu henkilöjunaliikenne 10 min
- tavaraliikenne 30 min

Kynnsarvon ylittämistä seuraavat toimenpiteet

Väylävirasto seuraa kynnsarvojen täyttymistä kuukausitasolla. Ensisijaisesti Väylävirasto puuttuu keskimääräisen myöhästymisen kynnsarvon ylittäneen rautatieyrityksen suoriutumiseen huomautuksella ja kuulemismenettelyllä, mikäli kynnsarvo on ylittynyt kahtena peräkkäisenä kuukautena. Mikäli suoriutuminen jatkuu heikkona, voi Väylävirasto sanktoida rautatieyritystä.

Sanktion suuruus on 10 % rautatieyrityksen kyseisen junatyyppin osalta maksamista suoritusmaksujärjestelmän mukaisista sanktioista kyseisenä kuukautena, mutta minimissään kuitenkin 500 euroa.

5 Tarkennuksia suoritusmaksujärjestelmän soveltamiseen

Radan käytettävyyden poikkeaman tai rautatieyrityksen toiminnan häiriön voi joissain tapauksissa aiheuttaa muu tekijä kuin radanpitäjä tai rautatieyritys, esimerkiksi kolmas osapuoli tai ylivoimainen este.

Suoritusmaksujärjestelmän mukaista korvausta ei makseta kolmannesta osapuolesta johtuvasta syystä. Suoritusmaksujärjestelmän 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. Suoritusmaksujärjestelmän ulkopuolelle jää se osuus vian kokonaiskestosta, joka ylittää 6 tuntia.

Ylivoimaisista esteistä johtuvat suoritushäiriöt eivät myöskään kuulu suoritusmaksujärjestelmän piiriin. Osapuolet sopivat suoritusmaksujärjestelmän 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 suoritusmaksujärjestelmän piiriin, jos työraon alkua on siirretty myöhässä kulkeneen junaliikenteen vuoksi, kun myöhästyminen on aiheutunut radanpitäjän suoritusmaksujärjes-

telmän piiriin kuulumattomasta syystä. Tällöin suorituskannustinjärjestelmän ulkopuolelle jää enintään vastaavan pituinen aika kuin työraon alkua on siirretty.

- Sellainen peruutus, joka on tehty myöhästymisen leikkaamiseksi ja matkustajat kuljetettu korvaavin kuljetuksin, ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Sekundääriset peruutukset (esim. kalusto ei päässyt lähtöpaikalleen, koska oli vikaantumisen tai turvalaitevian takia jäänyt edelliselle matkalle) eivät pääsääntöisesti kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin. Saaton viivästymiseen tai perumiseen liittyvä tapaukset, jotka johtuvat junanmuodostamisesta, kalusto- tai infraviasta, kuuluvat suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Junavuoron peruminen ja korvaaminen linja-autolla junan aikataulun mukaisesti ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Kun henkilöliikenteessä kytkeytymisen epäonnistuessa ajetaan kaksi erillistä junaa, molemmat kuuluvat suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Sähkörataverkon hetkellisestä jännitekatkosta (laukaisun vuoksi), tai junayksikön pääkatkaisijan aukeamisesta, seurannut junan myöhästymisen ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin, ellei taustalla ole vika sähköradassa tai junakalustossa.

Laajoissa säähäiriöissä myöhästymiset kirjataan syykoodille I1 (Poikkeukselliset sääolosuhteet). Syykoodin käyttöönotosta tehdään erikseen päätös yhteistyössä rataliikennekeskuksen, liikennöitsijöiden, 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
Kauppilanmäki	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
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	S
Mäntsälä	MLÄ		S					
Mänttä	MÄN			S	S	S	S	S
Mäntyharju	MR	S						
Niirala	NRL	S		S	S	S	S	S
Nurmes	NRM	S		S	S	S	S	S
Orivesi	OV	S		S	S	S	S	S
Oulainen	OU				S	S		
Oulu asema	OL	S		S	S	S	S	S
Oulu Nokela	NOK			S	S	S	S	S
Oulu tavara	OLT			S	S	S	S	S
Oulunkylä	OLK		S					
Parikkala	PAR	S		S	S	S	S	S
Parkano	PKO	S						
Pello	PEL	S						
Pesiökylä	PSK			S	S	S	S	S
Pieksämäki asema	PM	S		S	S	S	S	S
Pieksämäki lajittelu	PMLA			S	S	S	S	S
Pieksämäki tavara	PMT			S	S	S	S	S
Pieksämäki Temu	TMU			S	S	S	S	S
Pietari	PTR	S						
Pietarsaari	PTS			S	S	S	S	S
Pihtipudas	PP			S	S	S	S	S
Pitkämäki	PTK			S	S	S	S	S
Pori	PRI	S		S	S	S	S	S
Pyhäsalmi	PHÄ			S	S	S	S	S
Pännäinen	PNÄ	S						
Raahe	RHE			S	S	S	S	S
Rauma	RMA			S	S	S	S	S
Riihimäki asema	RI	S	S	S	S	S	S	S
Riihimäki lajittelu	RILA			S	S	S	S	S
Riihimäki tavara	RIT			S	S	S	S	S
Ristijärvi	RJV			S	S	S	S	S
Rovaniemi	ROI	S		S				S
Saarijärvi	SRJ			S	S	S	S	S
Salo	SLO	S						
Savonlinna asema	SL	S						
Seinäjäki asema	SK	S		S	S	S	S	S
Siilinjärvi asema	SIJ	S		S	S	S	S	S
Sköldvik	SLD			S	S	S	S	S
Suonenjoki	SNJ	S						
Tampere asema	TPE	S	S	S	S	S	S	S
Tampere tavara	TPET			S	S	S	S	S
Tampere Viinikka	VKA			S	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	S
Turku satama	TUS	S						
Turku tavara	TKUT			S	S	S	S	S
Tuupovaara	TPV			S	S	S	S	S
Uimaharju	UIM			S	S	S	S	S
Vaala	VAA	S						
Vaasa	VS	S		S	S	S	S	S
Vainikkala asema	VNA	S		S	S	S	S	S
Valtimo	VLM			S	S	S	S	S
Vammala	VMA	S						
Vantaankoski	VKS		S					
Varkaus	VAR	S						
Vartius	VUS			S	S	S	S	S
Vihanti	VTI	S						
Vilppula	VLP	S		S	S	S	S	S
Vuokatti	VKT			S	S	S	S	S
Ylivieska	YV	S		S	S	S	S	S
Ämmänsaari	ÄM			S	S	S	S	S
Äänekoski	ÄKI			S	S	S	S	S

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

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Tämä palvelupaikan kuvaus kuvaa valtion rataverkolla tarjottavaa liikkuvan kaluston lämmitys- ja sähkönsyöttöpalvelua. 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 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 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelun osista

Luettelo lämmitysposteista ja pistorasiakeskuksista esitetään verkkoselostuksen liitteessä 2B.

