



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
XX/2026

RAUTATEIDEN VERKKOSELOSTUS 2027

Lausuntoversio, 16.4.2026



Rautateiden verkkoselostus 2027

Lausuntoversio 16.4.2026

Väyläviraston julkaisu XX/2026

Kannen kuva: Väyläviraston kuvapankki

Verkojulkaisu pdf (<http://www.vayla.fi>)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-XXX-X

Väylävirasto

www.vayla.fi

PL 33, 00521 Helsinki

Puhelin 0295 34 3000

etunimi.sukunimi@vayla.fi

Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki

Faksi 0295 34 3700

kirjaamo@vayla.fi

Esipuhe

Väylävirasto valtion rataverkon haltijana julkaisee raideliikennelain (1302/2018) mukaisesti verkkoselostuksen valtion rataverkosta aikataulukaudelle 2027. 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 13.12.2026 ja päättyy 11.12.2027.

Verkkoselostus 2027 on tehty edellisen verkkoselostuksen pohjalta kehittämällä sitä käyttäjiltä saadun palautteen ja muiden eurooppalaisten rataverkon haltijoiden verkkoselostusten perusteella. Verkkoselostus 2027 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 2027 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 huhtikuussa 2026

Väylävirasto

Rataverkon käyttö

Versiohistoria

Pvm	Versio	Muutos
16.10.2025	Lausuntoversio	Ensimmäinen versio
12.12.2025	Julkaisuversio	<ul style="list-style-type: none"> • Esipuhe: korjattu aikataulukauden päättymispäivä "13.12.2025" -> "12.12.2025" • Kohta 1.6 alaotsikko Kalustoyhtiöt: lisätty virke "Suomen Ostoliikennekalusto Oy taas hallinnoi muuta julkisesti rahoitetun henkilöliikenteen kalustoa." • Kohta 2.2.2: Poistettu virke "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." • Kohta 2.5: korjattu "Mänttä-Vilppula" muotoon "Vilppula-Mänttä" kahdessa kohdassa. • Kohta 4.3.2 alaotsikko Ratatyötietojen tarkentaminen aikataulukauden aikana: päivitetty aikataulukauden muutosajankohtien luettelon päivämäärät. • Kohta 4.5: päivitetty aikataulukauden 2027 kapasiteettiprosessin kalenterin päivämääriä. • Liite 5: poistettu vanhat liitteet 5.2 Palvelukuvaus: Sähköenergian siirtopalvelu, 5.5 Palvelukuvaus: Liikenteen laadun valvomo ja kaluston valvontalaitteet, 5.10 Palvelukuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset (1500 V ja 400 V). • Liite 5.1: päivitetty linkki. • Liite 7: lisätty liitteet 7.13 Palvelupaikan kuvaus: Sähköenergian siirtopalvelu, 7.14 Palvelupaikan kuvaus: Liikenteen laadun valvomo, 7.15 Palvelupaikan kuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset (1500 V ja 400 V) • Liite 7.5: lisätty rivit Joensuu (Betoni), Joensuu (Betoni), ja Vaajakoski*. Korjattu Lieksa-rivin kuormausraiteet-sarakkeelle "r555" -> "r556".

Taulukko jatkuu...

Pvm	Versio	Muutos
16.4.2026	Lausuntoversio	<ul style="list-style-type: none"> • Kohta Määritelmät, merkinnät ja lyhenteet: lisätty termin <i>Rautateiden tekniset ja turvallisuusohjeet</i> yhteyteen termin lyhennetty versio <i>Rautatieohjeet</i>. • Kohta 1.3.3 Muutoksenhakumenettely: päivitetty Rautatiealan säätelyelimen verkkosivujen osoite. Päivitetty oikaisuvaatimuksen vastaanottaja Liikenne- ja viestintävirasto -> Kilpailu- ja kuluttajavirasto, sekä sähköpostiosoite kirjaamo@traficom.fi -> kirjaamo@kkv.fi. • Kohta 2.3.14 Tasoristeykset: päivitetty tasoristeyksien määrä 2387 -> 2309. Poistettu maininta tasoristeyksien parannussuunnitelmista Suomen Väylät -karttapalvelun yhteydestä. • Kohta Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma: päivitetty Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoon liittyvää tekstiä. Poistettu linkki <i>Valtakunnallinen liikennesuunnitelma 2021-2032</i> ja korjattu <i>Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2026-2036</i> -> <i>Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2026-2037</i>. • Kohta Rataverkon kehittämis- ja parantamishankkeet: korjattu vuosiluku 2027 -> 2026. • Kohta Korjausvelan vähentäminen rataverkolla 2026: korjattu otsikko, aiemmin muotoa <i>Korjausvelan vähentäminen rataverkolla 2027</i>. Lisätty listaan uusi kohta "Jyväskylä–Pieksämäki- ja Oulu–Laurila-rataosuuksien peruskorjaukset". • Kohta Museoliikenne: Lisätty toiseen kappaleeseen "kuormausalueilla tai satamien ja tehdasalueiden välittömässä läheisyydessä" -> "kuormausalueilla, tankkauspaikkojen läheisyydessä tai satamien ja tehdasalueiden välittömässä läheisyydessä". • Kohta 3.4.5 Liikkuvan kaluston koeajot: korjatut toisesta kappaleesta "2026 tai 2027" -> "2027 tai 2028". • Kohta Rataverkon haltijan tarjoamat palvelut: päivitetty teksti palvelupaikan sisäisistä raiteista. • Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat: Taulukon alaosion <i>Liikennepaikkatiedot_osa1</i> nimi päivitetty muotoon <i>Liikennepaikkatiedot</i> ja poistettu sarakkeet <i>Seisontaraide (m/liikennepaikka)</i> ja <i>Seisontaraiteet</i>. Alaosio <i>Liikennepaikkatiedot_osa2</i> poistettu.

Taulukko jatkuu...

Pvm	Versio	Muutos
16.4.2026	Lausuntoversio	<ul style="list-style-type: none"> • Liite 2.10: Rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset <ul style="list-style-type: none"> • 9 Silloista johtuvat rajoitukset: lisätty rivit 513 Tornio–Haaparanta pohjoinen. • 10 Tärinästä johtuvat nopeusrajoitukset valtion rataverkolla: rivi 221 Kouvola–Kotka siirretty kaksi riviä ylöspäin. • Liite 6.2: Turvallisuusasiat <ul style="list-style-type: none"> • Turvallisuuspoikkeamista ilmoittaminen sekä turvallisuustietojen toimittaminen: korjattu "turvallisuuspoikkeamasta tai vaaratilanteesta" -> "turvallisuuspoikkeamasta, vaaratilanteesta, rikoksista, uhista ja poikkeavista tapahtumista". • Vahingoista, vioista, puutteista ja vaurioista ilmoittaminen: päivitetty otsikko, aiemmin muodossa <i>Vahingoista ja vaurioista ilmoittaminen</i>. Korjattu ensimmäinen lause "... kohdistuvista vahingoista tai rataverkon vikaantumisesta." -> "... kohdistuvista vahingoista sekä ratainfraassa havaituista, välitöntä korjaamista edellyttävistä vioista ja puutteista." • Ratapihojen työturvallisuus: korjattu teksti "työturvallisuuden kannalta asianmukaisessa kunnossa." -> "työturvallisuuden kannalta lainsäädännön mukaisessa kunnossa." • Liite 7.5: Raakapuun kuormauspaikat: Poistettu toinen Tuupovaara-rivi. • Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat: sisältö päivitetty kokonaisuudessaan, lisätty poistetun liitteen <i>Palvelupaikan kuvaus: Laskumäet</i> asiasisältö. • Liite 7.7: Palvelupaikan kuvaus: Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu: nimetty uudelleen, aiemmin <i>Palvelupaikan kuvaus: Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu</i>. Sisältö päivitetty kokonaisuudessaan. • <i>Palvelupaikan kuvaus: Laskumäet</i> poistettu. Asiasisältö siirretty liitteeseen Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat. Viittaukset poistuneeseen liitteeseen poistettu verkkoselostuksesta. • Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet): sisältö päivitetty kokonaisuudessaan. • Liite 7.10: Palvelupaikan kuvaus: Ilmalan ratapihan peruspalvelut: nimetty uudelleen, aiemmin <i>Palvelupaikan kuvaus: Huoltotilat ja -laitteet</i>. Sisältö päivitetty kokonaisuudessaan.

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 käyttökeskustoiminta sekä junamatkustukseen liittyvät matkustajainformaatiopalvelut.

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

Kapasiteettiohjaus tuottaa operatiivista raiteistonkäytön kapasiteetinhallintaa ja yhteensovitusta valtion rataverkon liikennepaikoilla. Kapasiteettiohjaus toimii rautatieliikenteen harjoittajan yhteystahona raiteiston käyttöön liittyvissä asioissa. Palvelun tuottaa Fintraffic Raide Oy.

Kiireellinen ratakapasiteetti tarkoittaa ratakapasiteettia, jota haetaan tilapäistä, lyhytkestoista ja vaihtelevaa liikennöntarvetta varten. Esimerkki: yksittäisinä päivinä kulkevat junat sekä työkoneet ja pysähtymiskäyttäytymiseltä 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 ratatyökoneiden seisottamisen kapasiteettivarauksia liikennepaikoilla. Palvelun tuottaa Fintraffic Raide Oy.

Liikenteenohjaus suojaa ja turvaa liikennöintiä ja ratatyötä. Liikenteenohjaus antaa lupia ja ilmoituksia ratatyölle ja liikennöinnille. Palvelun tuottaa Fintraffic Raide Oy.

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

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

OSS-yhteyspiste (One Stop Shop) kautta asiakkaat voivat hoitaa kaikki kansainväliseen rautatieliikenteeseen liittyvät asiansa liittyen mm. rataverkolle pääsyyn, kansainvälisen liikenteen ratakapasiteetin hakuun tai liikennöintiin liittyvään raportointiin. Jokaisessa RNE:n jäsenvaltiossa on OSS-yhteyspiste. Suomessa OSS-yhteyspiste toimii yhteystahona myös kansalliseen liikennöintiin liittyvissä asioissa. Pisteiden 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 älypuhelmiin 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 ratatyöluupa. Ratatyöluuvan aikana liikennöinti on keskeytetty ratatyöalueella. Toisen luokan liikenteenohjauksen alueella liikenteenohjaus ei anna ratatyölupaa, vaan ratatyövastaava vastaa itsenäisesti ratatyöstä ja sen turvaamisesta. Ratatyöluuvan 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 tarkoitetaan 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.

Ratatietopalveluun on kerätty radanpidossa ja liikennöinnissä tarvittavaa aineistoa liikenteenohjaukselle, isännöitsijöille, kunnossapitäjille, rakentajille ja liikennöijille. Sivuston käyttö vaatii rekisteröitymisen osoitteessa <https://vayla.fi/palveluntuottajat/aineistot/ratatieto-palvelu>.

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 tai muuta 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.

Rautateiden tekniset ja turvallisuusohjeet (Rautatieohjeet) sisältävät tällä hetkellä voimassa olevat Väyläviraston antamat määräykset ja ohjeet. [Ajantasaista ohjeluetteloa 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:llä tarkoitetaan EU:n 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 ratatyölupaan liittyvän dokumentoinnin. RUMAlla tehdään sähköisesti ratatyölupapyyntöt, ratatyöluvan muutospyynnöt ja ratatyöluvan päättämispyyntöt, 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, laaditaan ratatöiden ennako- ja vuosisuunnitelmat sekä varataan ratatyökoneiden seisontaraiteet

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.

Tasoristeys tarkoittaa maantien, kadun, yksityistien, kevyen liikenteen väylän tai moottorikelkkareitin ja radan samassa tasossa olevaa risteystä.

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

Yksityisraide tarkoittaa muuta kuin Väyläviraston hallinnoimaa raidetta.

Sisällys

1	YLEISTÄ.....	15
1.1	JOHDANTO.....	15
1.2	VERKKOSELOSTUKSEN TARKOITUS.....	15
1.3	OIKEUSPERUSTA.....	15
1.3.1	NYKYINEN LAINSÄÄDÄNTÖ.....	15
1.3.2	OIKEUDELLINEN MERKITYS.....	16
1.3.3	MUUTOKSENHAKUMENETTELY.....	16
1.4	VERKKOSELOSTUKSEN RAKENNE.....	17
1.5	VERKKOSELOSTUKSEN VOIMASSAOLO, PÄIVITTÄMINEN JA JULKAISEMINEN.....	17
1.5.1	VOIMASSAOLO.....	17
1.5.2	PÄIVITTÄMINEN.....	17
1.5.3	JULKAISEMINEN.....	18
1.6	RAUTATIESEKTORIN TOIMIJIAT JA YHTEYSTIEDOT.....	18
1.7	RATAVERKON HALTIJOIDEN VÄLINEN KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ.....	20
1.7.1	RAUTATEIDEN RAHTILIIKENNEKÄYTVÄT SUOMESSA.....	20
1.7.2	RAILNETEUROPE.....	21
1.7.3	MUU KANSAINVÄLINEN YHTEISTYÖ.....	21
2	RATAVERKKO.....	21
2.1	JOHDANTO.....	21
2.2	RATAVERKON LAAJUUS.....	22
2.2.1	RAJAUS.....	22
2.2.2	LIITTYVÄT RATAVERKOT.....	22
2.3	RATAVERKON KUVAUS.....	22
2.3.1	MAANTIETEELLINEN KUVAUS.....	22
2.3.2	RAIDELEVEYS.....	23
2.3.3	RAUTATIELIIKENNEPAIKAT.....	23
2.3.4	ULOTTUMAT.....	24
2.3.5	PAINORAJOITUKSET.....	24
2.3.6	KALTEVUUS.....	24
2.3.7	NOPEUS.....	24
2.3.8	JUNAPITUUS.....	25
2.3.9	SÄHKÖNSYÖTTÖJÄRJESTELMÄ.....	25
2.3.10	TURVALAITEJÄRJESTELMÄT.....	26
2.3.11	LIIKENTEENOHAUKSEN JÄRJESTELMÄT.....	26
2.3.12	VIESTINNÄN JÄRJESTELMÄT.....	27
2.3.13	JUNIEN KULUNVALVONTA.....	28
2.3.14	TASORISTEYKSET.....	28
2.4	LIIKENNERAJOITUKSET.....	29
2.4.1	ERIKOISTUNUT RATAKAPASITEETTI.....	29
2.4.2	YMPÄRISTÖÖN LIITTYVÄT RAJOITUKSET.....	29
2.4.3	VAARALLISTEN AINEIDEN RAUTATIEKULJETUKSET.....	29

