

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

RAIMI –hanke jatkotoimenpiteet

24.11.2025



Taustaa

- ▶ Alustavia keskusteluja raidemateriaalien turvaamisesta käyty jo vuonna 2010 ja 2016 eri organisaatioiden kesken.
- ▶ Materiaalinen varautuminen on yksi keskeisimmistä varautumisen toimenpiteistä oman toiminnan varmistamisessa.
- ▶ Vuonna 2022 Maakuljetuspoolin ja HVK:n avustuksella laadittu konsulttityönä selvitys ”Huoltovarmuuskriittisten yksityisraiteiden raidemateriaalivarautumisesta”.
- ▶ Edellisen selvityksen jatkotoimenpiteinä päätettiin laatia vielä lisäselvitys minimiraidemateriaalitarvemäärästä RAIMI (2024), mikä jokaisella HVK-kriittisellä toimijalla tuli itsellään minimissään olla.

Selvitysten johtopäätöksiä:

HUOLTOVARMUUSKRIITTISTEN YKSITYISRAITEIDEN RAIDEMATERIAALIVARAUTUMISESTA (2022)

- ▶ **13.3 Väyläviraston varautuminen tukemaan yksityisraiteiden korjausta**
- ▶ *".....merkittävässä yksittäisissä kohteissa, laaja-alaisissa häiriöissä tai yhteiskunnan poikkeusoloissa on mahdollista ajautua osalta tilanteeseen, jollaiseen varautumista ei voida yksityisten rataverkon haltijalta enää kohtuudella odottaa. **Valtion tehtävänä ei ole taata ja varmistaa minkä tahansa yksityisraiteen liikennöitävyyttä.** Mikäli kuitenkin kyseessä on yhteiskunnan toiminnan tai huoltovarmuuden kannalta ratkaisevan tärkeä toiminta, tulee tarpeelliseksi tai jopa välttämättömäksi varmistaa toiminnan jatkuvuus ja toiminnan kannalta välttämättömien liikenneolosuhteiden palauttaminen. Tällöin olisi tarkoituksenmukaista ohjata valtion rataverkon haltijan käytössä olevia resursseja tilanteen korjaamiseksi ilman aiheetonta viivytystä."*
- ▶ *"Näitä resursseja ovat: 1) Väyläviraston raidemateriaalit, 2) Väyläviraston apu- ja varasillat ja muu välineistö, sekä 3) Väyläviraston rataverkon kunnossapitäjien koneet ja henkilöstö."*
- ▶ **KESKEISENÄ TAVOITTEENA YHTEISKUNNAN KRIITTISTEN KULJETUSTEN (HENKILÖT, TAVARAT) TURVAAMINEN!!**

Selvitysten johtopäätöksiä:

HUOLTOVARMUUSKRIITTISTEN YKSITYISRAITEIDEN RAIDEMATERIAALIVARAUTUMISESTA (2022)

- ▶ ***”Resurssien saaminen käyttöön edellyttäisi seuraavien ehtojen toteutumista:***
- ▶ *.....haltija ja raiteisto on todettu ja nimetty kansallisen huoltovarmuuden kannalta kriittiseksi huoltovarmuusorganisaation toimesta,*
- ▶ *yksityisraiteen haltija ylläpitäisi omaa varautumistaan raideliikennelain 171 §:n tarkoittamalla tavalla ja esittäisi määräajoin oman valmiussuunnitelmansa Liikenne- ja viestintävirastolle, joka varmistaisi, että varautuminen on vähimmäisvaatimukset täyttävällä tasolla, (Auditointi tai yr-tarkastus)*
- ▶ *yksityisraiteen haltija ja Väylävirasto yhdessä toteaisivat, että resurssien käytölle on kyseisessä tilanteessa välttämättömyysperuste.”*
- ▶ ***”Näillä toimenpiteillä ja ehdoilla varmistettaisiin, että menettelyyn ei olisi kaikilla rataverkon haltijoilla subjektiivista oikeutta, rataverkon haltija ei voisi laiminlyödä omaa varautumistaan ja kunnossapitoaan, ja menettely otettaisiin käyttöön vasta viimesijaisena vaihtoehtona.”***

14 Loppuyhteenveto - toteamukset ja suositukset Selvitysten johtopäätöksiä:

HUOLTOVARMUUSKRIITTISTEN YKSITYISRAITEIDEN RAIDEMATERIAALIVARAUTUMISESTA (2022)

”Rataverkon hallinta ei ole yhdenkään selvitykseen kuuluneen toimijan varsinaista ydinliiketoimintaa. Lähimpänä sitä se on satamilla, joiden varautumistaso myös on varovaisesti arvioiden suhteellisesti hieman keskimääräistä parempi.”

”Varautumisvelvoitteen mukaiseksi kriittiseksi materiaaliksi on poikkeuksetta luokiteltava kiskot, rata- ja vaihdepölkkyt, kiskojen kiinnitysosat ja yleisimmät vaihteet, jotka ovat liikennöinnin kannalta välttämättömiä. Varastoinnin tulee kattaa näiden päällysrakenteen osien keskeisimmät nimikkeet.”