3.2 Palvelun nimeäminen

Lämmityspostit ja pistorasiakeskukset nimetään sijaintiraiteen mukaan ja nimeen 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

Lämmitysostien ja pistorasiakeskusten käyttö varataan varaamalla raide, jolla palvelu sijaitsee.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Lämmitysostien 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.

Palvelukuvaus RAILI-palvelu

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

RAILI-palvelun kohderyhmät ovat liikenteenohjaajat, junien kuljettajat, vaihtotyönjohtajat, ratatyöstävastaavat ja muut käyttäjät. RAILI-palvelun tärkeimmät ominaisuudet ovat kirjautuminen toimintanumeroihin, yksilöpuhelut, VIRVE-ryhmäpuhelut, rautatiehäätäpuhelu, sijaintiin perustuvat ryhmä- ja yksilöpuheluiden ohjaukset liikenteenohjaukselle ja puhelujen tallentaminen.

1 Väyläviraston vastuut

1.1 Käyttölupa

RAILI-palvelun käyttäjien on haettava käyttölupa Väylävirastolta RAILI-palvelun käyttöä varten. Väyläviraston käyttölupa on voimassa toistaiseksi ja käyttölupa edellytetään VIRVEN ja RAPLI-sovelluksen käyttöön RAILI-palvelussa.

1.2 VIRVE-verkon liittymät

Väylävirasto vastaa junien kuljettajien käyttöön tulevista VIRVE-verkon ohjaamoriipuhelimien liittymä- ja pääkäyttäjämaksuista. Junalla tarkoitetaan kalustoyksikköä, joka liikkuu valtion rataverkolla noudattaen junaliikenteen sääntöjä.

VIRVE-liittymien, jotka liitetään RAILI-palveluun, pääkäyttömaksuista vastaa Väylävirasto. Muista käyttöön liittyvistä maksuista, kuten liittymä- ja puhelumaksuista, vastaa käyttäjäyrittäjä VIRVE-sopimuksensa ja RAILI-hinnaston mukaisesti.

1.3 RAPLI-sovellus

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

RAPLI-puhelimet liitetään RAILI-palveluun RAILI-käyttöluvan myöntämisen jälkeen. Älypuhelimien liittymän tilaaja maksaa liittymästä ja sen käytöstä aiheutuvat kulut liittymäsopimuksensa mukaisesti. Väylävirasto ei laskuta RAPLI-sovelluksesta eikä sen käytöstä RAILI-palvelussa mitään.

1.4 Turvallisuuteen liittyvän puheviestinnän toiminnallisuudet

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

1.5 Radioverkkojen sisäpeitot

Väylävirasto huolehtii riittävästä VIRVEN kuuluvuudesta junille avorataosuuksilla ja ratatunneleissa. Väylävirasto ei vastaa radioverkkojen kuuluvuudesta muissa sisätiloissa. Kaupallisen verkon toimivuus ja palvelutaso ovat RAPLI-sovelluksen käyttäjille samat kuin kaikille muillekin kaupallisen verkon käyttäjille.

1.6 Puheluiden tallentaminen

Väylävirasto vastaa liikenteenohjauksen puheluiden tallentamisesta.

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

2 RAILI-palvelun käyttöluvan haltijan vastuut

2.1 VIRVE- ja RAPLI-puhelimet

Väyläviraston RAILI-palvelun käyttöluvan haltija sitoutuu noudattamaan RAILI-palvelun käyttöluvan ehtoja. Väyläviraston RAILI-palvelun käyttöluvan haltija hankkii juniinsa tarvitsemansa ohjaamoriipuhelimet, VIRVE-puhelimet ja Android-älypuhelimet sekä yleisen verkon liittymät.

2.2 Muu turvallisuuteen liittyvä puheviestintä kaupallisissa verkoissa

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

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.

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 kii-reellisen 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 ohje-luettelossa 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 luet-tuna kapasiteetin rajoittaminen tarvittaessa.
- Informoida matkustajia lähtevistä ja saapuvista junista sekä niiden käyttä-mistä raiteista asemilla ja laiturialueilla.
- Tarjota reaaliaikaista dataa rajapintojen kautta liikennöitsijöiden hyödyn-nettäväksi.

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 viipymättä (suositus 24 tunnin kuluessa), kuitenkin viimeistään 48 tunnin kuluessa. Vakavista turvallisuuspoikkeamista tulee ilmoittaa välittömästi.

Ilmoitus pitää tehdä riippumatta siitä, liittyykö poikkeama sen toimintaan tai onko se osallisena poikkeamassa. Ilmoituksessa tulee raportoida, onko turvallisuuspoikkeama sattunut valtion rataverkolla vai muulla rataverkolla.

Kaikkien rautatieliikenteen harjoittajien tulee toimittaa tiedot juna- ja vaihtotyöliikenteeseen liittyvistä onnettomuus- ja vaaratilanteista (turvallisuuspoikkeamatiedot) rataverkon haltijan **ajantasaisen ohjeen mukaisesti**.

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

Mikäli vaihtotyön liikenteenohjaus tapahtuu rautatieliikenteen harjoittajan toimesta rataverkon haltijan liikenteenohjauslaitteilla, on rautatieliikenteen harjoittajan lisäksi toimitettava rataverkon haltijalle tekemänsä kirjalliset selvitykset ja analyysit vaihtotöiden liikenteenohjauksessa sattuneista turvallisuuspoikkeamista.

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 valtuuttamaan ratisännöitsijään. 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.

Pysäytyskenkien säilyttäminen

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 suluissa myös ne laiturit, joita rataverkon haltija ei pidä kunnossa. Näiden laitureiden käytön turvallisuudesta ja kulusta yleisiltä alueilta laiturialueille vastaa laituria käyttävä liikenoitsijä. Henkilöliikenteen asemat on esitetty karttapalvelussa.