2.4.4	TUNNELEISTA JOHTUVAT RAJOITUKSET.....	31
2.4.5	SILLOISTA JOHTUVAT RAJOITUKSET.....	31
2.4.6	MUUT RAJOITUKSET.....	31
2.5	RATAVERKON KÄYTETTÄVYYS.....	32
2.6	RATAVERKON KEHITTÄMISSUUNNITELMAT.....	33
3	RATAVERKOLLE PÄÄSY.....	35
3.1	JOHDANTO.....	35
3.2	YLEISET RATAVERKOLLE PÄÄSYN EDELLYTYKSET.....	36
3.2.1	EDELLYTYKSET RATAKAPASITEETIN HAKEMISELLE.....	37
3.2.2	EDELLYTYKSET RATAVERKON KÄYTÖLLE.....	37
3.2.3	TOIMILUPA.....	37
3.2.4	TURVALLISUUSTODISTUS.....	38
3.2.5	VAKUUTTAMISVELVOLLISUUS.....	38
3.3	RATAVERKON KÄYTÖN SOPIMUKSET.....	39
3.3.1	PUITESOPIMUS.....	39
3.3.2	MUUT SOPIMUKSET.....	39
3.3.3	YLEISET EHDOT, MÄÄRÄYKSET JA OHJEET.....	41
3.4	ERITYISET VAATIMUKSET.....	41
3.4.1	RAUTATEIDEN LIIKKUVAN KALUSTON HYVÄKSYNTÄ.....	41
3.4.2	LIIKENNETURVALLISUUSTEHTÄVISSÄ JA MUISSA TURVALLISUUDEN KANNALTA OLENNAISISSA TEHTÄVISSÄ TOIMIVAN HENKILÖSTÖN HYVÄKSYNTÄ.....	41
3.4.3	ERIKOISKULJETUKSET.....	42
3.4.4	VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETTAMINEN.....	42
3.4.5	LIIKKUVAN KALUSTON KOEAJOT.....	42
3.4.6	TYÖKONEIDEN LIIKENNÖINTI JA SÄILYTTÄMINEN.....	43
4	RATAKAPASITEETIN JAKAMINEN.....	43
4.1	JOHDANTO.....	43
4.2	PROSESSIN YLEISKUVAUS.....	43
4.2.1	JUNALIIKENTEEEN RATAKAPASITEETTI.....	43
4.2.2	VAIHTOTYÖKAPASITEETTI.....	44
4.2.3	RATAPIHAKAPASITEETTI.....	45
4.2.4	PALVELUPAIKKAKAPASITEETTI.....	45
4.2.5	KAPASITEETIN HALLINNAN KEHITTÄMINEN.....	45
4.3	RATAKAPASITEETIN VARAAMINEN RATATÖILLE.....	45
4.3.1	YLEISET PERIAATTEET.....	45
4.3.2	KAPASITEETTIRAJOITTEIDEN ILMOITTAMISEN MÄÄRÄAJAT.....	47
4.4	PUITESOPIMUSTEN VAIKUTUS.....	48
4.5	RATAKAPASITEETIN JAKAMINEN.....	49
4.5.1	VUOSIKAPASITEETTI.....	50
4.5.2	MÄÄRÄAJAN JÄLKEEN SAAPUNEET HAKEMUKSET.....	50
4.5.3	KIIREELLISEN RATAKAPASITEETIN HAKEMINEN.....	51
4.5.4	YHTEENSOVITTAMISMENETTELY JA RISTIRIITAISUUKSIEN RATKAISEMINEN.....	51
4.6	YLIKUORMITETTU RAUTATIEREITTI.....	53
4.7	ERIKOISKULJETUKSET JA VAARALLISET AINEET.....	54

4.8	MYÖNNETYN RATAKAPASITEETIN MUUTTAMINEN.....	55
4.8.1	RAUTATIELIIKENTEEN HARJOITTAJAN TEKEMÄT MUUTOKSET.....	55
4.8.2	RATAVERKON HALTIJAN TEKEMÄT MUUTOKSET.....	55
4.8.3	KÄYTTÄMÄTÖN RATAKAPASITEETTI.....	56
4.8.4	MYÖNNETYN KAPASITEETIN PERUMINEN.....	56
4.9	KAPASITEETIN ENNAKKOSUUNNITTELU JA KAPASITEETINJAKOPROSESSIN UUDISTAMINEN (TTR).....	57
4.9.1	TTR:N TAVOITTEET.....	57
4.9.2	KAPASITEETTIPROSESSIN OSAT.....	58
4.9.3	TOTEUTUS JA KÄYTTÖÖNOTTO.....	59
5	PALVELUT JA MAKSUT.....	62
5.1	JOHDANTO.....	62
5.2	MAKSUJEN PERUSTEET.....	63
5.3	RATAVERKON VÄHIMMÄISKÄYTTÖMAHDOLLISUUKSIIN SISÄLTYVÄT PALVELUT JA MAKSUT.....	63
5.3.1	RATAVERKON VÄHIMMÄISKÄYTTÖMAHDOLLISUUDET.....	63
5.3.2	VÄHIMMÄISKÄYTTÖMAHDOLLISUUKSIIN SISÄLTYVÄT PALVELUT.....	64
5.3.3	RATAVERKON VÄHIMMÄISKÄYTTÖMAHDOLLISUUKSIEN MAKSUT.....	65
5.4	PERUSPALVELUT JA MAKSUT.....	66
5.5	LISÄPALVELUT JA MAKSUT.....	67
5.5.1	SÄHKÖENERGIAN SIIRTOPALVELU.....	67
5.5.2	LIIKKUVAN KALUSTON LÄMMITYS JA PISTORASIAKESKUKSET.....	67
5.6	OHEISPALVELUT JA MAKSUT.....	67
5.6.1	LIIKENTEEN LAADUN VALVOMO JA LIIKKUVAN KALUSTON VALVONTA.....	67
5.7	SÄÄNTELEMÄTTÖMÄT PALVELUT JA MAKSUT.....	67
5.7.1	RAITEISTONKÄYTÖN SUUNNITTELUPALVELUT.....	67
5.7.2	RAKENNUSTEN JA MAA-ALUEIDEN KÄYTTÖ.....	68
5.7.3	RATATEKNINEN OPPIMISKESKUS.....	68
5.7.4	TURVAVALVOMO.....	68
5.8	TALOUDELLISET SANKTIOT JA KANNUSTIMET.....	68
5.8.1	RAUTATIELIIKENTEEN HARJOITTAJAN MUUTTAMA MYÖNNETTY RATAKAPASITEETTI..	68
5.8.2	VÄYLÄVIRASTON MUUTTAMA MYÖNNETTY RATAKAPASITEETTI.....	68
5.8.3	KÄYTTÄMÄTÖN RATAKAPASITEETTI.....	69
5.8.4	MYÖNNETYN RATAKAPASITEETIN PERUUTTAMINEN.....	69
5.8.5	KANNUSTIMET JA ALENNUKSET.....	69
5.9	SUORITUSKANNUSTINJÄRJESTELMÄ.....	69
5.10	MAKSUJEN MUUTOKSET.....	70
5.11	MAKSUJEN PERIMINEN.....	70
6	RATAVERKON KÄYTTÖ.....	70
6.1	JOHDANTO.....	71
6.2	OPERATIIVISEN TOIMINNAN KÄYTÄNNÖT.....	71
6.2.1	PERIAATTEET.....	71
6.2.2	OPERATIIVISEN TILANTEEN TOIMINTAOHJEET.....	72
6.2.3	HÄIRIÖTILANTEET.....	74
6.3	TIETOTEKNISET TYÖKALUT.....	76

7	PALVELUPAIKAT.....	76
7.1	JOHDANTO.....	77
7.2	PALVELUPAIKKOJEN KUVAUKSET.....	77
7.3	RATAVERKON HALTIJAN PALVELUPAIKAT.....	78
7.3.1	MATKUSTAJALIIKENTEEEN ASEMAT.....	78
7.3.2	TAVARALIIKENTEEEN TERMINAALIT.....	78
7.3.3	RATAPIHAT JA JUNAMUODOSTUS.....	79
7.3.4	SEISONTARAITEET (VARIKKOSIVURAITEET).....	79
7.3.5	HUOLTO- JA KUNNOSSAPIDON PALVELUT.....	79
7.3.6	MUUT TEKNISET LAITTEET.....	79
7.3.7	SATAMIEN PALVELUT.....	79
7.3.8	PELASTUS- JA AVUSTUSTOIMINNOT.....	79
7.3.9	POLTTOAINEEN TANKKAUSPAIKAT.....	79

LIITTEET

- LIITE 1: YLEISTÄ
- LIITE 2: RATAVERKKO
- LIITE 3: RATAVERKOLLE PÄÄSY
- LIITE 4: RATAKAPASITEETIN JAKAMINEN
- LIITE 5: PALVELUT JA MAKSUT
- LIITE 6: RATAVERKON KÄYTTÖ
- LIITE 7: PALVELUPAIKAT

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 kestäväää kehitystä. Väylävirasto toimii Suomessa valtion rataverkon haltijana. Väylävirasto toimii rataverkon haltijana myös Ruotsin Haaparannassa raiteilla, joilla raideleveys on 1524 mm sekä valtakunnan rajan ja Haaparannan liikennepaikan välisellä 1524/1435 mm raideleveyden limittäisraiteella.

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 ja maksut sekä rataverkon käytön hinnoittelun perusteet.

Ratakapasiteetin hakijat voivat hakea ratakapasiteettia kotimaiseen liikenteeseen 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 Rataverkko](#). Verkkoselostuksessa julkaistaan myös rataverkon haltijan raideliikennelain nojalla antamat päätökset:

1. erikoistuneesta ratakapasiteetista (kohta [2.4.1 Erikoistunut ratakapasiteetti](#))
2. ylikuormitetun rautatiereitin etusijajärjestyksistä (kohta [4.6 Ylikuormitettu rautatiereitti](#))
3. rautatiereittikohtaisista ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnyismääristä (kohta [4.8.3 Käyttämätön ratakapasiteetti](#)).

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 tiedoksisaannista Kilpailu- ja kuluttajaviraston kirjaamoon osoitteella: Rautatiealan sääntelyelin PL 5, 00531 Helsinki tai sähköpostitse osoitteeseen kirjaamo@kkv.fi.

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

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

1.4 Verkkoselostuksen rakenne

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

Verkkoselostus sisältää seitsemän lukua ja liitteitä:

- Luvussa [1 Yleistä](#) esitellään verkkoselostus ja rataverkon toimijat.
- Luvussa [2 Rataverkko](#) kuvataan rataverkon toiminnalliset ja tekniset ominaisuudet.
- Luvussa [3 Rataverkolle pääsy](#) määritellään rataverkolle pääsyn edellytykset.
- Luvussa [4 Ratakapasiteetin jakaminen](#) kuvataan ratakapasiteetin jakoprosessi.
- Luvussa [5 Palvelut ja maksut](#) ilmoitetaan rataverkon ja palvelujen käyttöön liittyvät maksut.
- Luvussa [6 Rataverkon käyttö](#) kuvataan liikennöinti ja liikenteen hallinta valtion rataverkolla.
- Luvussa [7 Palvelupaikat](#) määritellään rataverkon käyttäjille tarjottavia palveluita.

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

1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen

1.5.1 Voimassaolo

Verkkoselostus on voimassa aikataulukausittain, ja se julkaistaan viimeistään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettihakemusten jättämisen määräajan päättymistä eli 12 kuukautta ennen aikataulukauden vaihtumista. Tämä verkkoselostus on tarkoitettu aikataulukaudelle 2027 eli aikataulukaudelle 13.12.2026–11.12.2027. Aikataulukauden 2028 verkkoselostus julkaistaan viimeistään 12.12.2026.

1.5.2 Päivittäminen

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

Verkkoselostuksessa viitataan rataverkon haltijan ohjeisiin, joita päivitetään tarpeen mukaan myös aikataulukauden aikana. Mikäli ohjeissa ja verkkoselostuksessa havaitaan eroavaisuuksia, noudatetaan voimassa olevaa 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 veloituksetta sähköisessä muodossa [Väyläviraston internet-sivuilta](#).

1.6 Rautatiesektorin toimijat ja yhteystiedot

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

Rautatieyritykset

Rautatieyritykset vastaavat tuotantonsa suunnittelusta, markkinoinnista ja myynnistä, liikennöinnistä sekä reaaliaikaisesta liikenteenhallinnasta. Toimilupa- ja turvallisuustodistusasioissa sekä kaluston rekisteröinnissä Suomeen uusi rautatieyritys 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. Suomen Ostoliikennekalusto Oy taas hallinnoi muuta julkisesti rahoitetun henkilöliikenteen kalustoa.

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 [Senaatin Asema-alueet Oy](#) suunnittelee yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa, millä keinoin kukin yhtiön vastuulla oleva asema-alue parhaiten palvelee oman ympäristönsä kestäväää kaupunkikehitystä. Yhtiö kehittää asema-alueiden käyttötarkoituksia ensisijaisesti kaavoituksen keinoin ja helpottaa alueiden monipuolista hyödyntämistä asuntorakentamisessa, liiketoiminnassa ja liikenteen solmukohtina. Tietoa asemanseutujen kehittämisestä on koottu sivustolle www.asepanseutu.fi.

OSS-yhteyspiste

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

Suomessa OSS-yhteyspisteen kautta voi asioida myös kansalliseen rautatieliikenteeseen liittyvissä asioissa. OSS-yhteyspisteen sähköpostiosoite on oss@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](#).

1.7.3 Muu kansainvälinen yhteistyö

[European Rail Infrastructure Managers \(EIM\)](#) on Brysselissä toimiva rataverkonhaltijoiden edunvalvontajärjestö. EIM on EU-asetuksessa tunnustettu edunvalvontajärjestö, jota EU:n toimielimien tulee konsultoida. EIM:n kautta Väylävirasto pääsee vaikuttamaan eurooppalaisen rautatielainsäädännön laadintaan sekä poliittisella että teknisellä tasolla. Vaikuttaminen esimerkiksi 4. rautatiepaketin sisältöön, yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin (YTE) ja yhteisiin turvallisuusmenetelmiin (YTM) tapahtuu kansallisten reittien lisäksi EIM:n kautta.

[PRIME](#) (Platform for Rail Infrastructure Managers in Europe) on komission ja rataverkonhaltijoiden yhteinen alusta, jossa komissio ja rataverkon haltijat keskustelevalt 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 tietoaisteissa](#), [Ratatieto-palvelussa](#) ja liitteessä [Liite 2: Rataverkko](#).

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. Rataosuuden Tornio–Haaparanta liikenteenhoidon pääpiirteet ja ohjeistus esitetään aluetta koskevissa Väyläviraston ohjeissa. Suomalaisen rautatieliikenteen harjoittajan tulee Ruotsin valtion alueella noudattaa ruotsalaista lainsäädäntöä vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyen. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee ilmoittaa Ruotsin valtion alueella tapahtuvasta vaarallisten aineiden onnettomuudesta Ruotsin Myndigheten för samhällsskydd och beredskap -virastolle.

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

Satamat muuttuivat rautatiemarkkinasääntelyssä palvelupaikoiksi raideliikennelakimuutoksen myötä helmikuussa 2021.

Rataverkon haltijoiden ja palvelupaikan ylläpitäjien tarjoamia palveluja kuvataan luvussa [7 Palvelupaikat](#).

2.3 Rataverkon kuvaus

Rataverkon infratiedot esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa, avoimissa tietoaisteistoissa ja Ratatieto -palvelussa sekä verkkoselostuksen liitteissä. Rataosien perustiedot esitetään liitteessä [Liite 2.1: Rataosien perustiedot](#). Reittikirjatietoja ylläpidetään Ratatieto-palvelussa.