”Romuttamisen sijaan rataverkon haltijoiden tulisi tarjota käyttö- tai kunnostuskelpoista 43 kg/m materiaalia kierrätettäväksi esimerkiksi sitä kunnostaville toimijoille, muille rataverkon haltijoille tai urakoitsijoille.”

”Väyläviraston lakisääteisiin tehtäviin kuuluu edistää toimialallaan yhteiskunnan varautumista ja raideliikennelaki antaa rataverkon haltijoille mahdollisuuden sopia rataverkon hallintaan liittyvien tehtävien hoitamisesta. Näin ollen Väyläviraston tuki yksityisraiteiden raidemateriaalivarautumiselle voidaan nähdä nykyisenkin lainsäädännön kannalta ja puitteissa mahdollisena, mutta poliittiset, hallinnolliset, juridiset ja taloudelliset edellytykset tälle toiminnalle ja mahdollisille uusille tehtäville olisi parempi varmistaa ja tarpeen mukaan kirjata erikseen uusina tehtävinä ja toimivaltuuksina.”

RAIMI, Varautumisen keinot

- ▶ *"Arviointikehikon tuloksena toimija määrittää materiaalsen varautumisen **minimitason**. Itse varautumiseen on käytettävissä valikoima erilaisia keinoja."*
- ▶ *"**Sopimuksellinen varautuminen / materiaalisopimus**. Kunnossapitäjän tai materiaalipalveluntuottajan kanssa voidaan tehdä sopimus kriittisen raidemateriaalin saatavuuden varmistamisesta rataverkon haltijan käyttöön. Sopimuksessa määritellään nimiketasoisesti materiaali, määrä, sijoituspaikka, sekä vasteaika materiaalin toimittamiseksi rataverkon haltijan raiteistolle. Menettely toimii varsinkin uuden tai markkinaehtoisesti kierrätetyn ja varastoidun materiaalin osalta, muttei välttämättä ole kustannustehokas vaihtoehto harvinaisimpien nimikkeiden osalta varautumiseen.*
- ▶ ***Sopimuksellinen varautuminen / materiaaliyhteistyö** toisen rataverkon haltijan kanssa mahdollistaa sekä uuden että käytetyn raidemateriaalin varastoimisen ja siirrot osapuolten välillä. Menettely toimii parhaiten maantieteellisesti samalla lähekkäisten ja samanlaista materiaalia käyttävien toimijoiden kesken, sekä tilanteissa, joissa kunnossapitäjällä tai materiaalipalveluntuottajilla ei ole tarvittavia nimikkeitä saatavilla materiaalisopimukseen."*

RAIMI, Varautumisen keinot

- ▶ **Oma varastointi.** Varastoihin voidaan hankkia tarpeen mukaan sekä uutta että kierrätysmateriaalia. Omalta raiteistolta käytöstä poistuvan, mutta ehjän materiaalin varastointi lisäisi varastomäärää ja on toimiva ratkaisu erityisesti vastaavien harvinaisempien osien vaurioiden varalle tai hätävaraksi häiriötilanteisiin. Oma varastointi sopii erityisesti suuremmille rataverkoille, joilla on vuositasolla olennainen määrä kunnossapidollista menekkiä, sekä niille raiteistoille, joiden häiriönsietokyky on alhainen ja materiaalin tulee olla välittömästi saatavilla.
- ▶ **Oman raiteiston hyödyntäminen, eli ns. "kannibalisointi".** Rataverkon haltija laatii suunnitelman oman raiteistonsa ns. paikalleen varastoidun, liikenteeltä suljetun tai muuten alhaisen prioriteetin raiteen materiaalien siirtämisestä tärkeän kohteen saattamiseksi liikennöitävään kuntoon. Kannibalisoinnin hyötyjä ovat nopeus, materiaalikustannusten osalta **edullisuus**, sekä mahdollisesti muuten tarpeettomaksi jääneiden materiaalien hyötykäyttöön saaminen. Viimeksi mainittuun liittyen vastaavaa menettelyä tulisi käyttää myös osana normaalia kunnossapitoa vaihtoehtona uuden materiaalin hankinnalle.
- ▶ **Yksinkertaistetut hätäkorjaukset**, kuten **vaihteen korvaaminen suoralla raiteella tai tilapäisosien käyttö.** Käytännönläheisten menetelmien suunnittelu ja toteutus tapahtuvat tilannekohtaisesti yhdessä ratarakentamisen ammattilaisten kanssa. Sekä kannibalisoinnissa että hätäkorjauksissa on huomioitava, että todennäköisesti raide on myöhemmin saatettava vähintään alkuperäistä vastaavaan kuntoon, josta aiheutuu uusi liikennehaitta ja olennaisia lisäkustannuksia, kun "sama raide korjataan vielä toisen kerran". Hätäkorjauksiin turvautuminen voi toisaalta olla osoitus myös puutteellisesta varautumisesta.
- ▶ **Rautatiekuljetusten korvaaminen muilla kuljetusmuodoilla** on myös yksi tapa toiminnan jatkuvuuden turvaamiseen, muttei sellaisenaan ole raidemateriaalivarautumista. Menettely tulee huomioitavaksi radankorjaukselle **mahdollisesti lisääntynyt tuovana vaihtoehtona.** Kokonaisratkaisuksi muuhun kuljetusmuotoon siirtyminen voitaisiin lukea silloin, kun huoltovarmuuskriittinen toiminta ei miltään osin ole normaalioloissakaan rautatiekuljetusriippuvaista ja **toimijalla on osoittaa etukäteen solmittu sopimus kuljetuspalveluista häiriötilanteessa.**