Tiedot Väyläviraston omistamista, matkustaja-asemilla sijaitsevista asemarakennuksista ja muista vuokrattavissa olevista tiloista (ml. lipunmyyntiin käytettävistä olevista tiloista ja lipunmyyntiautomaattien sijoittamisesta) esitetään liitteissä 7B. Muiden tahojen omistamien tilojen luettelo yhteystietoineen esitetään liitteessä 7C.

[Avoin tietopankki asemanseutujen kehittämisestä.](#)

2.2 Matkustajainformaatio- ja kuulutustietojärjestelmä

Väylävirasto vastaa asemilla ja laiturialueilla olevista informaatiojärjestelmistä, joihin kuuluvat aikataulunäytöt, kuulutusjärjestelmät sekä asema-alueella olevat suuntaopasteet, asemannimi- ja raidenumero-opasteet sekä aikataulukaa pit. Aikataulukaa peissa oleva tiedotus on rautatieliikenteen harjoittajien tai HSL:n vastuulla. Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa matkojen saatavuuteen liittyvästä informaatiosta samoin kuin junissa annettavasta informaatiosta. Fintraffic Oy vastaa asemilla ja laiturialueilla olevista informaatiojärjestelmistä, joihin kuuluvat aikataulunäytöt ja kuulutusjärjestelmät. Matkustajainformaatiojärjestelmää ylläpitää Fintraffic Oy.

Matkustajainformaatiopalvelun tuottamiseksi on rautatieliikenteen harjoittajan tuotettava matkustajainformaatiokeskukseen tai -järjestelmään seuraavat tiedot:

- Perustiedot: junatyyppi, junanumero, linjatunnus, kulkureitti, pysähdykset (nk. kaupalliset), suunniteltu saapumis- ja lähtöaika, raide ja sektorointitieto, 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-asemat ja niiden vuokrattavissa olevat tilat on listattu verkkoselostuksen liitteessä 7B. Vuokrattavissa olevat tilat on jaoteltu odotustiloihin, toimistotiloihin, sosiaalityötiloihin ja liiketiloihin.

3.2 Palvelupaikan osan nimi

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

3.3 Sijainti

Väyläviraston henkilöliikenteen liikennepaikat on esitetty liitteessä 2B.

Valtion rataverkon haltijan omistamien matkusta-asemien 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.

Väyläviraston asemarakennukset matkustajaliikenneasemilla, tilanne huhtikuussa 2024

Väyläviraston toimiltojen vuokrausasiat valmistelee Kiinteistöyksikkö.
Yhteydenotot vuokrausasioissa: kirjaamo@vayla.fi

Kohteiden käypä vuokra määritetään tarkemmin ennen jokaista vuokrausta. Vuokratason määrittämisessä lähtökohtana on paikkakunnan todellinen hintataso.
*(tarkkuus +/- 50 %, riippuen kohteen kunnosta)

Asemarakennus								Odotustila				Toimistotila				Sosiaalitila				Liiketila				
Rakennus	Postinumero	Paikkakunta	Katuosoite	Voimassa oleva sopimus (nro)	Vuokrattava ala yht. (m2)	Tiloja vapaana kyllä/ei	Muita huomioita	Tiloja vapaana kyllä/ei	M2	vuokra* €/m2/kk	Muita huomioita	Tiloja vapaana kyllä/ei	M2	vuokra* €/m2/kk	Muita huomioita	Tiloja vapaana kyllä/ei	M2	vuokra* €/m2/kk	Muita huomioita	Tiloja vapaana kyllä/ei	M2	vuokra* €/m2/kk	Muita huomioita	
HELSINKI HUOPALAHTI	00320	HELSINKI	KYLÄTIE 25		Alle 100	kyllä	Vuokrattavissa olevia tiloja asemahallissa, tyhjillään. Tilat ovat heikossa kunnossa ja edellyttävät isoja korjauksia.	ei			Kymä odotustila matkustajien käytössä, ei vuokrata erikseen									kyllä	Alle 100 m2	15		
HELSINKI MALMIN VANHA ASEMA	00700	HELSINKI	LÄTKOKARTANONTIE 1	220050	229,00	ei	Myymälä-, tulo-, varasto- ja työtöitä vapaana. Kaukama asemasta, Jokin-linjan viereessä. Huonokuntoinen.	ei			ei odotustilaa	ei	ei tiedossa	15						ei	ei tiedossa	15		ällä hetkellä vuokrattu
HELSINKI PUKINMÄKI	007200	HELSINKI	PUKINMÄENALUKIO 1	210027	125,00	ei	Nykyisin pitsenä, voisi soveltaa matkustajapalveluille, tunneliasossa huikan asemasta syrjässä.	ei			ei odotustilaa	ei								ei	125,00	15		ällä hetkellä vuokrattu
HELSINKI PUUSTOLA	00750	HELSINKI	TAPULKAUPUNGINTIE 1		31,00	kyllä	Aseman ylläpidossa vanha lipunmyyntitila	ei			ei odotustilaa	ei								kyllä	31	15		
VANTAA TIKKURITIA (UUSI ASEMASILTA)	01300	VANTAA	RATATIE 11		-		YFF hallinnoi vuokratilassa pitkäaikaisella sopimuksella.																	
VANTAA KOIVUKYLÄ	01360	VANTAA	KOIVUKYLÄN PUUSTOTIE		262,00	ei	Entinen kioskitila vuokrattu muuhun käyttöön. Asemasta syrjässä, alakerta soveltuu matkustajakäyttöön. Huonokuntoinen.	kyllä	150	Sosiaalitila	15	ei			ei toimistotilaa	kyllä	220	15	sisältää halli- ja sos	kyllä	42	15		
VANTAA LENTOASEMA	01530	VANTAA	TELETIE 6			ei	Ei vuokrattavia tiloja. Väyläviraston omistuksessa aseman maanalaiset tilat.	ei				ei								ei				
JÄMSÄ	42100	JÄMSÄ	ASEMAKATU 5		70,00	kyllä	Tyhjiillään, suljettu yleisöltä	kyllä	40,00	10	Odotustila ja WC	kyllä	30,00	10										
LAPUA	62100	LAPUA	ASEMAKATU 7		121,00	kyllä	Tyhjiillään, suljettu yleisöltä	kyllä	43,00	10	Odotustila ja 2 wc:tä	kyllä	78,00	10						kyllä	ei tiedossa	10		
KAUHAVA	62200	KAUHAVA	ASEMAKATU 3		89,00	kyllä	Tyhjiillään, suljettu yleisöltä	kyllä	64,00	10	Odotustila ja 2 wc:tä	kyllä	25,00	10						kyllä	ei tiedossa	10		
PÄNNÄINEN	68910	PÄNNÄINEN	ASEMATIE 13	90004		ei tiedossa	Asema kunnostettu 2010-luvulla. Vapaita tiloja odotustilan lisäksi. Vaatisi asemarakennuksen peruskunnostuksen. Kohteessa mahdollisesti vapaita tiloja odotustilan lisäksi.	ei	48,70		Odotustila ja 2 wc:tä. Vuokrattu.	kyllä	ei tiedossa	10						kyllä	ei tiedossa	10		
HÄRMÄ	62300	HÄRMÄ	PIIRTOLANTIE 6			ei tiedossa		kyllä	ei tiedossa											kyllä	ei tiedossa	10		