2.3.1 Maantieteellinen kuvaus

Rata- ja raidepituudet

Suomen valtion rataverkon pituus 31.12.2024 on 5 915 km, josta liikennöitävissä olevaa rataa on 5 502 km. Radoista on yksiraiteisia 5 200 km ja kaksi- tai useampiraiteisia 715 km.

Kaksiraiteiset rataosuudet ovat:

- Leppävaara–Kirkkonummi
- Huopalahti–Havukoski
- 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
- Kupittaa–Turku asema

Kolmiraiteiset rataosuudet:

- Kytömaa–Ainola
- 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.

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

2.3.3 Rautatieliikennepaikat

Valtion rataverkon rautatieliikennepaikkoja kuvataan liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) ja karttapalvelussa. Raiteistokaaviot löytyvät Ratatieto-palvelusta.

2.3.4 Ulottumat

Koko rataverkolla on käytössä EN15273-standardin liitteen F mukainen FIN1-kuormaulottuma (KU, [Liite 2.3: Kuormaulottuma](#)) ja aukean tilan ulottuma (ATU, [Liite 2.4: Aukean tilan ulottuma](#)). 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 julkaisuista *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 [Liite 2.5: Yliraskaiden vaunujen kuljettaminen](#) ja [Liite 2.6: OSJD/GOST-normien mukaisten vaunujen kuljettaminen](#) kuvataan yliraskaiden kuljetusten ja OSJD/GOST-normien mukaisen kaluston akselipainot ja rajoitukset.

Metripainot

Liikkuvan kaluston suurin sallittu metripaino rataverkolla on 80 kN/metri pois lukien Torniojoen ratasilta välillä Tornio – Haaparanta pohjoinen – Haparanda södra, jossa liikkuvan kaluston sallittu metripaino on 64 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 [Liite 2.1: Rataosien perustiedot](#).

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

Rautatieliikennepaikkojen sivuraiteiden kaltevuustietoja esitetään raiteistokaavioissa Ratatietopalvelussa.

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 [Liite 2.7: Nopeuden riippuvuus liikkuvasta kalustosta](#). Sallittu nopeus vaihteissa ja raideristeyksissä päällysrakenneluokan mukaan esitetään liitteessä [Liite 2.8: Sallittu nopeus vaihteissa ja raideristeyksissä](#). Kunnossapitäjällä on oikeus rajoittaa sallittuja akselipainoja ja nopeuksia radan kunnan mukaisiksi. Pelkällä veturilla liikennöitäessä noudatetaan joko henkilöjunan nopeusprofiilia tai verkkoselostuksen liitteen 2.7 kalustotyyppikohtaista radan päällysrakenneluokasta riippuvaa nopeusrajoitusta. Edellä mainituista rajoituksista noudatetaan alemmaa nopeusrajoitusta.

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 [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) ja karttapalvelussa. Kaikkien junakulkutieraiteiden hyötypituudet liikennepaikoilla esitetään raiteistokaavioissa (ks. Ratatieto-palvelussa).

2.3.9 Sähkösyöttöjärjestelmä

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

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

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

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

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

Sähköistetyt rataosat esitetään karttapalvelussa ja liitteessä [Liite 2.1: Rataosien perustiedot](#).

2.3.10 Turvalaitejärjestelmät

Käytössä olevia turvalaitejärjestelmiä esitetään liitteessä [Liite 2.1: Rataosien perustiedot](#), 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 Q1/2029. Tarkempi JKV:n ja ERTMS:n operatiivinen sijainti tulee olemaan Siuron ja Suoniemen liikennepaikkojen välisellä linjaosuudella. Tarkka ERTMS:n käyttöönottoaikajankohta tulee määrittämään 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 kuljettajapäätesovelluksen (KUPLA) sekä matkustajainformaatiojärjestelmän käyttäminen. LIIKE-järjestelmä tullaan korvaamaan tulevien vuosien aikana vaiheittain Sofia-järjestelmällä.

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

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

Kuljettajapäätesovellus (KUPLA)

Rataverkon haltija edellyttää, että kuljettajapäätesovellus (KUPLA) on käytössä kaikissa junaliikenteenä ajettavissa yksiköissä sekä yksiköissä, joita käytetään rautatieliikennepaikkojen väliseen vaihtotyöhön. Tornio-Haaparanta-välillä vaihtotyönä raidelevydeillä 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)

RUMAssa ylläpidetään reaaliajassa ratatyötietoja ja varataan ratatyökoneiden seisontaraiteet. Ratatyövastaavilla ja junan kuljettajilla tulee olla tieto työn/matkan aikana ja työalueella/matkalla voimassa olevista ennakoilmoituksista sekä liikenteenohjauksen yhteystiedoista. 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 ratatyölupapyyntöjä, ratatyöluvan muutospyyntöjä ja ratatyöluvan päättämispyyntöjä. Ratatyöluvan pyytäminen, muutokset ja päättäminen tehdään kuitenkin aina myös määrämuotoisella puheviestinnällä. RUMAn avulla paikannetaan ja varmistetaan ratatyön suorittamispaikka sekä paikannetaan ratatyövastaavat (RTV), ratatyöryhmien yhteyshenkilöt sekä ratatyökoneet. RUMAlla tehdään myös RT- ja LR-ilmoitukset, laaditaan jännitekatkoilmoitukset, liikenneturvallisuussuunnitelmat sekä ratatöiden ennakkosuunnitelmat. Myös vuosisuunnitelmat laaditaan RUMA-sovelluksella. RUMA-sovelluksen karttanäkymässä esitetään kaikki ratatöihin liittyvät tietolajit.

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, ja sen käyttö sisältyy vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin.

Rautateiden integroitua liikenneviestintäjärjestelmää RAILLa voidaan käyttää sekä VIRVE-että älypuhelimilla. Älypuheliiniin tarvitaan RAILI-palvelua varten RAPLI-sovellus. Junien ja liikenteenohjauksen välisessä viestinnässä käytetään VIRVE-verkkoa. Rautatieliikenteen harjoittajien on anottava Traficomilta **käyttöönottolupa** junaliikenteen säännöillä liikkuvaan kalustoon asennettavia VIRVE-puhelimia varten. Lisätietoa asiasta esitetään liitteessä [Liite 2.9: VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä.](#)

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

Traficom antaa mm. liikennöintiä ja ratatyötä sekä viestintää koskevia määräyksiä. [Määräykset ja säädökset löytyvät Traficomin internet sivuilta.](#)

Väylävirasto antaa mm. liikenteenohjausta, liikennöintiä, ratatyötä, muuta radalla tehtävää työtä ja viestintää koskevia, määräyksiä täydentäviä ohjeita. Voimassaolevat ohjeet löytyvät Väyläviraston internet-sivuilta (ks. Rautatieohjeet). Liikenteenohjauksen yhteystiedot ovat saatavissa Väyläviraston 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 sovitustiedonsiirtomoduulin 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 [Traficomien määräyksistä](#).

2.3.14 Tasoristeykset

Valtion rataverkolla on 2309 tasoristeyttä. Tasoristeyksiä on sekä pääradoilla että sivuradoilla. [Tasoristeysten tarkemmat tiedot, sijainnit ja niihin kohdistuvat poistosuunnitelmat löytyvät Suomen Väylät -karttapalvelusta.](#)

2.4 Liikenne rajoitukset

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. 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. Lisäksi teknisten rajoitteiden vuoksi välillä Kerava–Vuosaari ei saa liikennöidä henkilöjunilla, eikä välillä Havukoski–Huopalahti tavarajunilla.

2.4.2 Ympäristöön liittyvät rajoitukset

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

Tärinästä aiheutuvia nopeusrajoituksia on asetettu eri puolille Suomea. Rajoitukset kohdistuvat pääosin GOST/OSJD-normien mukaisia vaunuja sisältäviin 2500 tonnin bruttopainoin ylittäviin juniin. Tärinästä johtuvat nopeusrajoitukset esitetään liitteessä [Liite 2.10: Rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset.](#)

Kaluston tyhjäkäyntiä ratapihoilla tulisi pyrkiä välttämään lähialueelle aiheutuvien päästöjen vähentämiseksi.

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 \(TRAFICOM/463179/03.04.02.00/2024\).](#)

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 viranomaisten 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.

Vaarallisten aineiden kuljetukset on sallittu tavaraliikenteen rataosuuksilla. Rataverkon haltija rajoittaa VAK-kaluston tilapäisen säilytyksenvaltakunnallisille VAK-ratapihoille ja muille tilapäisen säilytyksen paikoille, joille on laadittu sisäinen pelastussuunnitelma ja nimetty tilapäisen säilytyksen vastuhenkilö (ks. [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#)). 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 määritelty sisäministeriön asetuksessa ulkoisista pelastussuunnitelmista (1286/2019, muutosasetus 916/2023). Asetuksen liitteessä esitettyjä VAK-ratapihoja ovat Hamina, Joensuu (Joensuu Sulkulahti), Ykspihlaja (Ykspihlaja tavara, Ykspihlaja väli- ja ratapiha), Kotka (Kotolahti, Kotka Mussalo), Kouvola (Kouvola tavara, Kouvola lajittelu, Kullasvaara), Oulu (Oulu tavara, Oulu Nokela), Riihimäki (Riihimäki tavara, Riihimäki lajittelu), Sköldvik, Tampere (Tampere Viinikka, Tampere tavara), Turku (Turku tavara), Vainikkala (Vainikkala asema, Vainikkala tavara). Näiden lisäksi vaarallisten aineiden tilapäisiä säilytyspaikkoja on Niiralassa,

Pieksämäellä ja Talvivaarassa. Säilytyspaikat on esitetty liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#). Tarkemmat tiedot säilytysraiteista on esitetty sisäisessä pelastussuunnitelmassa.

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Väylävirastolle, mikäli vaarallisten aineiden tilapäisessä säilyttämisessä tapahtuu olennaisia muutoksia (säilytettävät aineet tai niiden määrät muuttuvat), jotta asia voidaan huomioida varautumisessa ja pelastussuunnitelmassa.

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

VAK-liikennöinnistä on kerrottu lisää *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöissä (Jt)*, (ks. Rautatieohjeet). Lisäksi onnettomuus- ja poikkeustilanteista ja niihin varautumisesta on kerrottu lisää Ohje varautumisesta rautatieonnettomuuksiin (OVRO), (ks. Rautatieohjeet).

2.4.4 Tunneleista johtuvat rajoitukset

Rataosilla Helsinki–Turku ja Orivesi–Jyväskylä on tunneleista johtuvia rajoituksia. Rajoitukset esitetään liitteessä [Liite 2.10: Rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset](#).

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

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

2.4.5 Silloista johtuvat rajoitukset

Silloista johtuvat rajoitukset kuvataan liitteessä [Liite 2.10: Rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset](#).

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 [Liite 2.5: Yliraskaiden vaunujen kuljettaminen](#) ja [Liite 2.6: OSJD/GOST-normien mukaisten vaunujen kuljettaminen](#).

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 sähköistetyin rataverkon suojaus toimii ja rajoittaa ylikuormituksesta johtuvan kuormituksen aiheuttamien vaurioiden syntymisen.

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

2.5 Rataverkon käytettävyys

Liikenteeseen vaikuttavat rajoitukset esitetään liitteissä [Liite 2.10: Rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset](#) ja [Nopeusrajoitusten tilannekuvasovelluksessa](#) sekä RUMAssa. Ratatyöt, joilla on vaikutuksia liikennöintiin, julkaistaan rataverkon haltijan ulkoisella nettisivulla verkkoselostuksen julkaisun yhteydessä. Nopeusrajoitusten tilannekuvasovelluksen katseluoikeuksia voi pyytää osoitteesta paikkatieto@vayla.fi.

Liikennepaikkakohtaiset liikenteenohjauksen palveluajat esitetään ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE).

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

- (Raisio)–Naantali
- (Ihala)–Viheriäinen
- Hankasalmi–Pieksämäki
- Lieksa–Nurmes

Seuraavat rataosat on suljettu liikenteeltä:

- Aittaluoto–Niinisalo
- Parkano–Haapamäki
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara
- Kiukainen–Säkylä
- Isokylä–Kellosekä
- Lautiosaari–Elijärvi
- Lohja–Lohjanjärvi
- Otava–Otavan satama
- Yläkoski–Iisvesi

- Rantasalmi–Savonlinna
- (Seinäjoki)–Kaskinen
- Joutjärvi–Mukkula
- Lieksa–Pankakoski
- Vilppula–Mänttä
- Pesiökylä–Ämmänsaari
- Olli–Porvoo (vuokrattu 8.12.2030 asti Porvoon Museorautatiet ry:lle, joka toimii rataosalla rataverkon haltijana)

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

- Vilppula–Mänttä

Ratatöiden vaikutuksia rataverkon käytettävyyteen on kuvattu luvussa [4.3 Ratakapasiteetin varaaminen ratatöille](#).

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 tavaraliikennettäkin. Suunnitelman päivittäminen hallituskausittain on lakisääteinen velvoite. Suunnitelmaa laaditaan liikenne- ja viestintäministeriön johdolla. Ensimmäinen Liikenne12-suunnitelma valmistui ja hyväksyttiin eduskunnassa vuonna 2021.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitystyö käynnistyi loppukesällä 2023 Orpon hallitusohjelman 2023 mukaisesti. Suunnitelmaa on laadittu vuosille 2026–2037 vaikutusarviointiin perustuen laajassa yhteistyössä eri sidosryhmien kanssa. Valmistelua on ohjannut liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne parlamentaarisen työryhmän tuella. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2026–2037 ja antanut sen selontekona eduskunnalle 18.12.2025.

[Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2026–2037](#)

Liikenneverkon strateginen tilannekuva

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tarpeisiin ylläpidetään liikennejärjestelmäanalyysejä, 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 väyläverkon investointiohjelman valmistelusta niin, että siinä otetaan huomioon liikennejärjestelmäanalyysi, alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukset sekä Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet, strategiset tavoitteet, alueelliset erityispiirteet ja toimenpiteet. Väyläverkon investointiohjelma sisältää kehittämishankkeita, isoja peruskorjaushankkeita ja hankekokonaisuuksia. Kyseessä on liikennejärjestelmäsuunnitelman konkretisointi hankkeiden toteuttamisjärjestykseksi ja rahoittamiseksi. Sitä hyödynnetään talousarvioesitysten valmistelussa, mutta se ei muuta eduskunnan toimivaltaa, vaan talousarviopäätöksistä vastaa eduskunta. Investointiohjelma päivitetään lähtökohtaisesti vuosittain. Väylävirasto ottaa valmistelussa huomioon merkittävimmät palvelutasopuutteet tie- ja raideliikenteessä sekä hyödyntää laajaa sidosryhmäyhteistyötä. Väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025–2032 on julkaistu keväällä 2024.

Investointiohjelma vuosille 2027–2034 on valmistelussa.