RAIMI, yhteenveto ja suositukset

- ▶ ”Tavoitteena oli arvioida yksityisraiteiden materiaalsen varautumisen minimitasoa. (kiskot, vaihteet, kiinnikkeet) Excel arviointityökalu, jolla rataverkon haltija voi raide- ja vaihdekohtaisesti perustasoisesti luetteloida käyttämänsä raidemateriaalit ja arvioida toiminnallisen merkityksen, jonka perusteella lasketaan varautumiseen tarvittavan raidemateriaalin määrä.
 - Arviointityökalun käytön arvioitiin lisäävän useimpien rataverkon haltijoiden tietoisuutta sekä hallinnoimastaan ratainfrastruktuurista että sen merkityksestä.
 - Itsearviointin arvioitiin myös osallistavan ja sitouttavan toimijat työn tekemiseen ja ennen kaikkea lopputulokseen täysin ulkopuolista asiantuntija-arviota paremmin.
 - Arviointityökalun tietoja on myös mahdollista päivittää rataverkon infrastruktuurin ja käytön muuttuessa, kun pelkkä asiantuntija-arvio olisi tekoaikansa arvio.
 - Niiden rataverkon haltijoiden, joilla tarvittavat tiedot ovat jo olemassa, tarvitsee tehdä yksinkertainen tietojen syöttö, kun taas ne toimijat, joilla tarvittavia tietoja ei vielä ole, voivat kerätä ne tätä työkalua hyödyntäen. Tiedot hyödyttävät rataverkon haltijoita selvityksen varsinaisen tavoitteen lisäksi myös laajemmin esimerkiksi oman infrastruktuurinsa ylläpidon suunnittelussa.
- ▶ **Jatkotoimenpidesuositus:** *työssä kehitetty arviointikehikko tuodaan rataverkon haltijoiden ja yksityisraiteen haltijoille saataville esimerkiksi HVO Extranetin kautta tai Traficomin verkkosivuille (traficom.fi/raideliikenne)*
- ▶ **Jatkotoimenpidesuositus:** *Väyläviraston ja toimijoiden välinen yhteistoimintamalli*
- ▶ <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/raideliikenne/raideliikenteen-varautumisvelvollisuus?toggle=Yksityisraiteiden%20materiaalsen%20varautumisen%20arviointin%20ty%C3%B6kalu>

Hyödyt, kriittisen raidemateriaalin turvaamisesta

Väylävirasto/muu rataverkon haltijan yhteistyöllä vältetään mahdollisimman pitkälle raskailta tasetta kuormittavilta materiaalivearauksilta yksityisraiteiden osalta. Maksetaan vain sen jälkeen kun jotain on tapahtunut ja todellisten kustannusten mukaisesti. Ei ylivarautumista => nopea toipuminen

Raideliikenteen osalta logistisen kuljetusketjun varmistaminen kaikissa häiriötilanteissa erityisesti huoltovarmuuskriittisten toimijoiden osalta (ml. sotilaallinen liikkuvuus, normaaliolot sekä poikkeusolot) ts. tuotantolaitos – valtionrataverkko – satama – valtion rataverkko – tuotantolaitos sekä sisäiset raaka-ainekuljetukset.

- ❑ Normaaliolojen varmistavilla toimenpiteillä varmistetaan toiminnan jatkuvuus arjen häiriötilanteiden lisäksi myös poikkeusoloissa tapahtuva toiminta = **TOIMINTAVARMUUS**

Menettelyllä saadaan kartoitettua ja priorisoitua koko yhteiskunnan kannalta merkittävät kuljetusreitit, jotka tulee ensisijaisesti ja aina varmistaa kaikissa tilanteissa.

Valvonta kohdistetaan ensisijaisesti huoltovarmuuskriittisiin toimijoihin.

- ❑ Täydellistä ei odoteta. Uskottava ja riittävä varautuminen!!

Toiminnan jatkuvuuden panostus kohdistuu oikeisiin kohteisiin, ei ”mutu” –suunnittelua.

Väylävirastolla ja Traficomilla tulee olla tieto huoltovarmuuskriittisistä toimijoista!!



KIITOS