Liikennepaikka	Rakennus	Palvelupaikan ylläpitäjä	Aikataulu-näyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliikenteen toimitiloista
Akaa, Toijala	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (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-asemat (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-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hyvinkää	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hämeenlinna	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (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-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Imatra	Imatra	Kiinteistö Oy Imatran keskusasema	On	REIM Imatra Oy
Joensuu	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	Ei matkustajakäytössä. Uusi odotustila Joensuun kaupungin matkakeskuksessa
Jyväskylä	Jyväskylä	Jyvä-Parkki Oy	On	Jyvä-Parkki Oy, kiinteistöasiat (vapaat tilat ja hinnat)
Järvenpää	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kajaani	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kannus	Asemarakennus	Yksityisomistuksessa	On	
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-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kerava	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kirkkonummi	Asemarakennus	Yksityisomistuksessa	On	
Kokkola	Asemarakennus	Kokkolan kaupunki	On	Kokkolan kaupunki
Kolari	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kotka	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kouvola	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kuhmo, Vartius	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kuopio	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Lahti	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (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-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Oulainen	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (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-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Pieksämäki	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Pori	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Raasepori	Asemarakennus	A&N Invest Oy Ab	On	A&N Invest Oy Ab
Riihimäki	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (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-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
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	Yksityisomistuksessa	On
¹ https://www.vrgroup.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
Rataverkon 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 Rataverkon käyttö -osasto.

1.3 Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään vuosittain verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä. Tarvittaessa muutoksia voidaan tehdä myös aikataulukauden aikana tapahtuvissa verkkoselostuksen päivitysjankohdissa.

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 tavaraliikenne-terminaalit 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 varten. Kuormausraiteiden lukumäärä ja käyttöpituus sekä sähkövedon käyttömahdollisuus on esitetty raidekohtaisesti [raiteistokaavioissa](https://vayla.fi/palveluntuottajat/aineistot/ratatiedon-extranet).<https://vayla.fi/palveluntuottajat/aineistot/ratatiedon-extranet>

Kuormauspaikkojen käyttö kuormien purkupaikkoina tarkastellaan tapauskohtaisesti tarpeen mukaan.

3.6 Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Nykyisten kuormauspaikkojen teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu merkittäviä muutoksia. Sänkimäen ja Haapamäen kuormauspaikkojen parantamisen suunnittelu on käynnistetty vuonna 2023 ja niiden osalta toimenpiteiden toteuttavuus ja aikataulu täsmentyy suunnittelun edetessä. Uusien kuormauspaikkojen rakentamisesta ja muutoksista nykyisten kuormauspaikkojen ominaisuuksiin ilmoitetaan verkkoselostuksen liitteessä 7E. Erityishuomiona: Vuonna 2024 valmistuvat uudet kuormauspaikat Seinäjoelle ja Vaalaan (Nuojuu), ja niiden käyttöönottoaikataulu tarkennetaan erikseen.

Raakapuun kuormauspaikkaverkon tavoitetilaa ja kehittämistä käsitellään julkaisussa *Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilanne- ja tulevaisuuskuva* (Väyläviraston julkaisu 29/2022) sekä *Rataverkon raakapuun kuormauspaikkaverkon tilanne- ja tulevaisuuskuva-selvityksen päivitys* (Väyläviraston julkaisu 48/2023).

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. Hinnoittelu on voimassa 31.12.2026 asti.

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 rautatieliikenteen 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 [Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteistokaavioista](#).

Kuormauspaikalla toimivan lastausurakoitsijan tulee hankkia oma sähköliittymä omia tarpeita varten. Lähtökohtaisesti liittymä tulee sijoittaa rataverkon haltijan alueen ulkopuolelle. Mikäli kuitenkin olosuhteista johtuen se joudutaan sijoittamaan rataverkon haltijan hallinnoimalle maa-alueelle, tulee siitä laatia sijoituslupa. Kuormauspaikalla toimivan lastausurakoitsijan tulee myös hankkia oma tietoliikenneyhteys omia tarpeitaan varten.

Mahdollisten muiden palveluiden sijoittamisesta tulee sopia Väyläviraston Kunnossapito-osaston kanssa.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

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 **rataverkon haltijoiden välinen sopimus** Väylävirastolla käytössä olevan sopimusperustan 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 hallinta siirtyy vaiheittain uuteen tietojärjestelmään (SAAGA).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Raakapuun kuormauspaikkojen raiteiston käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa.

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.

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 Rataverkon käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu tai kapasiteettiohjaus (ks. luvut 1.2 ja 6.1).

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

Ristiriitaiset kuormauspaikkojen käyttötarpeet pyritään sovittamaan 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, **kapasiteettiohjauksesta** tai liikenteenohjauksesta. Varastointialueiden varaustilanteesta lisätietoja antaa Väyläviraston Kunnossapito-osasto (kohta 1.2).