[Väyläviraston investointiohjelma](#)

Väyläverkon suunnitteluohjelma

Suunnitteluohjelma sisältää tietoa Väylävirastossa tehtävästä ratoja koskevasta suunnittelusta. Suunnitteluohjelman 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 2026 ovat käynnissä seuraavat rataverkon kehittämissankkeet:

- Helsinki–Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen 2. vaihe
- Espoon kaupunkirata
- Tampereen henkilöratapihan kehittäminen
- Digiradan kehitys- ja verifointivaihe
- Oulun henkilöratapiha

Korjausvelan vähentäminen rataverkolla 2026

- Rataverkon peruskorjaukset (mm. päällysrakenteet, vaihteet, sillat, tunnelit, muut taitorakenteet, turvalaitteet, sähkörata)
- Päärataverkon routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset
- Tasoristeysturvallisuuden parantaminen
- Raakapuun kuormauspaikkojen kunnostukset
- Matkustajainfran korjaukset ja parantamiset
- Jyväskylä–Pieksämäki- ja Oulu–Laurila-rataosuuksien peruskorjaukset

3 Rataverkolle pääsy

3.1 Johdanto

Luvussa [3 Rataverkolle pääsy](#) kuvataan rataverkolle pääsyn ja liikenteen harjoittamisen edellytykset. Liikenteen 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.

3.2 Yleiset rataverkolla pääsyn edellytykset

Rataverkolla 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 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. Euroopan unionin lainsäädännössä, liikenteen palveluista annetussa laissa 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.

Kapasiteettia haettaessa on otettava huomioon myös turvallisuusnäkökulmat, joita esim. vierailut valtion rataverkon raiteistolla kuormausalueilla, tankkauspaikkojen läheisyydessä tai satamien ja tehdasalueiden välittömässä läheisyydessä aiheuttavat. Tehdas- ja satama-alueilla voi sijaita suuronnettomuusvaaraa tai matkustajille vaaraa aiheuttavia yrityksiä. Lisäksi näillä ratapihoilla liikkuu myös muita ajoneuvoja, jotka voivat aiheuttaa vaaraa. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee etukäteen sopia tehdas- ja satama-alueen haltijan kanssa ehdoista ja turvallisuusmenettelyistä ratapihoille saapumiseen, mahdolliseen junasta poistumiseen ja junaan nousemiseen liittyen.

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@vayla.fi) myönnettyä kapasiteettia käyttävä, kohdassa [3.2 Yleiset rataverkolle pääsyn edellytykset](#) mainitut rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset täyttävä liikennöitsijä sekä luovuttaa kapasiteetti liikennöitsijälle ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä. Säännöllisen liikenteen muutosajankohtien yhteydessä alkuperäisen hakijan tulee huolehtia tarvittavien muutosten hakemisesta säännölliseen kapasiteettiin. Tällöin on mahdollista hakea myös yksittäisille päville kapasiteettia koko aikataulukaudelle. Muutosajankohtien liikennemuutosten suunnittelussa ja niihin liittyvissä mahdollisissa neuvotteluissa liikennöitsijä voi edustaa kapasiteetin alkuperäistä hakijaa, jos nämä keskenään näin sopivat, mutta ratakapasiteetin hallintajärjestelmään lähetettävän muutoshakemuksen on tullava alkuperäiseltä hakijalta.

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 rautatieyrittäjä.

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

3.2.3 Toimilupa

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

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

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

[Lisätietoa turvallisuustodistuksen hakemisesta.](#)

3.2.5 Vakuuttamisvelvollisuus

Rautatiemarkkinadirektiivin 22 artiklan ja liikenteen palveluista annetun lain 53 §:n 3 momentin mukaisesti rautatieliikenteen harjoittajalla on oltava voimassa oleva riittävä vastuuvakuutus tai muu vastaava järjestely raidekulkuneuvon käyttämisen toiselle aiheuttaneen sellaisen vahingon varalle, josta rautatieliikenteen harjoittaja on lain tai sopimuksen perusteella vastuussa. Vakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn riittävyttä arvioitaessa on otettava huomioon toiminnan luonne ja laajuus sekä toiminnasta aiheutuvat riskit. Vakuutuksen tai muun vastaavan järjestelyn on oltava voimassa koko sen ajan, jolloin toimintaa harjoitetaan. [Lisätietoja löytyy 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 puitesopimuksia raideliikennelain 116 §:n 2 momentissa säädettyissä 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. Liikennöinti voidaan aloittaa rataverkon käyttösopimuksen solmimisen ja ratakapasiteetin myöntämisen jälkeen.

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. ratapihan raidekapasiteetin käytöstä. Ratapihasopimus on rataverkon käyttösopimuksen liite. Ratapihasopimus laaditaan kerrallaan enintään yhdeksi aikataulukaudeksi.

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 Väyläviraston raiteiden käyttämisestä museoliikenteen kaluston säilyttämiseen

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@vayla.fi. Hakemuksessa tulee yksilöidä säilytettävä kalusto sekä sen liikennekelpoisuus ja omistaja.

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@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@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 yhteiseurooppalaisiin rautatiejärjestelmän yhteentoimivuusvaatimuksiin, ja Traficom antaa tarvittaessa niitä täydentävät määräykset. 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. Ennen käyttöönottoluvan myöntämistä Traficom voi pyytää mahdollisten rajoitusten määrittämiseksi rataverkon haltijan lausuntoa kalustotyyppin tai -yksikön yhteentoimivuudesta rataverkon kanssa.

3.4.2 Liikenneturvallisuustehtävissä ja muissa turvallisuuden kannalta olennaisissa tehtävissä toimivan henkilöstön hyväksyntä

EU:n rautatieturvallisuudirektiivissä (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 pätevyydestä erityistä vaaraa aiheuttavissa töissä.

Liikenteen palvelusta annetussa laissa 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 Traficom [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 Erikoiskuljetukset ja vaaralliset aineet](#).

3.4.4 Vaarallisten aineiden kuljettaminen

Vaarallisten aineiden kuljettamista ja sitä koskevaa lainsäädäntöä käsitellään [lukuissa 2.4.3 Vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset](#) ja [4.7 Erikoiskuljetukset ja vaaralliset aineet](#) sekä VAK-kaluston seisontaraiteiden palvelukuvauksessa liitteessä [Liite 7.9: Palvelupaikan kuvaus: Valtion rataverkon vaarallisten aineiden ratapihojen ja tilapäisten säilytyspaikkojen käytöstä](#).

3.4.5 Liikkuvan kaluston koeajot

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

Liikkuvan kaluston käyttöönottoluvan edellyttämiä melumittauksia voi tehdä Leteensuolla (rataosa Riihimäki–Tampere). Leteensuon mittauspaikka on poissa käytöstä kohtausraiteiden rakentamisen aikana vuonna 2027 tai 2028, eikä vastaavaa vaatimukset täyttävää paikkaa ole rataverkolla. [Väyläviraston ympäristöyksikkö antaa lisätietoja](#).

Muita mm. liikkuvan kaluston hyväksyttämiseen liittyviä koeajoja voi tehdä rataverkolla hakemalla koeajolupaa Traficomilta. Väylävirastolta on saatavilla rataverkon tietoja koeajoja varten erikseen pyydettäessä.

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 2027 alkaa 13.12.2026 ja päättyy 11.12.2027.

4.2 Prosessin yleiskuvaus

4.2.1 Junaliikenteen ratakapasiteetti

Ratakapasiteettia valtion rataverkolla 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 ratakapasiteetin hallintajärjestelmällä 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 ratakapasiteetin hallintajärjestelmä ei ole laajamittaisen vikatilanteen vuoksi käytössä, Rataliikennekeskus myöntää puhelimitse kiireellistä ratakapasiteettia muutosten osalta. Ratakapasiteetin hallintajärjestelmän ollessa poissa käytöstä vikatilanteissa, Rataliikennekeskus ohjeistaa kuljettaja-aikataulujen ja ennakoilmoitustietojen varajärjestelmään siirtymisessä.

Osana kapasiteetin hallinnan tietojärjestelmien uudistusta LIIKE-järjestelmä tullaan korvaamaan Sofia-järjestelmällä. Kiireellisen kapasiteetin hakeminen tulee siirtymään Sofiaan aikataulukauden 2027 aikana vaiheittain kapasiteetin hakijoiden kanssa erikseen tarkemmin sovittavan aikataulun mukaisesti. Kokonaisuudessaan Sofian on tarkoitus olla käytössä aikataulukaudella 2029.

4.2.2 Vaihtotyökapasiteetti

Vaihtotyökapasiteetti haetaan ratakapasiteetin hallintajärjestelmällä *Ratakapasiteetin hakuohjeessa* (ks. Rautatieohjeet) ohjeistetusti.

Kapasiteetin hakeminen Tornio–Haaparanta-välille 1435 mm raidelevyden raiteille

Tornio–Haaparanta-välillä liikennöitäessä on aina haettava kapasiteettia etukäteen. Raidelevyden 1435 mm raiteita käytettäessä kapasiteetti haetaan vaihtotyölle kiireellisenä kapasiteettina (ks. luku [4.5.3 Kiireellisen ratakapasiteetin hakeminen](#)). Kapasiteettihakemus tulee ensisijaisesti tehdä [ratakapasiteetin hallintajärjestelmällä \(LIIKE\)](#) tai rataverkon haltijan määrittämän [rajapinnan](#) avulla. Mikäli kapasiteettitarve koskee ainoastaan yksittäisiä vaihtotyöliikkeitä ja ratakapasiteetin hallintajärjestelmän suomenkielinen käyttöliittymä muodostaa ylivoimaisen esteen kapasiteetin hakemiselle järjestelmässä eikä myöskään integraation käyttäminen ole mahdollista, voi liikenteenohjausyhtiö erikseen niin sovittaessa avustaa ulkomaista toimijaa hakemuksen tekemisessä sähköpostitse lähetetyn pyynnön perusteella. Jos kapasiteetin hakija toimii yhteistyössä suomalaisen rautatieliikenteen harjoittajan kanssa, voi kapasiteettihakemuksen ratakapasiteetin hallintajärjestelmään tehdä myös suomalainen osapuoli. Kapasiteetin haun menettelystä sopimiseksi ja tarkemman ohjeistuksen saamiseksi hakijan on oltava yhteydessä rataverkon haltijaan. Ennen kapasiteetin myöntämistä hakijalla tulee olla

voimassa rataverkon käyttösopimus sekä liikennöinnin Suomessa kattava turvallisuustodistus (ks. luku [3 Rataverkolle pääsy](#))

4.2.3 Ratapihakapasiteetti

Ratapihojen raiteistojen käyttö sekä kapasiteetin hakeminen ja jakaminen on kuvattu luvussa [7 Palvelupaikat](#) 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 Palvelupaikat](#). 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 TTR-konseptin alla (ks. luku [4.9 Kapasiteetin ennakkosuunnittelu ja kapasiteetinjakoprosessin uudistaminen \(TTR\)](#)).

Ratapihakapasiteetti

Rataverkon haltija jatkaa kehitystyötä ratapihojen tarkemman tason kapasiteetin hallinnan määrittelymiseksi. SAAGA-järjestelmän käyttöä laajennetaan myös toisen luokan liikenteenohjausalueiden tilannekuvan parantamiseksi.

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) määäämiä kynnysarvoja 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 %	x-24
Keskisuuri kapasiteettirajoite	≤ 7 pv	> 50 %	x-12
Pieni kapasiteettirajoite	ei määritelty	< 10 %	x-4

Ilmoitetut kapasiteettirajoitteet tulee nähdä yhtenä liikenteen suunnittelun reunaehtona. 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.

Ratatöiden vuosisuunnittelun periaatteet

Liikennevaikutuksia aiheuttavat ratatyöt pyritään toteuttamaan siten, että vaikutukset junaliikenteen loppuasiakkaille, rautatieyrityksille ja liikenteen tilaajille ovat mahdollisimman vähäisiä. Lisäksi suunnittelussa haetaan kokonaisratkaisu, jolla ratatyö voidaan toteuttaa taloudellisesti ja tehokkaasti. Ratatöiden keskinäinen yhteensovittaminen toteutetaan siten, että työkokonaisuuksien verkostollinen yhteisvaikutus on mahdollisimman vähäinen ja siinä pyritään varautumaan myös yllättäviin vikatilanteisiin.

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. 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 julkaistaan RUMA-järjestelmässä, josta tietoja välitetään ratakapasiteetin hallintajärjestelmään sekä julkaistaan [liikenteenohjausyhtiön avoimessa datassa](#).

Ratatöihin liittyvä viestintä

Osapuolet vastaavat omasta ratatöihin liittyvästä viestinnästään. Rataverkon haltija vastaa rataan 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 aikataulukauden 2027 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 viikkopalaverihin. Neuvottelukäytäntöjen tuloksena rataverkon haltija päättää ennakoituista ajoituksista, työraoista ja muista liikennevaikutuksista.

Ratatyötietojen tarkentaminen aikataulukauden aikana

Myönnetty ratakapasiteetti on rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä, mikäli se ei ole päällekkäinen radanpidon töiden vaatimien työrajojen kanssa. Työohjelma, töiden keskinäinen ajoitus ja töiden vaatimat työraot saattavat kuitenkin muuttua rahoituksen ja suunnittelun tarkentuessa. Joissakin tapauksissa työn liikennevaikutusta joudutaan tarkentamaan vielä kyseisen aikataulukauden aikana tai esille tulee radan kunnossapitotyö, mitä ei ole voitu ennakoida vuosisuunnitelmassa. Näitä tilanteita aiheuttaa seuraavista syistä: kapasiteettirajoituksella joudutaan varmistamaan turvallinen junaliikenne tai rataverkon haltija ei voi vaikuttaa rajoitusten ajoitukseen tai jos määräaika-ajan 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 2027 muutosajankohtiin sitoen (luku [4.5 Ratakapasiteetin jakaminen](#)) viimeistään:

- 14.8.2026 mennessä koskien ajanjaksoa 13.12.2026–14.2.2027
- 16.10.2026 mennessä koskien ajanjaksoa 15.2.2027–25.4.2027
- 18.12.2026 mennessä koskien ajanjaksoa 26.4.2027–27.6.2027
- 26.2.2027 mennessä koskien ajanjaksoa 28.6.2027–1.8.2027
- 2.4.2027 mennessä koskien ajanjaksoa 2.8.2027–3.10.2027
- 4.6.2027 mennessä koskien ajanjaksoa 4.10.2027–11.12.2027

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 radanpidon työlle varataan aikataulukauden aikana liikenteeltä vapaisiin ajankohtiin ratakapasiteettia, joka julkaistaan RUMA-järjestelmässä. 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 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 työnsuorittajalla olla myönnettyä ratakapasiteettia, ratatyölupa ja tarvittaessa myös jännitekatko.

4.4 Puitesopimusten vaikutus

Rataverkon haltija ei toistaiseksi tee puitesopimuksia (ks. luku [3.3.1 Puitesopimus](#)).

4.5 Ratakapasiteetin jakaminen

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

Taulukko 1. Aikataulukauden 2027 kapasiteettiprosessin kalenteri

Päivämäärä	Tapahtuma
SU 14.12.2025– MA 13.4.2026	Vuosikapasiteetin haku aika
TI 14.4.2026 – MA 6.7.2026	Vuosihakemusten yhteensovittaminen
MA 6.7.2026	Vuosikapasiteetin jakoehdotuksen julkaiseminen
TI 7.7.-PE 7.8.2026	Lausuntoaika vuosikapasiteetin jakoehdotukseen
MA 24.8.2026	Vuosikapasiteetin jaon vahvistaminen ja jakopäätöksen julkaisu
PE 16.10.2026	Muutosajankohdan 1 hakemusten jättö
TO 29.10.2026	Muutosajankohdan 1 jakopäätös
PE 11.12.2026	Muutosajankohdan 2 hakemusten jättö
SU 13.12.2026	Aikataulukausi 2027 alkaa Muutosajankohdan 1 jakopäätöksen voimaantulo
TI 22.12.2026	Muutosajankohdan 2 jakopäätös
MA 15.2.2027	Muutosajankohdan 2 jakopäätöksen voimaantulo
PE 5.3.2027	Muutosajankohdan 3 hakemusten jättö
TO 18.3.2027	Muutosajankohdan 3 jakopäätös
MA 26.4.2027	Muutosajankohdan 3 jakopäätöksen voimaantulo
PE 7.5.2027	Muutosajankohdan 4 hakemusten jättö
TO 20.5.2027	Muutosajankohdan 4 jakopäätös
PE 11.6.2027	Muutosajankohdan 5 hakemusten jättö
TO 24.6.2027	Muutosajankohdan 5 jakopäätös
MA 28.6.2027	Muutosajankohdan 4 jakopäätöksen voimaantulo

Taulukko jatkuu...

Päivämäärä	Tapahtuma
MA 2.8.2027	Muutosajankohdan 5 jakopäätöksen voimaantulo
PE 13.8.2027	Muutosajankohdan 6 hakemusten jättö
TO 26.8.2027	Muutosajankohdan 6 jakopäätös
MA 4.10.2027	Muutosajankohdan 6 jakopäätöksen voimaantulo
LA 11.12.2027	Aikataulukausi 2027 päättyy

4.5.1 Vuosikapasiteetti

Raideliikennelain 117 §:n 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 Muutoksenhakumenettely](#)).

4.5.2 Määräajan jälkeen saapuneet hakemukset

Määräajan 13.4.2026 jälkeen saapuneet hakemukset käsitellään muutosajankohdissa seuraavan prosessin ja luvun [4.5 Ratakapasiteetin jakaminen](#) alussa olevan aikataulun mukaisesti. Hakija voi muuttaa tai täydentää omaa säännöllisen liikenteen ratakapasiteetin liikennettään jäljellä olevaa aikataulukautta varten kyseisen aikataulukauden aikana erillisinä muutosajankohtina edellyttäen, että muutos ei vaikuta muille ratakapasiteetin hakijoille myönnettyyn ratakapasiteettiin eikä Euroopan talousalueen kansainväliseen liikenteeseen tai jos muutokselle on kaikkien osapuolten hyväksyntä. Jos samaa vapaana olevaa kapasiteettia hakee useampi ratakapasiteetin hakija, rataverkon haltija yhteensovittaa hakemukset tai jos tämä ei ole mahdollista voi päättää jaettavasta kapasiteetista etusijajärjestystä käyttäen 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 rautatiemarkkinadirektiivin 48 artiklan ja raideliikennelain 123 §:n mukaisesti hakea kiireellistä ratakapasiteettia siltä osin kuin vapaata kapasiteettia on jäljellä. Kiireellinen kapasiteetti myönnetään hakemusten saapumisjärjestyksessä. Kiireellisten kapasiteettihakemusten käsittelyaika on raideliikennelain 123 §:n mukaisesti enintään 5 työpäivää.

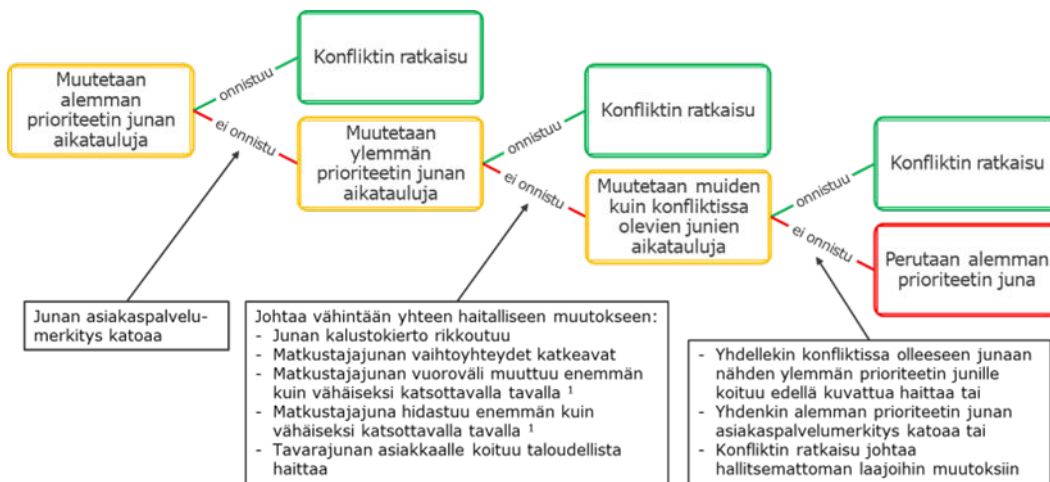
Radanpidon ja museojunaliikenteen sekä koeajojen ratakapasiteetti haetaan aina kiireellisenä.

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 vaihtoehtoista ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetystä kapasiteetista. Ensisijaisesti konfliktit pyritään ratkaisemaan tapauskohtaisesti ilman ennalta sovittuja yhteensovitussääntöjä kussakin tilanteessa kapasiteetin hakijoiden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Tarvittaessa yhteensovittamisneuvottelujen tukena voidaan käyttää seuraavan kuvan mukaisia periaatteita.



Junien priorisointi on esitetty liitteessä [Liite 4.1: Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys](#). 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 Ylikuormitettu rautatiereitti](#)).

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

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

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

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

Prosessia noudatetaan ensisijaisesti säännöllisen liikenteen yhteensovittamisessa aikataulukauden vuosihakemuksien yhteydessä, mutta sitä voidaan käyttää myös soveltuvien 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, yhteensovitaan 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. Infrastruktuurin osilla tarkoitetaan lähtökohtaisesti [Kapasiteettistrategiassa 2029](#) esitettyä rataosajakoa. Ylikuormittuneeksi voidaan ilmoittaa myös yksittäinen liikennepaikka tai sen osa.

Ylikuormittuneella infrastruktuurin osalla rataverkon haltija voi ottaa käyttöön korotetun ratamaksun perusmaksun, ja jos korotettua maksua ei ole otettu käyttöön tai se ei ole johtanut ylikuormituksen purkamiseen, rataverkon haltija voi ottaa käyttöön rautatiereitin etusijajärjestyksen, jonka mukaisesti määrätty liikennetyyppi voi saada etusijan ylikuormittuneen infrastruktuurin osan kapasiteetin jakamisessa. Etusijajärjestyksessä on otettava huomioon palvelun yhteiskunnallinen merkitys suhteessa muihin liikennepalveluihin. Etusijajärjestyksestä asetettaessa on pyrittävä kohtelevaan eri palveluntarjoajia mahdollisimman tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Rataverkon haltijalla on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada etusijajärjestyksestä 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 raideliikennelain 127 §:n mukaisen kapasiteettia koskevan arvioinnin. Arvioinnissa otetaan huomioon erityisesti liikenteen ohjaaminen toisille reittiosuiksille, 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 reittiprofilista 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.

Huomaa: Etusijajärjestystä päivitetään tarvittaessa vuosittain rautatieverkoston muuttuessa. Muutokset voivat olla esimerkiksi ratatöiden takia myös väliaikaisia. Myös eri rataosien kapasiteettiintiöitä voidaan tarvittaessa päivittää vuosittain. Aikataulukaudella 2027 voimassa oleva etusijajärjestys ja kapasiteettiintiöt on kuvattu liitteessä [Liite 4.1: Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys](#).

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 [Liite 4.1: Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys](#).

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 erikoiskuljetusluvan, luvan hakijan on toimitettava liikenteenohjauksen alueohjauksiin tiedoksi luvasta vähintään esteselvityksen raiteistokaaviot. Toimituksen yhteydessä on mainittava erikoiskuljetusluvan numero.

Erikoiskuljetuksen ratakapasiteettihakemuksen perustietoihin on merkittävä:

- hakemuksen koskevan erikoiskuljetusta
- erikoiskuljetuksen lupanumero ja
- aikataulun lisätietotekstikenttään kuljettajaa ja/tai liikenteenohjausta koskevat erityisehdot (esim. kuljetus ei saa kohdata viereisellä raiteella toista kuormaulottuman ylittävää kuljetusta)
- 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 [Liite 2.3: Kuormaulottuma](#). Yliraskaiden vaunujen kuljetusehdot esitetään liitteessä [Liite 2.5: Yliraskaiden vaunujen kuljettaminen](#).

Vaarallisia aineita ei kuljeteta erikoiskuljetuksina rataverkolla.

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 kapasiteetinhallinnan 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 rautatiemarkkinadirektiivin 36 ja 52 (2) artiklassa.

Kapasiteetin haltijan on ilmoitettava viipymättä käyttämättä jäävästä rata- ja palvelupaikkakapasiteetista rataverkon haltijalle sekä peruttava kapasiteetti ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä.

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 kynnsarvo edellyttää. Ratakapasiteetin vähimmäiskäytön kynnsarvo on Suomessa verkkoselostuksen julkaisuhetkellä henkilöjunien osalta 95 % ja tavaraliikenteen osalta 50 %. Kynnsarvot koskevat säännöllistä ratakapasiteettia, jonka toteutumista seurataan kuukausitasolla. Kynnsarvojen alittuessa rataverkon haltija lähettää tarvittaessa kapasiteetin haltijalle selvityspyynnön, jossa pyytää selvennystä kapasiteetin käyttämättä jättämisen syiden osalta. Toimenpiteisiin ei kuitenkaan ryhdytä, ellei juna ole peruttu yli kolmea kertaa 30 vuorokauden aikana.

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

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

4.8.4 Myönnetyn kapasiteetin peruminen

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

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 Edellytykset ratakapasiteetin hakemiselle](#) esitetyt yleiset rautatieliikenteen harjoittamisen edellytykset eivät täyty.

Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta keskeyttää raideliikenne tai rajoittaa sitä säädetään raideliikennelain 180 §:ssä.

4.9 Kapasiteetin ennakkosuunnittelu ja kapasiteetinjakoprosessin uudistaminen (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. Lopullisen lainsäädännön voimaantultua TTR-projekti muuttuu uuden lainsäädännön toimeenpanoksi.

Ehdotuksen tavoitteena on uudistaa ratakapasiteetin hallinnan lainsäädäntökehystä 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](#).

Väyläviraston TTR-projektia koskevat kysymykset voi lähettää osoitteeseen TTR@vayla.fi.

4.9.1 TTR:n tavoitteet

RailNetEurope (RNE) ja Forum Train Europe (FTE) tekevät yhteistyötä Euroopan rautateiden tavaraliikenneyhdistyksen (ERFA) tukemana TTR:ksi nimetyssä hankkeessa, jonka tarkoituksena on yhdenmuikaistaa ja parantaa ratakapasiteetin käyttöä rautateiden kilpailukyvyn lisäämiseksi.

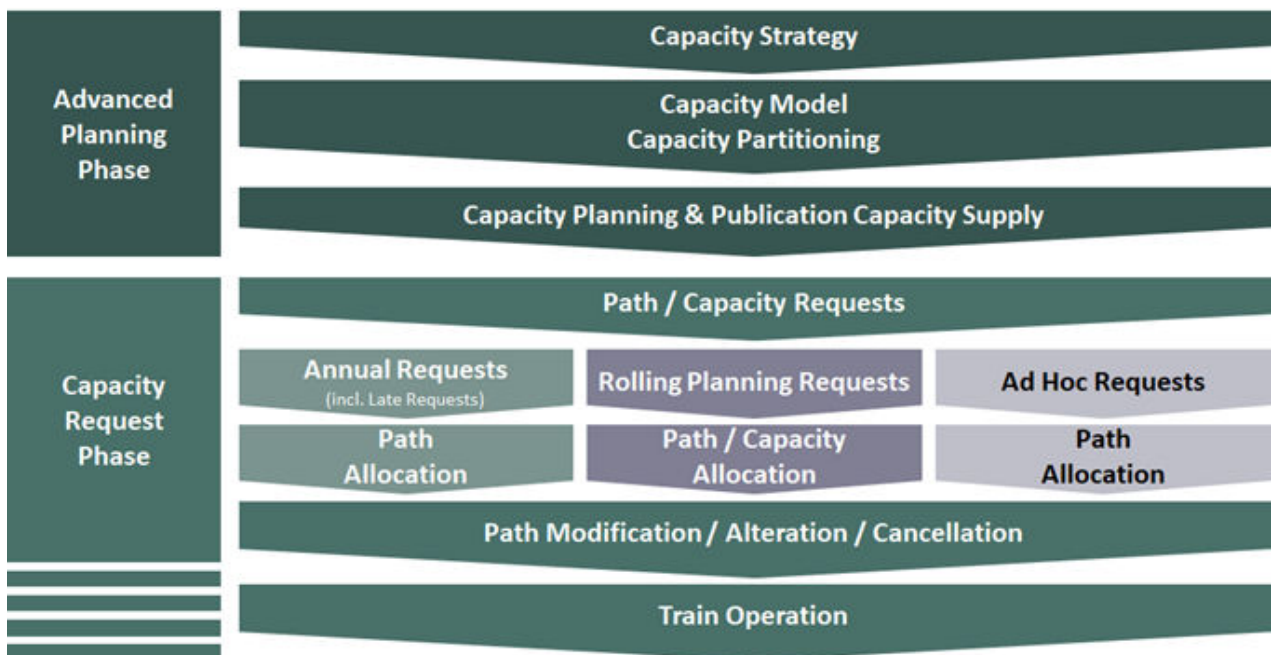
TTR-hanke koostuu kapasiteetin käytön ennakkosuunnittelusta (mukaan lukien ratatöistä johtuvat kapasiteettirajoitukset), monivuotisista kapasiteettituotteista ja kapasiteetin jakamisprosessin kehittämisestä. Tarkoituksena on palvella paremmin markkinoiden tarpeita ja saavuttaa käytettävissä olevan kapasiteetin optimaalinen käyttö. Matkustajaliikenteessä se tarkoittaa lopullisen aikataulun varhaisempaa saatavuutta, mikä mahdollistaa matkustajien lippujen ostamisen aikaisemmin ja luotettavammin. Tavaraliikenteessä tämä tarkoittaa enemmän mahdollisuuksia reittipyyntövaihtoehtoihin lähempänä ensimmäistä liikennöintipäivää ja siten enemmän joustavuutta.

Tarkemmat tiedot hankkeesta löytyvät: <https://rne.eu/capacity-management/ttr/> ja <http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>

Tulevassa eurooppalaisessa lainsäädäntökehyksessä toimeenpanon tavoitevuosi on 2030 (neuvottelut vielä kesken).