Rataverkon raakapuun kuormauspaikka (Vävlä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuormaus-raiteet	Kiskotus	Kuormausraiteen	Sähkövedon kättömahdollisuus	Yksityisraideyh tevs
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	Äänekoski-Haapajärvi		r571	54E1	650	kyllä	
Haapajärvi	Äänekoski-Haapajärvi		r572	54E1	650	kyllä	
Haapamäki	Orivesi-Seinäjoki	300+235	r410	54E1	721	ei	
Hammaslahti	Kouvola-Joensuu	602+199	r004	54E1	657	kyllä	
Hankasalmi	Jyväskylä-Pieksämäki	418+089	r304	54E1	483	kyllä	kyllä
Heinola	Lahti-Heinola	167+607	r008	K43	469	ei	
Heinävaara	Joensuu-Ilomantsi	648+408	r002	54E1	684	ei	
Heinävaara	Joensuu-Ilomantsi	648+408	r003	54E1	234	ei	
Humppila	Toijala-Turku	188+778	r634	54E1	413	ei	
Hyrnsalmi	Kontiomäki-Ämmänsaari	704+601	r203	60E1	796	ei	
Hyrnsalmi	Kontiomäki-Ämmänsaari	704+601	r204	60E1	857	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	
Kauppilanmäki	Pieksämäki-Kontiomäki	568+751	r393	54E1	489	ei	
Keiteleporhia	Äänekoski-Haapajärvi	519+256	r002	K30	670	ei	
Keiteleporhia	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	Lielahdi-Kokemäki	284+442	r086	54E1	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	
Lieksa	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	54E1	657	ei	
Niirala	Niirala-raja-Säkäniemi	555+846	r013	K60	634	ei	
Nivala	Iisalmi-Ylivieska	676+878	r684	K43	507	ei	
Nummela	Hyvinkää-Karjaa	109+368	r363	K43	510	ei	
Nuojua*	Oulu-Kontiomäki			54E1		kyllä	
Nuojua*	Oulu-Kontiomäki			54E1		kyllä	
Orivesi	Tampere-Jyväskylä	228+276	r537	K43	586	ei	
Oulainen	Seinäjoki-Oulu		r361	54E1		kyllä	
Oulainen	Seinäjoki-Oulu		r362	54E1		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	732+752	r361	54E1		ei	
Pesiökylä	Kontiomäki-Pesiökylä	732+752	r362	54E1		ei	
Petäjävesi	Haapamäki-Jyväskylä	343+357	r673	K43	483	ei	
Pihtipudas	Äänekoski-Haapajärvi	540+605	r002	K30	784	ei	
Pihtipudas	Äänekoski-Haapajärvi	540+605	r003	K30	797	ei	
Piikkiö	Helsinki-Turku satama	182+785	r003	54E1	310	ei	
Pitkämäki	Nurmes-Kontiomäki	789+619	r902	60E1	610	ei	kyllä
Poiksilta	Kouvola-Joensuu	416+728	r011	54E1	737	ei	

Rataverkon raakapuun kuormauspaikka (Vävlä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuormaus-raiteet	Kiskotus	Kuormausraiteen	Sähkövedon käyttömahdollisuus	Yksityisraideyh-tevs
Pori	Kokemäki-Pori	322+278	r822	54E1	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)*			r671	54E1		kyllä	
Rahkola (Seinäjoki)*			r672	54E1		kyllä	
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	r604	54E1	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	54E1	603	ei	
Tuupovaara	Joensuu-Ilomantsi	668+672	r003	54E1	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	
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	
* Nuojua on uusi kuormauspaikka, joka valmistuu vuoden 2024 lopulla ja jonka käyttöönottoaikataulu tarkennetaan erikseen.							
* Rahkola on uusi kuormauspaikka, joka valmistuu v.2024, käyttöönottoaikataulu tarkennetaan erikseen.							
* Teuvan kuormauspaikan käytettävyyden riippuu Seinäjoki-Kaskinen radan liikennöitävyydestä.							
* Turku tavarankuormauspaikan käytöstä luovutaan arviolta keväällä 2024.							

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
Rataverkon 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 vau-
nujen järjestelyyn, junanmuodostukseen ja tilapäiseen kaluston seisottamiseen.

Liikennepaikkojen liikenteenohjauksesta vastaa rataverkon haltija ja sen palvelun-
tuottajana liikenteenohjausyhtiö [Fintraffic Oy](#). Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, lu-
vanantoroolit ja -käytännöt) ovat Ratatieto-palvelussa otsikolla [Liikenteenohjauk-
sen 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 ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä ja ratatieto-palvelussa. Tiedot voi pyytää myös listattuna sähköpostiosoitteesta palveluaika@fintraffic.fi

3.5 Tekniset ominaispiirteet

Järjestelyratapihojen tekniset ominaispiirteet on kuvattu [Ratatieto-palvelun raiteistokaavioissa](#).

Kaikkia järjestelyratapiharaiteita ei ole sähköistetty. Tietoja sähköistetyistä raiteista löytyy Väyläviraston Ratatieto-palvelusta.

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 dieselvedon tarve selviävät raidekohtaisesti [Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteisto-kaavioista](#).

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee huomioida raiteistokaaviossa esitetty raiteen pituuskaltevuus ja varmistaa kaluston paikallaan pysyminen.

Verkkoselostuksessa ja rataverkon haltijan antamissa ohjeissa, mm. *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)*, on kuvattu valtakunnalliset ratapihojen raiteistojen käytön toimintatavat. Liikennepaikkakohtainen toiminta ja erityispiirteet on lisäksi tarvittaessa kuvattu ja sovittu rataverkon käyttösopimuksessa ja sen erillisissä ratapihasopimusliitteissä.

Vaarallisten aineiden kuljetusten käsittelystä on kerrottu verkkoselostuksen luvussa 2.4.3.

Luvat liikennöintiin ja turvalaitoksen vaihteiden käyttöön antaa liikenneohjaaja/luvanantaja alueellaan. Liikenneohjaaja 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 liikenneohjaajalle. Liikenneohjaaja tekee tarvittavat liikennöintiin vaikuttavat rajoitukset vikailmoituksen perusteella ennen korjaustoimenpiteiden alkua. Liikenneohjaaja ilmoittaa liikennöintiin vaikuttavista vioista kaikille osapuolille.

Järjestelyratapihoilla ei ensisijaisesti huolleta tai puhdisteta rautatiekalustoa. Mikäli tällaista tarvetta ilmenee, on siitä sovittava erikseen rataverkon haltijan kanssa. Rataverkon haltija tarkastelee huolto- ja puhdistustoiminnan vaikutukset tapauskohtaisesti ja voi myös kieltäytyä sopimuksen tekemisestä.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väylävirasto ei tarjoa vaunujen järjestelytyötä muilta osin kuin kulkuteiden turvaamisen osalta liikenneohjaajan toimesta. Palvelun tuotanto perustuu kunkin palvelupaikan käyttäjän omaan toimintaan.

5.4 IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintrafficin tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Ratakapasiteetin hallinnan tietojärjestelmiä kehitetään ja ratapihojen kapasiteetin hallinta siirtyy vaiheittain uuteen tietojärjestelmään (SAAGA).

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Järjestelyratapihojen käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa.

Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle käyttösopimusneuvotteluja varten vuosittain syyskuun loppuun mennessä vapaamuotoisen arvion seuraavan aikataulukauden järjestelyratapihojen käyttötarpeistaan liikennepaikkakohtaisesti. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasopimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana järjestelyratapihojen käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä palvelukuvauksessa kuvattuihin tai käyttösopimuksessa sovittuihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä hyvissä ajoin (vähintään kaksi kuukautta ennen käyttötarvetta) rataverkon haltijaan, jotta neuvottelut ratapihojen kapasiteetin käytöstä ja siihen liittyvistä käytännön järjestelyistä voidaan käynnistää. Rataverkon haltijaan tulee olla yhteydessä myös, mikäli käyttötarve poistuu tai vähenee aikataulukauden aikana.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Järjestelyratapihojen käyttöä koskeviin hakemuksiin vastataan Rautatiealan sääntelyelimen asettamien määräaikojen (Dnro TRAFICOM/270984/03.06.04/2019) puitteissa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi.

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

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

Ristiriitaiset järjestelyratapihojen käyttötarpeet pyritään sovittamaan rataverkon haltijan johdolla keskustelemalla ja koordinoimalla ja tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa.

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöissä (Jt)*. Etusijajärjestyksen lisäksi huomioidaan jo myönnetty 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, **kapasiteettiohjauksesta** 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
Rataverkon 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 Fintraffic Oy. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatieto-palvelussa otsikolla [Liikenteenohjauksen yhteystiedot](#).

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Laskumäkien raiteistot on kuvattu [Ratatieto-palvelussa 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 rautatieyriety. Käyttöaikoja määritettäessä on huomioidava, että kunnossapitäjällä tulee olla mahdollisuus kunnossapitotoimenpiteiden 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 käyttösopimuksissa ja niiden käytössä noudatetaan laskumäkikohtaisia käyttöohjeita.

Rautatieliikenteen harjoittaja on vastuussa, että käyttöhenkilöstö käyttää laskumäkeä, raiteistoa ja siihen liittyviä järjestelmiä sekä laitteistoa käyttöohjeen mukaisesti.

Rataverkon haltija on vastuussa raiteiston ja siihen liittyvien järjestelmien sekä laitteiston teknisestä toimivuudesta, kunnossapidosta ja kehittämisestä.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselvedon tarve selviävät raidekohtaisesti [Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteisto-kaavioista](#).

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Väylävirasto ei tarjoa palvelutoimintaa näissä palvelupaikoissa. Palvelun tuotanto perustuu kunkin palvelupaikan käyttäjän omaan toimintaan.

5.4 IT-järjestelmät

Laskumäkien ohjaamisessa käytettävät järjestelmät on kuvattu laskumäkien käyttöohjeissa.

6 Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

6.1 Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Laskumäkien käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa.

Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttösopimusneuvotteluihin mennessä vapaamuotoisen arvon laskumäkien käyttötarpeista liikennepaikkakohtaisesti. Rataverkon haltija arvioi rautatieliikenteen harjoittajien ilmoittamien raiteiston käytön tarpeiden perusteella, onko tarpeen käynnistää erillinen liikennepaikkakohtainen ratapihasopimuksen laatiminen tai muu kapasiteetin hallinnan menettely.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan liikennöinnissä tapahtuu aikataulukauden aikana laskumäkien käyttötarpeisiin vaikuttavia sellaisia muutoksia, jotka vaikuttavat tässä palvelukuvauksessa kuvattuihin tai käyttösopimuksessa sovittuihin asioihin, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä hyvissä ajoin (vähintään kaksi kuukautta ennen käyttötarvetta) rataverkon haltijaan, jotta järjestelyt ratapihojen laskumäkien kapasiteetin käytöstä ja siihen liittyvistä käytännön järjestelyistä voidaan käynnistää.

Vaarallisten aineiden käsittelystä on kerrottu lisää verkkoselostuksen luvussa 2.4.3 sekä laskumäkien käyttöohjeissa.

Tilapäiset tarpeet:

Ratkaisut äkillisiin laskumäen käyttötarpeisiin määrittää Fintrafficin liikennesuunnittelu, **kapasiteettiohjaus**, liikenneohjaaja tai tarvittaessa rataliikennekeskus tilan tiedon (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 Rataverkon käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu **tai kapasiteettiohjaus** (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 Tampereen osalta kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja Kouvolan osalta SAAGA:ssa. Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta, **kapasiteettiohjauksesta** 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
Rataverkon 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 päivitysjankohdissa.

2 Palvelut

2.1 Kaluston seisottaminen

Seisontaraiteet ovat ratapihojen raiteita, jotka on ensisijaisesti varattu kuljetustehävää odottavan kaluston säilytystä varten. Seisontaraidetarpeet jaetaan säännöllisiin (sopimustaso), tilapäisiin ja pitkäaikaisiin (yli 1 kk) seisontatarpeisiin. Raidevaraus voidaan tehdä enintään yhdeksi aikataulukaudeksi kerrallaan.

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 LIIKE-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 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. 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 raiteistonkäytönsuunniteluun liittyvät yhteydenotot siirtyvät liikennesuunnittelulta ja liikenteenohjaukselta kapasiteettiohjaukselle.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselvedon tarve selviävät raidekohtaisesti [Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteisto-kaavioista](#). Lisäksi verkkoselostuksen liitteessä 2B on kuvattu seisontaraiteiden lukumäärä ja yhteispituus.

5.3 Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon yhteydessä on yksityisraiteita, joilla voi myös seisottaa kalustoa. Yksityisraiteiston liittämiseksi valtion rataverkkoon laaditaan **rataverkon haltijoiden välinen sopimus** Väylävirastolla käytössä olevan sopimuspohjan mukaisesti.

5.4 IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintrafficin tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Seisontaraiteiden tilapäisiin ja määräaikaiseen varaamiseen käytetään JETI-järjestelmää (Junaliikenteen EnnakkoTietojärjestelmä) sekä 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

Säännölliset tarpeet (sopimustaso)

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösovimuksessa. Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle rataverkon käyttösovimusneuvotteluihin 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.

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.

Vaarallisten aineiden tilapäisestä säilytyksestä on kerrottu lisää verkkoselostuksen luvussa 2.4.3.

Tilapäiset tarpeet

Rautatieliikenteen harjoittaja voi ilmoittaa aikataulukauden sisällä tapahtuvat tilapäiset, määräaikaiset seison taraidetarpeet JETI-järjestelmän ennakkosuunnitelmalla tai SAAGAn raidevarauksella, jolloin Fintrafficin liikennesuunnittelu tai kapasiteettiohjaus katselee seison taraitteen 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.