4.9.2 Kapasiteettiprosessin osat

TTR-prosessi rakentuu seuraavien komponenttien ympärille:



Olenneiden komponenttien tarkempi kuvaus (X tarkoittaa aikataulukauden alkamispäivää):

- **Kapasiteettistrategia (X-60 - X-36 kuukautta):** Kapasiteettistrategia on rataverkon haltijan pitkän aikavälin kapasiteettisuunnitelma tiettyä reittiä, verkon osaa tai koko verkkoa varten. Kapasiteettistrategian päätavoitteena on antaa ensimmäinen yleiskuva rataverkolla lähitulevaisuudessa käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tulevista kapasiteettitarpeista. Sen avulla rataverkon haltija voi jakaa tietoa tulevista kapasiteettitarpeista muiden rataverkon haltijoiden ja kapasiteetin hakijoiden kanssa sekä sopia kapasiteettimallin rakentamisessa käytettävistä pääperiaatteista.
- **Kapasiteettimalli (X-36 - X-18 kuukautta) ja kapasiteetin ositus:** Kapasiteettimallissa kuvataan tarkemmin reittikohtainen kapasiteetin käyttöennuste. Malli edellyttää kapasiteetin ositusta matkustaja- ja tavaraliikenteen volyymeihin sekä tilapäisiin kapasiteettirajoitteisiin (ratatyöt). Lisäksi se mahdollistaa kapasiteetin yksityiskohtaisemman jakamisen kapasiteettilajien näkökulmasta (vuosisuunnittelu, jatkuva suunnittelu, kiireellinen ja suunnittelematon kapasiteetti). Hakijoilla on mahdollisuus antaa panoksensa kapasiteettimalliin ilmoittamalla kapasiteettitarpeensa ja esittää kantansa ehdotettuun kapasiteetin jakamiseen. Kapasiteettitarpeita koskevia ilmoituksia ja kapasiteettimallia kuvataan luvussa [4.9.3.2 Kapasiteettimalli ja kapasiteetin ositus](#).
- **Tilapäisten kapasiteettirajoitusten suunnittelu** aikataulun yhdenmukaistaminen uuden lainsäädännön kanssa.

- Toteutettavuustutkimukset: Kapasiteetin hakijat voivat pyytää toteutettavuustutkimusta saadakseen rataverkon haltijan näkemyksen siitä, miten suunnitellun liikenteen aikatauluhahmotelmat voisivat sopia reitin aikataulurakenteeseen. Toteutettavuustutkimusta voi pyytää ennen virallisen ratakapasiteettihakemuksen lähettämistä. Toteutettavuustutkimukseen annettu vastaus ole sitova. Toteutettavuustutkimukset kuvataan luvussa [4.9.3.4 Toteutettavuustutkimukset](#).

Kapasiteettilajit:

- Kapasiteetti vuosihakemuksia varten: Kapasiteetti, jota haetaan ja yhteensovitetaan tiettyinä määräaikana tai joka asetetaan saataville tämän määräajan jälkeen jätettyjä pyyntöjä varten.
- Kapasiteetti jatkuvan suunnittelun hakemuksia varten: Aikataulurakenteeseen ennalta varattu laadukas ja säännöllisen liikennöinnin mahdollistava kapasiteetti, joka on haettavissa erillisten määräaikaisten puitteissa.
- Ad hoc -hakemusten kapasiteetti: Suunnittelematon kapasiteetti tai X-2:n jälkeen lähetettyjen pyyntöjen jäännöskapasiteetti.
- Kapasiteetti kiireellisiä ad hoc -hakemuksia varten: Suunnittelematon kapasiteetti tai jäljellä oleva kapasiteetti yksittäisiä junia koskeville pyynnöille, jotka on toimitettu alle 30 päivää ennen kulkupäivää.

European Capacity Management Tool (ECMT) on rataverkon ja kapasiteetin hakijoille tarkoitettu ohjelmistotyökalu, joka auttaa rataverkon haltijoita kapasiteettimallien ja kapasiteettitarjontojen koordinoimisessa ja julkaisemisessa sekä hakijoita kapasiteettitarpeita koskevien ilmoitusten toimittamisessa.

ECMT:n käyttö on maksutonta. Käyttäjätilin voi pyytää seuraavan linkin kautta: <https://ecmt-online.rne.eu/user/register>

Lisätietoja löytyy <https://ecmt-online.rne.eu/>

4.9.3 Toteutus ja käyttöönotto

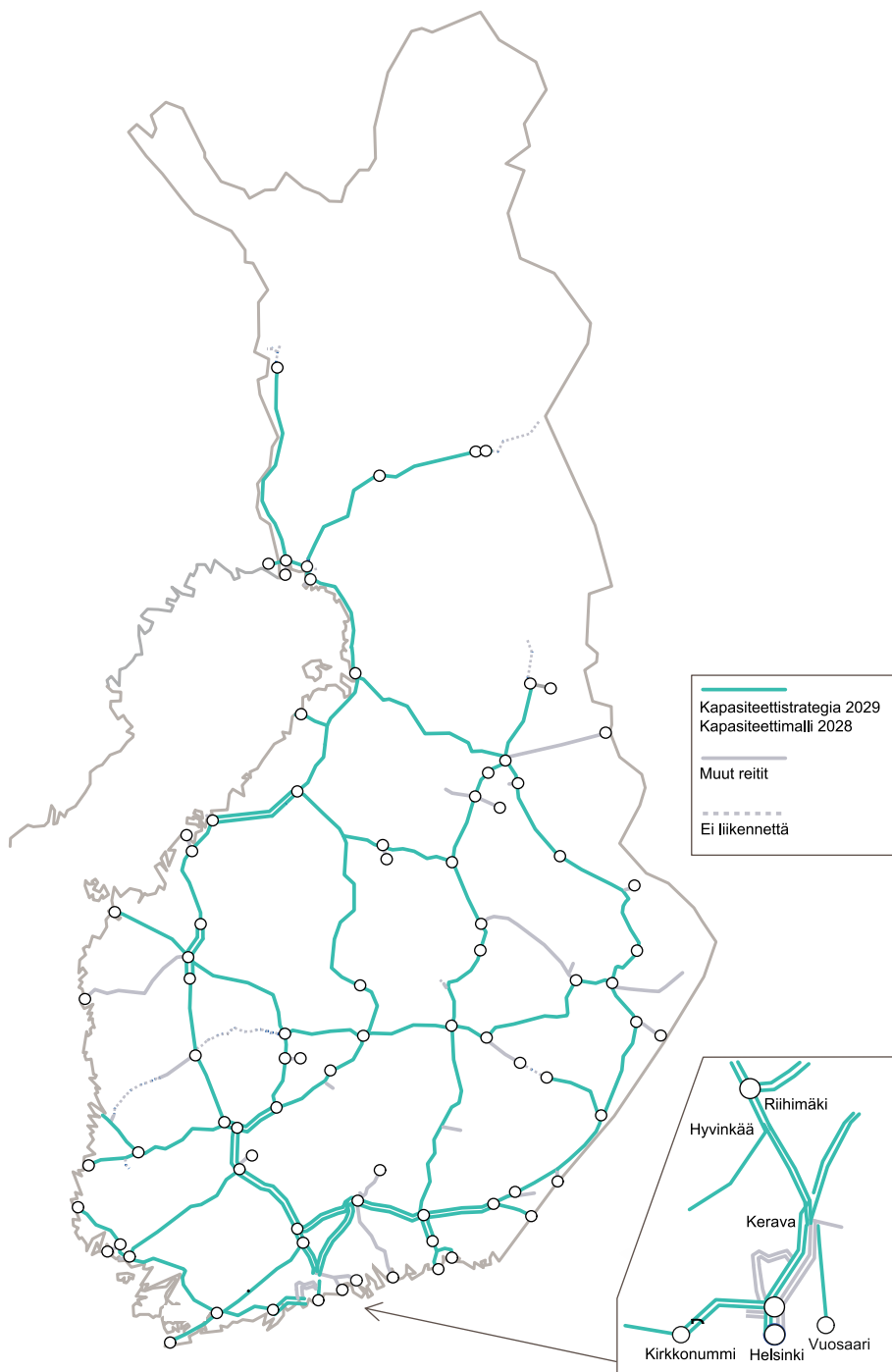
Väylävirasto osallistuu yhteiseurooppalaisen hankkeen täytäntöönpanoon kansallisella tasolla hyväksytyissä käsikirjoissa kuvatun yhteisen aikataulun mukaisesti. Rataverkon haltijat ovat sopineet TTR:n toteutuksen laajuudesta aikataulukaudella 2027 asiakirjassa [Scope of TTR for Timetables 2025-2028 - Update 2027 \(v3.0\)](#).

Kansallisen prosessin täytäntöönpanon ensimmäisinä vaiheina Väylävirasto on julkaissut kapasiteettistrategian aikataulukaudelle 2027 ja aikataulukautta 2026 koskevan kapasiteettimallin kartassa esitetyille rataosille.

4.9.3.1 Kapasiteettistrategia

Väyläviraston aikataulukautta 2030 koskevan kapasiteettistrategian suunniteltu maantieteellinen soveltamisala suunnittelun tässä vaiheessa kattaa kartassa esitetyt rataosat. Kapasiteettistrategian menettelyjä koskevassa käsikirjassa vahvistetun yhteisen prosessin mukaisesti asiakirjan luonnos on

saatavilla myös [Väyläviraston verkkosivustolla](https://vayla.fi) ja <https://rne.eu/>. Mielipiteenkeruuvaiheessa (X-39 - X-37) kommentteja voi lähettää osoitteeseen TTR@vayla.fi.



4.9.3.2 Kapasteettimalli ja kapasiteetin ositus

Väyläviraston aikataulukautta 2029 koskevan kapasteettimallin suunniteltu maantieteellinen soveltamisala kattaa ylläolevassa kartassa esitetyt rataosat. Kapasteettimalli perustuu Väyläviraston kapasteettistrategiaan, markkinoiden vaatimuksiin (esim. uudet liikennepalvelut) ja ratatöiden

kapasiteettitarpeisiin. Malli toimii kapasiteettitarjonnan valmistelun perustasona. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi siinä osoitetaan kapasiteettia seuraaviin tarkoituksiin:

- matkustajaliikenteen volyymit,
- tavaraliikenteen volyymit,
- ratatöiden vaatima kapasiteetti.

Uuden lainsäädännön tultua voimaan (arviolta aikataulukautta 2031 koskevasta kapasiteettimallista lähtien) kapasiteetin ositus on sitova. Matkustaja- ja tavaraliikenteen käytettävissä olevat volyymit voidaan jatkossa jakaa* seuraavasti (ks. [4.9.2 Kapasiteettiprosessin osat](#)):

- Vuosikapasiteettihakua varten käytettävissä oleva kapasiteetti;
- Ad hoc -hakemuksia varten osoitettu kapasiteetti;
- Jatkuvan suunnittelun hakemuksia varten osoitettu kapasiteetti;
- Suunnittelematon kapasiteetti.

Jos lopullisen kapasiteettimallin valmistelun aikana havaitaan ristiriitaisia kapasiteettitarpeita eikä asianomaisten sidosryhmien kanssa päästä sopimukseen edes iteratiivisten kuulemisten jälkeen, noudatetaan luvussa [4.5.4 Yhteensovittamismenettely ja ristiriitaisuuksien ratkaiseminen](#) esitettyjä periaatteita kapasiteetin jakamisen viimeistelyssä. Kapasiteettimalli julkaistaan X-21:ssä luonnoksena ja X-18:ssä lopullisessa muodossa ECMT:ssä (<https://ecmt-online.rne.eu>)

*Niiden rataosien osalta, jotka on jo ilmoitettu ylikuormitetuiksi (sellaisina kuin ne määritellään direktiivin 2012/34/EU 47 artiklassa), matkustaja- ja tavaraliikenteen määrät olisi jaettava tuotteen näkökulmasta ja kapasiteettia tulisi varata myös ad hoc -hakemuksille.

4.9.3.3 Kapasiteettitarjonta

Kapasiteettimallin laadinnan yhteydessä ilmenneiden tarpeiden perusteella Väylävirasto voi laatia ajankohdasta X-18 alkaen tarkemman kapasiteettitarjontasuunnitelman rataosille, joilla kapasiteetin käyttöasteen ennakoidaan olevan erityisen korkea. Kapasiteettitarjonta koostuu ennakolta suunnitellusta aikataulumallista kyseiselle rataosalle sisältäen ennalta suunnitellut vuosi- ja vuosiaikataulut, tulevaisuudessa myös jatkuvalle suunnittelulle varatun kapasiteetin ja kohdennetut puitesopimuksiin perustuvat kapasiteettisitoumukset sekä tiedossa olevat ratatyöt.

Kapasiteetin tarjontasuunnitelmaa voidaan hyödyntää liitteessä [Liite 4.1: Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys](#) määriteltyjen kapasiteettiintiöiden asettamiseen rataosalle. Lisäksi suunnitelmaa voidaan käyttää ei-sitovasti vuosikapasiteetin yhteensovituksen pohjana. Kapasiteetin hakijat voivat kommentoida ja osallistua kapasiteettitarjonnan laadintaan myöhemmin pilotoitavalla tavalla. Kapasiteettitarjonnan tulee olla valmis ajankohdassa X-11. Myös pidemmän aikaa kapasiteettia rajoittava ratatyö voi johtaa tarpeeseen laatia kapasiteettitarjonta kyseiselle rataosalle.

Uuden kapasiteettilainsäädännön tultua voimaan kapasiteetin tarjontasuunnitelmasta tulee sitova, jolloin sitä voidaan käyttää suoraan vuosikapasiteetin yhteensovituksen pohjana. EU-maiden rajat ylittävien ratojen osalta nämä toiminnot yhdenmukaistetaan viereisten rataverkon haltijoiden kanssa.

4.9.3.4 Toteutettavuustutkimukset

TTR-prosessin mukaisesti toteutettavuustutkimukset toimivat seuraavasti. Hakijat voivat toimittaa toteutettavuustutkimuspyyntöjä verkkoon liittyen Väylävirastolle aikaisintaan X-15:stä alkaen. Jos kyseessä on kansainvälinen pyyntö, asianomaiset rataverkon haltijat laativat tutkimuksen yhdessä. Toteutettavuustutkimuksia voidaan pyytää useista syistä, joita ovat esimerkiksi uuden liikenteen reittitutkimus, julkaistu kapasiteetin tarjonta ei anna hakijalle riittävästi tietoa jne. Toteutettavuustutkimukset eivät periaatteessa saa johtaa kapasiteetin osituksen tarkistamiseen (ks. [4.9.3.2 Kapasiteettimalli ja kapasiteetin ositus](#) kohta).

Parhaiden tulosten saavuttamiseksi suositellaan, että hakijat käyttävät reitin koordinoitijärjestelmää (PCS) toteutettavuustutkimusten pyytämiseen. Toteutettavuustutkimuspyyntöjen yksityiskohtainen kuvaus on toteutettavuustutkimusmenettelyjä koskevassa käsikirjassa.

Väylävirasto selvittää toteutettavuustutkimusten tulevaa prosessia Suomessa.

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](#), raideliikennelaisissa sekä [rautatieliikenteen harjoittajille tarjottavista palveluista annetussa valtioneuvoston asetuksessa \(1489/2015\)](#).

Luvuissa [5 Palvelut ja maksut](#) ja [7 Palvelupaikat](#), liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) 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 raideliikennelain luvussa 19 ja rautatiemarkkinadirektiivin artikloissa 29, 31–36 ja liitteessä IV. Ratamaksun perusmaksua peritään luvussa 5.3 [Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut ja maksut](#) 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 [Väyläviraston ratamaksua koskevalla internet-sivulla](#). 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 antaman Väyläviraston maksuja koskevan asetuksen (1189/2023) hinnoitteluperusteita. Palveluiden käytöstä laskutetaan kuukauden välein, ellei rataverkon käyttösopimuksessa 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 indeksitarkistusmenettelyä perusmaksun hintojen tarkistamisessa (Tilastokeskuksen maarakennuskustannusindeksin osaindeksi "ratojen ylläpito"). Vuoden 2027 perusmaksut määräytyvät vuoden 2024 pisteluvun (133,66) mukaan.

5.3 Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut ja maksut

5.3.1 Rataverkon vähimmäiskäyttömahdollisuudet

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

5.3.2 Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut

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

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

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

Ratakapasiteettihakemusten käsittely

Ratakapasiteettihakemusten käsittely on kuvattu verkkoselostuksen luvussa [4 Ratakapasiteetin jakaminen](#).

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 (vaunun kokoonpanoa muuttamatta) tulo- tai huoltoraiteelta seisontaraiteelle, kuormaus/purkuraiteelle (tai uudelle lähtöraiteelle kts. jäljempänä)
- Saapuneen junarungon seisontaraiteelle, kuormaus/purkuraiteelle tai uudelle lähtöraiteelle vetäneen veturin siirtyminen seisonta- tai huoltoraiteelle tai lähtevän junarungon eteen (päivystystyöhön siirtyminen kuuluu erillisen palvelumaksun piiriin)

Päivystysyksiköt:

- Lupa vaihtotyöhön
- Paikallisluvat

Junaliikenteen ohjaukseen kuuluu myös Raili-palvelun käyttö.

Sähkösiirtolaitteiden käyttö sähkövirran saamiseksi

Liikenteen harjoittajalla on oikeus liittyä verkkoselostuksessa määritellyillä sähköistetyillä rataosuuksilla Väyläviraston ratajohtoverkkoon saadakseen sähköä liikkuvan kaluston vetovoimaa ja vaununlämmitystä varten ja käyttää sähkösyöttölaitteistoa. Väylävirasto ei tarjoa sähköenergiaa, vaan sen saamisesta liikenteen harjoittajan on erikseen sovittava valitseman 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 sähkösyöttölaitteiston käytöstä kaikelta sähkövetoiselta liikenteeltä. Perusmaksun laskentamenetelmä on kuvattu [Väyläviraston ratamaksua koskevalla internet-sivulla](#). Perusmaksua peritään 1.1.2027–31.12.2027 taulukon [2 Ratamaksun perusmaksu](#) mukaisin hinnoin.

Taulukko 2. Ratamaksun perusmaksu

Perusmaksun perusosa	0,2054 senttiä/bruttotonnikilometri
----------------------	-------------------------------------

Taulukko jatkuu...

Lisähinta sähkönsyöttölaitteiston käytöstä	0,0167 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:

1. matkustaja-asetat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietopalvelut ja lipunmyyntipalveluihin soveltuvat tilat
2. tavaraliikenneterminaalit
3. järjestelyratapihat ja junanmuodostuslaitteet, mukaan lukien vaihtotyölaitteet
4. varikkosivuraiteet eli seisontaraiteet
5. huoltotilat ja -laitteet, lukuun ottamatta perusteellisen huoltopalvelun tiloja, joita tarjotaan suurnopeusjunia tai muunlaisia erikoistiloja vaativaa liikkuvan kaluston huoltoa varten
6. muut kuin kohdassa c ja e kohdassa tarkoitettut tekniset laitteet, mukaan lukien puhdistus- ja pesulaitteet
7. rautatietoimintaan liittyvät meri- ja sisävesisatamien varusteet
8. pelastus- ja avustustoimintoja ja niiden edellyttämiä varusteita
9. 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 Palvelupaikat](#) ja palvelupaikkakuvauksissa, jotka ovat:

- [Liite 7.1: Palvelupaikan kuvaus: Matkustajaliikenteen asemat](#)
- [Liite 7.4: Palvelupaikan kuvaus: Raakapuun kuormauspaikat](#)
- [Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat](#)
- [Liite 7.7: Palvelupaikan kuvaus: Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu](#)
- [Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet \(varikkosivuraiteet\)](#)
- [Liite 7.9: Palvelupaikan kuvaus: Valtion rataverkon vaarallisten aineiden ratapihojen ja tilapäisten säilytyspaikkojen käytöstä](#)
- [Liite 7.10: Palvelupaikan kuvaus: Ilmalan ratapihan peruspalvelut.](#)
- [Liite 7.11: Palvelupaikan kuvaus: Raivaus- ja pelastuspalvelu.](#)

Väylävirasto ei tarjoa muita peruspalveluita.

5.5 Lisäpalvelut ja maksut

5.5.1 Sähköenergian siirtopalvelu

Sähköenergian siirtopalvelu on kuvattu palvelupaikan kuvauksessa liitteessä [Liite 7.12: Palvelupaikan kuvaus: Sähköenergian siirtopalvelu](#).

5.5.2 Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset

Liikkuvan kaluston lämmitys- ja pistorasiakeskuspalvelu on kuvattu palvelupaikan kuvauksessa liitteessä [Liite 7.14: Palvelupaikan kuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset \(1500 V ja 400 V\)](#).

5.6 Oheispalvelut ja maksut

5.6.1 Liikenteen laadun valvomo ja liikkuvan kaluston valvonta

Liikenteen laadun valvomon ja liikkuvan kaluston valvontapalvelun palvelupaikan kuvaus on liitteenä [Liite 7.13: Palvelupaikan kuvaus: Liikenteen laadun valvomo ja kaluston valvontalaitteet](#).

5.7 Säätelämättömät palvelut ja maksut

Väylävirasto tarjoaa myös rataverkon palveluita, joita ei ole listattu rautatiemarkkinadirektiivin liitteessä II ja joita ei näin ollen koske raideliikennelain tai komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/2177 palveluita koskeva sääntely. Väylävirasto tarjoaa näitä palveluista rautatieliikenteen harjoittajille tasapuolisin ja syrjimättömin ehdoin ja noudattaa soveltuvien osien raideliikennelaissa ja täytäntöönpanoasetuksessa kuvattuja menettelyjä. Palveluiden käytöstä sopiminen ja niiden varaaminen on kuvattu palvelukuvauksissa.

5.7.1 Raiteistonkäytön suunnittelupalvelut

Ratapihojen raiteistonkäytön suunnittelupalvelut on kuvattu *Ratakapasiteetin hakuohjeessa*.

5.7.2 Rakennusten ja maa-alueiden käyttö

Rakennusten ja maa-alueiden käyttö on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä [Liite 5.2: Palvelukuvaus: Rakennusten ja maa-alueiden käyttö](#).

5.7.3 Ratatekninen oppimiskeskus

Ratatekninen oppimiskeskuksen käyttö on kuvattu palvelukuvauksessa liitteessä [Liite 5.3: Palvelukuvaus: Ratatekninen oppimiskeskus ROK](#).

5.7.4 Turvavalvomo

Turvavalvomon palvelukuvaus löytyy liitteestä [Liite 5.5: Palvelukuvaus: Turvallisuuden valvontapalvelu](#).

5.8 Taloudelliset sanktiot ja kannustimet

Luvussa [5.9 Suorituskannustinjärjestelmä](#) kuvatun suorituskannustinjärjestelmän lisäksi Väylävirasto ei ole asettanut erillisiä rataverkon käyttöön liittyviä kannustin- tai sanktiomaksuja.

EU:n uudessa ratakapasiteetin asetusehdotuksessa esitetään tarkennuksia rautatieliikennettä koskevaan hinnoitteluun tilanteissa, joissa jo myönnettyä ratakapasiteettia perutaan tai muutetaan. Varausmaksujen sijaan otettaisiin käyttöön kompensatiomaksujärjestelmä, jossa rataverkon haltija tai rautatieliikenteen harjoittaja olisi velvollinen maksamaan korvausta, mikäli kapasiteetin peruminen tai muutos aiheuttaa haittaa toiselle osapuolelle. Kompensatiotasot määritellään rataverkon haltijan ehdotuksesta kansallisen sääntelyelimen hyväksynnällä. Muutoksella tavoitellaan ratakapasiteetin tehokkaampaa ja ennakoivampaa käyttöä. Käyttöönoton ajankohta ei ole vielä tiedossa, mutta se on aikataulukauden 2027 jälkeen.

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 käytettävyys 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 mukaisen rautatieliikenteen keskimääräinen myöhästyminen. Keskimääräinen myöhästyminen 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 kynnyсарvoon. Mikäli kynnyсарvo ylittyy, Väylävirasto voi puuttua tilanteeseen mm. kuulemismenettelyllä ja tarvittaessa tämän jälkeen sanktioiden asettamisella. Menettely, käytettävät raja-arvot ja sanktion suuruus on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä [Liite 5.6: Suorituskannustinjärjestelmä](#).

Suorituskannustinjärjestelmää sovelletaan rautatieyritysten harjoittamaan matkustaja- ja tavaraliikenteeseen. Suorituskannustinjärjestelmän mukaiset korvaukset ja niiden perusteet on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä [Liite 5.6: Suorituskannustinjärjestelmä](#).

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-asemamutokset (liite [Liite 5.7: Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat \(S\)](#)) 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

Maksujen tulevista muutoksista ilmoitetaan rataverkon haltijan verkkoselostuksessa ja [internet-sivuilla](#). Maksujen 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

Rataverkon haltija laskuttaa ratamaksut jälkikäteen toteutuneiden liikennesuoritteiden perusteella. Liikennesuoritteet määräytyvät rataverkon haltijan raportointijärjestelmän kerättyjen tietojen mukaan. Kokoonpanosanomien tarkkuutta seurataan tarvittaessa käyttösopimusten 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 (luku [4.5.4 Yhteensovittamismenettely ja ristiriitaisuuksien ratkaiseminen](#)), 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 [Liite 6.1: Operatiivisen toiminnan vastuut](#).

Määräykset ja ohjeet

Väyläviraston liikennöintiin liittyvät ohjeet ovat Rautateiden tekniset ja turvallisuusohjeet -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 [Liite 6.2: Turvallisuusasiat](#). 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 edellytettävä noudattamaan näitä periaatteita.

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

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

Rataverkon haltija tarjoaa mahdollisuuksien mukaan vaihtoehtoisia 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 luvussa [5.8 Taloudelliset sanktiot ja kannustimet](#).

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. Veturien siirtyminen lähtevän junan vaunuston eteen lähtöpaikalla
4. Rautatieliikennepaikkojen välinen vaihtotyö
5. Liikennepaikan osien välinen vaihtotyöliikenne/asiakasvaihtotyöliikenne
6. Vaunujen ryhmittelyvaihtotyö tai junan muodostus/-hajotus
7. Kuormaus- ja purkuraiteiden käyttö
8. Kaluston siirto seisontaraiteelle
9. Kaluston säilytys raiteella

Luvananto samantyyppiselle liikenteelle annetaan luvanpyyntöjärjestyksessä. Liikenteenohjaus harkitsee tapauskohtaisesti ratatyöyksiköiden liikkumisluvut liikennepaikalla (viat, huollot ja muu liikkuminen). Häiriö- tai vikatilanteissa liikenteenohjaus 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 aikataulukauden aikana esille nousevista kaluston seisottamistarpeista liitteen [Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet \(varikkosivuraiteet\)](#) 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 lumitilanteen 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. Lisäksi talvikauden aikana rautatieyritysten tulee toimittaa viikkokohtaiset suunnitelmat erityisesti raakapuunkuormauspaikkojen raiteiston käytön osalta lumityötarpeiden priorisoimiseksi. Erityisesti poikkeuksellisissa lumitilanteissa kaikkien rautatietoimijoiden tulee varautua siihen, että työskentelyolosuhteet rataverkolla voivat olla haastavia ja eri toimijoiden tulee varautua tähän mm. henkilöidensä koulutuksen ja varustautumisen suhteen.

Toisen osapuolen kaluston siirtäminen

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

Aikataulu- ja kokoonpanotietojen toimittaminen

Rautatieyrittäjä toimittaa junaliikenteen ja rautatieliikennepaikkojen välillä tapahtuvan vaihtotyöliikenteen aikataulu- ja kokoonpanotiedot sekä kuljetetut tonnimäärät Väylävirastolle ratakapasiteetin hallintajärjestelmällä tai TAF/TAP TSI -mukaisella liittymällä. Rautatieyrittäjän tulee valvoa kokoonpanosanomien 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 operatiivisissa tilanteissa liikenteenhallinnalliset toimenpiteet rautatieliikenteen häiriötilanteiden ja niiden vaikutusten minimoimiseksi sekä ohjeistaa kuinka niissä toimitaan.

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

Ohje eräiden VIRVE-puheryhmien käytöstä häiriötilanteissa

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

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

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

Esimerkki:

Rataliikennekeskus RATA INFO -puheryhmässä:

"VR OPK, VR OPK – Rataliikennekeskus kutsuu."

VR OPK: "VR OPK kuulee rataliikennekeskusta."

Rataliikennekeskus: "K-juna hajosi Oulunkylään raiteelle 3.

Siirrytään KEHÄRATA YT -puheryhmään."

VR OPK: "Siirrytään KEHÄRATA YT -puheryhmään."

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

Esimerkki:

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

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

Jatkokeskustelu käydään tässä puheryhmässä.

Lopuksi rataliikennekeskus informoi häiriötilanteen päättymisestä RATA INFO -puheryhmässä.

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

Toimijat voivat pyytää rataliikennekeskukselta pääsyä, käyttöoikeuksia puheryhmiin.

Väylävirasto hallinnoi puheryhmiä. Puheryhmissä käytyjä keskusteluja ei tallenneta.

Onnettomuudet ja varautuminen

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

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

Rataverkon haltija vastaa rataan ja kalustoon liittyvästä jälkiraivauksesta valtion rataverkolla sekä pelastusviranomaisen avustamisesta pelastustoiminnassa raideliikennelain, 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 pyydettyä omalla kustannuksellaan.

Onnettomuuksista ja 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 yhtäikäisen tehtävän hoitaminen tai tehtävien mahdollinen priorisointi vaikuttaa raivaus- ja pelastuspalvelun saatavuuteen.