Seison taraidihakemuksen käsittelyn kannalta olennaisia tietoja ovat seison taraidetarpeen kesto ja ajankohta, määrä (raidepituustarve) sekä sijainti. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee huomioida raiteistokaaviossa esitetty raiteen pituuskaltevuus ja varmistaa kaluston paikallaan pysyminen.

Seison taratarpeet esitetään myös LIIKE- tai SAAGA-järjestelmässä ennakkoilmoitusten kautta, joten rautatieliikenteen harjoittajan on syötettävä tiedot JETI-järjestelmään ja huolehdittava, että ilmoitus poistuu JETIstä heti, kun seison taratarve päättyy. Mikäli seison tustarve edelleen päättymisajankohdan jälkeen jatkuu, tekee rautatieliikenteen harjoittaja uuden JETI ilmoituksen tai ilmoittaa välittömästi tiedosta alueen liikennesuunnitteluun, kapasiteettiohjaukseen tai rataliikennekeskukseen. Liikennesuunnittelu tai rataliikennekeskus voi kuitenkin evätä seisottamisluvan, mikäli tilanne niin vaatii. Rautatieliikenteen harjoittajan on tällöin kohtuujassa siirrettävä kalusto toisaalle osoitettuun seison tarapaikkaan.

Pitkäaikaiset tarpeet

Pitkäaikaiset (yli 1 kk) raidevaraukset käsittelee Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaus tai liikennesuunnittelu, mikäli kyseessä ei ole ratapihasopimusliikennepaikka. Fintraffic Raide Oy:n tulee tiedottaa ja tarvittaessa neuvotella näistä Väyläviraston ratapiha-asiantuntijan ja kunnossapidon edustajan kanssa.

6.2 Hakemuksiin vastaaminen

Seison taraidetarpeisiin 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 Rataverkon 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). 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 Fintraffic Oy. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatieto-palvelussa 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, [kapasiteettiohjauksesta](#) tai liikenteenohjauksesta.

Palvelupaikan kuvaus: Valtion rataverkonvaarallisten aineiden ratapihojen ja tilapäisten säilytyspaikkojen käytöstä

1 Yleisiä tietoja

1.1 Johdanto

Vaarallisten aineiden tilapäiseen säilytykseen käytettävät ratapihat on määritelty sisäministeriön asetuksessa ulkoisista pelastussuunnitelmista (1286/2019, [muutosasetus 916/2023](#)). Näiden lisäksi vaarallisten aineiden tilapäisiä säilytyspaikkoja on Harjavallassa, Pieksämäellä ja Talvivaarassa. Väylävirasto toimii valtion rataverkolla sijaitsevien vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen paikkojen haltijana. Traficom valvoo vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia ja niihin liittyvää tilapäistä säilytystä.

Vaarallisten aineiden kuljetuksista annetussa laissa (VAK-laki) 541/2023 on säädetty, että vaarallisten aineiden tilapäiselle säilytyspaikalle tulee olla laadittuna sisäinen pelastussuunnitelma. Lisäksi tilapäisen säilytyksen paikalle tulee olla nimetty tilapäisen säilytyksen vastuuhenkilö, joka tuntee toiminnan ja sitä koskevat vaatimukset sekä turvallisen toiminnan edellytykset. Sisäisen pelastussuunnitelman sisältövaatimukset tulevat VAK-laista ja sitä täydentävästä asetuksesta. Sisäinen pelastussuunnitelma on saatavilla Väyläviraston Ratatieto-palvelusta.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöön-panoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelu on direktiivin 2012/34/ EU liitteen II kohdassa 2 tarkoitettu peruspalvelu.

1.2 Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto
Rataverkon käyttö -osasto
Opastinsilta 12 A
00520 Helsinki

[Ratapihojen yhteystiedot löytyvät Väyläviraston Alfresco-työtilasta](#)

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 seisontraiteet ovat raiteita, jotka ovat ensisijaisesti varattu VAK-kaluston tilapäistä säilytystä varten. Rautatieliikenteen harjoittaja vastaa vaarallisten aineiden käsittelystä sekä tilapäisestä säilytyksestä VAK-ratapihoilla ja muilla tilapäisen säilytyksen paikoilla (liite 2B). Muiden kuin VAK-ratapihoilla sijaitsevien tilapäisten seisonnapaikkojen käytöstä on sovittava rautatieliikenteenharjoittajan ja Väyläviraston välillä.

Väylävirasto ei tarjoa palveluja vaarallisten aineiden pitkäaikaiseen varastointiin ja seisottamiseen. Kaikki Väyläviraston seisonnapaikoilla tapahtuva tilapäinen säilytys tulee kytkeytyä osaksi kuljetustapahtumaa.

Liikutettaessa tai säilytettäessä tilapäisesti kalustoa, jossa kuljetetaan vaarallisia aineita, noudatetaan *Väyläviraston junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussääntöjä (Jt)*. Rautatieliikenteen harjoittajan henkilöstön tulee tuntea VAK-ratapihojen sisäiset pelastussuunnitelmat ja niiden vaatimukset oman toimintansa osalta. Pelastussuunnitelmat löytyvät Väyläviraston Ratatieto-palvelusta.

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 säilytettävä muu kuin VAK-kalusto Väyläviraston tai Fintrafficin kapasiteettiohjauksen tai liikennesuunnittelun osoittamiin tilapäisiin säilytyspaikkoihin. Väylävirasto tai Fintrafficin kapasiteettiohjaus tai liikennesuunnittelu ilmoittaa kulloisestakin siirtotarpeesta.

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Palvelupaikan kuvaus

Vaarallisten aineiden tilapäiset säilytyspaikat liikennepaikoittain on listattu verkkoselostuksen liitteessä 2B.

Väylävirasto tai operatiivisessa tilanteessa Fintrafficin liikennesuunnittelu tai liikenneohjaaja voivat rajoittaa myös muiden yksiköiden kulkua edellä mainituilla alueilla vaarallisten aineiden turvallisuusnäkökohdat huomioiden. Rajoitukset eivät koske yksiköiden uudelleen reitityksiä ennalta suunniteltujen ratatöiden 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 sisäisissä pelastussuunnitelmissa (Ratatieto-palvelu).

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.

5 Käyttöehdot

5.1 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.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselvedon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteistokaavioista. Lisäksi verkkoselostuksen liitteessä 2B on kuvattu VAK-seisontaraidepi-tuudet.

5.3 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 [Fintrafficin sivustolla](#).

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

Säännölliset tarpeet (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 tilapäisestä säilytystarpeesta (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.

Tilapäiset tarpeet

Rautatieliikenteen harjoittaja voi ilmoittaa aikataulukauden sisällä tapahtuvat tilapäiset, määräaikaiset seisontaraidetarpeet JETI-järjestelmän ennakkosuunnitelmalla tai SAAGA-tietojärjestelmällä, jolloin Fintrafficin kapasiteettiohjaus tai liikennesuunnittelu katselee seisottamisraiteen soveltuvuuden. Ratkaisut äkillisiin kaluston seisottamistarpeisiin määrittää Fintrafficin kapasiteettiohjaus tai liikennesuunnittelu, liikenneohjaaja tai tarvittaessa rataliikennekeskus tilannetiedon (ml. ratapihan tilanteen läpikäynti tarvittavasti ratapihan eri toimijoiden kanssa) perusteella.

VAK-seisontaraidihakemuksen 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 tilapäinen säilytys on mahdollista VAK-ratapihoilla sekä muissa tilapäisen säilytyksen paikoissa (liite 2B).

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 Rataverkon käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten seisonatarpeiden 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). Etusijajärjestyksen lisäksi huomioidaan jo myönnetty reittien käyttöoikeudet, jotka liittyvät haettuihin palveluihin, kyky käyttää haettua kapasiteettia sekä voimassa olevat ratapihasopimukset (2017/2177 artikla 11).

Liikennepaikkojen junaliikenteen liikenteenohjauksesta vastaa rataverkon haltija ja sen palveluntuottajana liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy. Tarkemmat tiedot (yhteystiedot, luvanantoroolit ja -käytännöt) ovat ratatieto-palvelussa 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 käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät kaikille toimijoille ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE/ SAAGA). Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta, kapasiteettiohjauksesta 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 paineilmalla sekä lokatankkien alipainetyhjennys. Lisäksi kaluston pesulle ja vetureiden hiekoituslaitteiden hiekan lisäämiselle on omat raitteensa. Öljynvaihtopiste on varustettu ympäristön suojaamiseksi öljyn imeytysmatolla.

Väylävirasto ei tarjoa huolto- ja kunnossapitopalveluja rautatiekaluston tekniseen huoltoon. Ilmalan ratapihan alueella on myös VR Yhtymä Oy:n Helsingin varikko, jolla on vaunuhalleja, huolto- ja pesuhalleja, veturitalleja sekä sorveja. VR Yhtymä Oy:n tarjoamat palvelut sekä hinnat löytyvät yrityksen verkkoselostuksesta.

3 Palvelupaikan kuvaus

3.1 Luettelo palvelupaikan osista

Ilmalan ratapihalla sijaitsevat, Väyläviraston omistamat huoltolaitteet on esitetty raiteistokaaviossa sekä verkkoselostuksen karttapalvelussa.

Ilmalan ratapihan raiteistot on kuvattu [Ratatieto-palvelussa 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 17,60 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 käyttösopimuksessa ole muuta sovittu.

Käyttömaksun vastineeksi rautatieyrityksillä on oikeus käyttää Ilmalassa sijaitsevan Helsingin varikon raiteita, niillä sijaitsevia jarrujenkoettelujärjestelmiä sekä käyttövalmiushuoltotasoja laitteineen (muun muassa 1500 V syöttökeskukset ja 400 V pistorasiakeskukset) ja siirtyä ratapihan palveluihin.

Käyttömaksu ei kata rautatieyrityksen liikkuvan kaluston huoltotoiminnassa tarvittavan veden, sähkön, öljyn, hiekan tai muun vastaavan hyödykkeen toimittamista 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 indeksimenettelyllä kuin ratamaksun perusmaksua. Vuosittaisten indeksitarkistusten lisäksi muita käyttömaksun muutoksia voidaan tehdä ja niistä ilmoitetaan ennakoon, kuten ratamaksun perusmaksun osalta.

4.2 Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

5 Käyttöehdot

5.1 Juridiset vaatimukset

Väyläviraston raiteistot ja palvelut ovat kaikkien toimijoiden käytettävissä. Raiteistojen ja palvelujen käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa.

Kaluston huolto, puhdistus tai kunnostus on tehtävä tähän tarkoitukseen soveltuvilla paikoilla ja siitä on erikseen sovittava rataverkon haltijan kanssa ennen toiminnan aloittamista valtion rataverkon raiteilla.

Rataverkon haltija antaa tarvittaessa rautatieyritykselle tässä tarkoitettujen laitteiden ja rakenteiden käytön opastuksen ja mahdollisen ohjeistuksen. Saatuaan rautatieyritykseltä tiedon laitteita tai rakenteita koskevasta vahingosta tai vikaantumisesta, rataverkon haltija huolehtii siitä, että ne saatetaan ilman aiheetonta viivästystä käytön edellyttämään riittävän hyvään kuntoon.

Rautatieyrityksen on sitouduttava suunnittelemaan ja toteuttamaan laitteiden ja rakenteiden käytön siten, että työ- ja junaturvallisuutta koskevia sääntöjä ja määräyksiä noudatetaan. Rautatieyrityksen on sitouduttava antamaan riittävä käyttökoulutus kaikille niille henkilöille, jotka sen puolesta tai lukuun käyttävät näitä laitteita tai rakenteita. Rautatieyrityksen on valvottava, että sen oma tai sen puolesta tai lukuun toimiva muu henkilöstö käyttää laitteita ja rakenteita huolellisesti ja niiden käyttöä koskevan mahdollisen ohjeistuksen ja käytön opastuksen mukaisesti ja että laitteet ja rakenteet eivät käytöstä johtuvista syistä vahingoitu tai vikaannu.

VR Yhtymä Oy:n tai muiden tuottamista palveluista on sovittava palvelun tuottajan kanssa.

5.2 Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselvedon tarve selviävät raidekohtaisesti [Ratatieto-palvelussa](#) julkaistavista raiteisto-kaavioista.

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

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 Rataverkon käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintrafficin liikennesuunnittelu **tai kapasiteettiohjaus** (ks. luvut 1.2 ja 6.1).

Ristiriitaiset palvelujen käyttötarpeet pyritään sovittelemaan keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa.

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, **kapasiteettiohjauksesta** tai liikenteenohjauksesta.