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

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

6.3 Tietotekniset työkalut

Katso luku [2.3.11 Liikenteenohjauksen järjestelmät](#) 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 liitteessä [Liite 7: Palvelupaikat](#). Näiden lisäksi liitteeseen [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) on koottu tiedot valtion rataverkolla sijaitsevista palveluista. Palvelupaikat ja niiden palvelut esitetään verkkoselostuksen karttapalvelussa sekä raiteistokaavioissa, jotka löytyvät Ratatieto-palvelusta. [Palvelupaikan sisäiset raiteet on esitetty erillisessä listauksessa](#). Listaus sisältää kunkin liikennepaikan järjestely-, seisonta-, lastaus- sekä palveluraiteet. Esimerkiksi Kouvolan palvelupaikan muodostavat kunkin Kouvolan liikennepaikan osan sisältämät palvelupaikan sisäiset raiteet yhdessä.

Muiden kuin rataverkon haltijan tarjoamat palvelut

Palvelun tarjoajan on toimitettava tieto tarjottavasta palvelusta, sille pääsystä ja siitä veloitettavista maksuista sekä tarvittavista sopimuksista Väylävirastolle. Muiden kuin Väyläviraston tarjoamien palvelujen palvelupaikkakuvaukset on koottu Väyläviraston verkkosivulle osoitteeseen: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/ammattiliikenne-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 toimiessaan ilmoittamaan kaikista muutoksista, poistoista ja/tai lisäyksistä varusteisiin ja laitteisiin (palveluihin). Ilmoitusta ei ole tarpeen tehdä lyhytaikaisista muutoksista esim. tilanteissa, joissa yksittäisen varusteen tai laitteen (palvelun) käyttöpiste on poissa käytöstä kunnossapitotöiden vuoksi, mikäli vastaava varusteen tai laitteen (palvelun) käyttöpiste on osoitettavissa käytettäväksi saman rautatieliikennepaikan ja/tai sen osan alueella.

Vähimmäisvaatimuksena on ilmoittaa mihin muutos, poisto tai lisäys kohdistuu, sen syy ja mikä on muutoksen kohteen sijainti (Ratatieto-palvelussa raiteistokaaviosta löytyvä raidenumero tai raideväli sekä erikseen GPS-koordinaatit (WGS84 tai ETRS-TM35FIN) tai muu luotettava sijainnin määrittely, joka ei jätä tulkinnanvaraa sijainnista) sekä käyttöönottopäivä tai käytöstä poiston ajankohta. Kuhunkin ilmoitukseen tulee liittää valokuva muutoksen, poiston tai lisäyksen kohteesta. Lisäysten osalta valokuvan sijasta tulee toimittaa suunnitelmapiiirustus 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. Yhteydenpidosta rautatieliikenteen harjoittajiin vastaa Rataverkon käyttö -osasto.

7.3 Rataverkon haltijan palvelupaikat

7.3.1 Matkustajaliikenteen asemat

Matkustajaliikenteen asemien palvelupaikkakuvaus on liitteessä [Liite 7.1: Palvelupaikan kuvaus: Matkustajaliikenteen asemat](#).

7.3.2 Tavaraliikenteen terminaalit

Valtion rataverkon tavaraliikenteen terminaalit ovat pääsääntöisesti raakapuun kuormauspaikkoja.

Raakapuun kuormauspaikkojen palvelupaikkakuvaus on liitteessä [Liite 7.4: Palvelupaikan kuvaus: Raakapuun kuormauspaikat](#).

7.3.3 Ratapihat ja junamuodostus

Järjestelyratapihojen palvelupaikkakuvaus on liitteessä [Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat](#).

Vaihtotyön liikenteenohjauksen palvelukuvaus on liitteessä [Liite 7.7: Palvelupaikan kuvaus: Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu](#).

7.3.4 Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet)

Seisontaraiteiden palvelupaikkakuvaus on liitteessä [Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet \(varikkosivuraiteet\)](#). Vaarallisten aineiden tilapäisestä säilytyksestä on laadittu erillinen palvelupaikkakuvaus liitteeseen [Liite 7.9: Palvelupaikan kuvaus: Valtion rataverkon vaarallisten aineiden ratapihojen ja tilapäisten säilytyspaikkojen käytöstä](#).

7.3.5 Huolto- ja kunnossapidon palvelut

Väylävirastolla on Ilmalan varikolla käyttövalmiushuoltotasot laitteistoineen. Ilmalan varikolla olevat Väyläviraston palvelut on kuvattu liitteessä [Liite 7.10: Palvelupaikan kuvaus: Ilmalan ratapihan peruspalvelut](#).

Väylävirasto ei tarjoa muita huolto- ja kunnossapitopalveluja.

7.3.6 Muut tekniset laitteet

Rataverkolla olevien muiden teknisten laitteiden (mm. punnituslaitteet, nosturit) käytöstä tulee sopia laitteiden haltijan kanssa. Liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) 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

Raivaus ja pelastuspalveluiden palvelupaikan kuvaus on liitteessä [Liite 7.11: Palvelupaikan kuvaus: Raivaus- ja pelastuspalvelu](#).

7.3.9 Polttoaineen tankkauspaikat

Väylävirasto ei tarjoa polttoaineen tankkauspalvelua.

Liite 1: Yleistä

Väylävirastolla ei ole esitettävää liitteellä 1.

Liite 2: Rataverkko

Liite 2.1: Rataosien perustiedot

Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat

Liite 2.3: Kuormautottuma

Liite 2.4: Aukean tilan ulottuma

Liite 2.5: Yliraskaiden vaunujen kuljettaminen

Liite 2.6: OSJD/GOST-normien mukaisten vaunujen kuljettaminen

Liite 2.7: Nopeuden riippuvuus liikkuvasta kalustosta

Liite 2.8: Sallittu nopeus vaihteissa ja raideristeyksissä

Liite 2.9: VIRVE-verkon käyttö junaliikenteessä

Liite 2.10: Rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset

Liite 2.1: Rataosien perustiedot

Merkintöjen selitykset:

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

Taulukon sarakkeet:

- Verkon solmupiste** -liikennepaikoiksi on valittu kaikki liikennepaikat, joissa raideliikenne voi vaihtaa kulkureittiä.
- Radan pituus** on verkon solmupiste -liikennepaikkojen välinen etäisyys (km).
- Määrävä kaltevuus** on rataosalla oleva suurin kaltevuus (mm/m) mitattuna 1 200 m matkalla.
- Sähköistysjärjestelmä** kuvaa rataosuuden olevan sähköistetty.

Suojastettu tai radio-ohjattu	osuus kertoo, että rataosuudella on käytössä automaattinen junien kulkua turvaava turvalaitejärjestelmä.
Junan kulunvalvontajärjestelmä	kertoo, että rataosuus on varustettu JKV:lla.
ERTMS	kuvaava rataosuuden olevan varustettu yhteiseurooppalaisella turvalaitejärjestelmällä.
Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	kuvaava osuuksia, joilla JKV on varustettu siten, että kallistuvakorisella junalla voidaan kaarteissa sallia muita junia suurempi nopeus.

Linkki: [Liite 2.1 Rataosien perustiedot -taulukko](#).

Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat

Taulukko 1. Merkintöjen selitykset

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

Sarakkeet

Rautatieliikennepaikan nimi	on virallinen, liikenneturvallisuustehtävissä käytettävä nimi.
Toinen nimi	on rautatieliikennepaikan Suomen toisella virallisella kielellä oleva nimi. Toinen nimi on yleensä ruotsinkielinen nimi, ainoastaan Sköldvikissä suomenkielinen nimi Kilpilahti on paikkakunnan nykyisistä kielisuhteista poikkeavasti toisena nimenä.
Lyhenne-sarakkeeseen	on merkitty rautatieliikennepaikan nimestä käytettävä lyhenne.
Kaupallinen nimi	-sarakkeeseen on merkitty rautatieliikennepaikan kaupallinen nimi niissä tapauksissa, kun se eroaa rautatieliikennepaikan virallisesta, liikenneturvallisuustehtävissä käytettävästä nimestä.

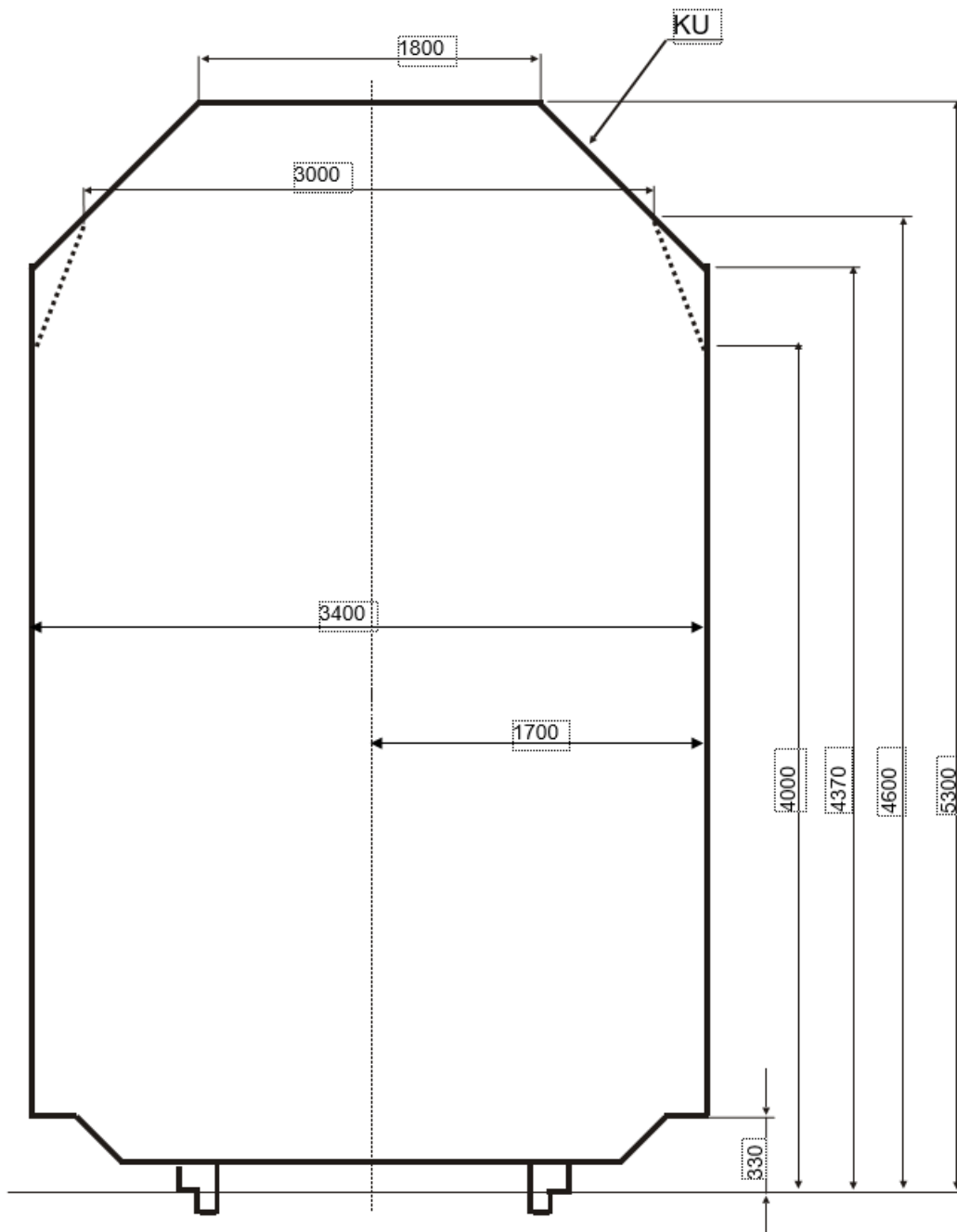
Km Hki	kertoo liikennepaikan etäisyyden Helsingin vanhasta, jo puretusta, asemarakennuksesta ratakilometrijärjestelmän mukaisesti mitattuna. Järjestelmän mukaisesti kaikki radalla olevat elementit on sidottu maastoon.
Kunta	on rautatieliikennepaikan sijaintikunta.
Liikenteenohjaus	-sarake kuvaa, onko rautatieliikennepaikalla teknisesti mahdollisuutta ohjata junaliikennettä manuaalisesti tai kauko-ohjatusti. Sarake ei tarkoita, että liikenteenohjauspalveluja on säännöllisesti tarjottuna.
Yksityisraiteita	-sarakkeessa ilmoitetaan, että rautatieliikennepaikalla on vähintään yksi liityntä yksityisen (kaikki muut kuin valtion) omistamaan tai hallitsemaan raiteeseen.
Vaihtotyömahdollisuus	-sarake kuvaa, että rautatieliikennepaikan raiteisto on sen muotoinen, että vähintään veturin vaihtaminen vaunujonon toiseen päähän on mahdollista ilman, että liike täytyy tehdä liikennepaikan läpi menevän pääraiteen kautta.
Lyhin ja pisin laituripituus	-sarakkeet kuvaavat liikennepaikalla olevien henkilöliikenteelle tarkoitettujen laitureiden lyhintä ja pisintä pituutta. Matkustajia palvelevan junan ei tulisi olla pidempi kuin laiturin, jonka viereen se pysähtyy. Jos laituripituus on sulkumerkkien () välissä, se kuvaa, että laiturin ei ole Väyläviraston kunnossapitämä ja liikennöinti tapahtuu liikennöitsijän omalla vastuulla.
Laiturikorkeus	-sarakkeessa 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	-sarakkeessa on kuvattu, millä liikennepaikalla on mahdollisuus saada 400 V tai 1500 V sähkövirtaa lähinnä vaunujen tai työkoneiden sähkönsyöttöä varten.
Sivulaituri	-sarakkeessa kuvataan, millä rautatieliikennepaikoilla on mahdollista kuormata tavaravaunuun vaunun sivusta sekä suurin laituripituus liikennepaikalla.
Päätylaituri	-sarakkeessa kuvataan, millä rautatieliikennepaikoilla on mahdollista kuormata tavaravaunuun vaunun päädyistä (yhdistetyt kuljetukset).
Kuormauskenttä	-sarakkeessa kuvataan, millä rautatieliikennepaikoilla on kuormauskenttä, jolta kiskon tasosta voidaan kuormata tavaravaunuja. Tyypillinen esimerkki on raakapuun kuormaus autosta tai ratapihan välivarastosta avotavaravaunuun.
Nosturi	-sarakkeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista käyttää nosturia vaunujen kuormaamiseen sekä nosturin suurin kantavuus. Väylävirasto ei tarjoa ko. palvelua.
Polttoaine	-sarakkeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on polttoaineenjakepiste. Väylävirasto ei tarjoa ko. palvelua.

Henkilöliikennettä	-sarakkeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista harjoittaa henkilöliikennettä.
Tavaraliikennettä	-sarakkeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista harjoittaa tavaraliikennettä.
Kääntöpöytiä	-sarakkeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista käyttää kääntöpöytää. Jos kääntöpöytä on yksityisomistuksessa, se on merkitty kirjaimella Y. Jos rataverkon haltija omistaa kääntöpöydän, sarakkeeseen on merkitty kääntöpöydän pituus.
VAK	tilapäiset säilytyspaikat sarakkeessa kuvataan, millä liikennepaikoilla on mahdollista käsitellä vaarallisia aineita sisältäviä vaunuja.

Linkki: [Liite 2.2 Rautatieliikennepaikat -taulukot](#).

Liite 2.3: 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 (-----) kuormaulottumapiirroksen ([1 Kuormaulottuman päämitat](#)).

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.

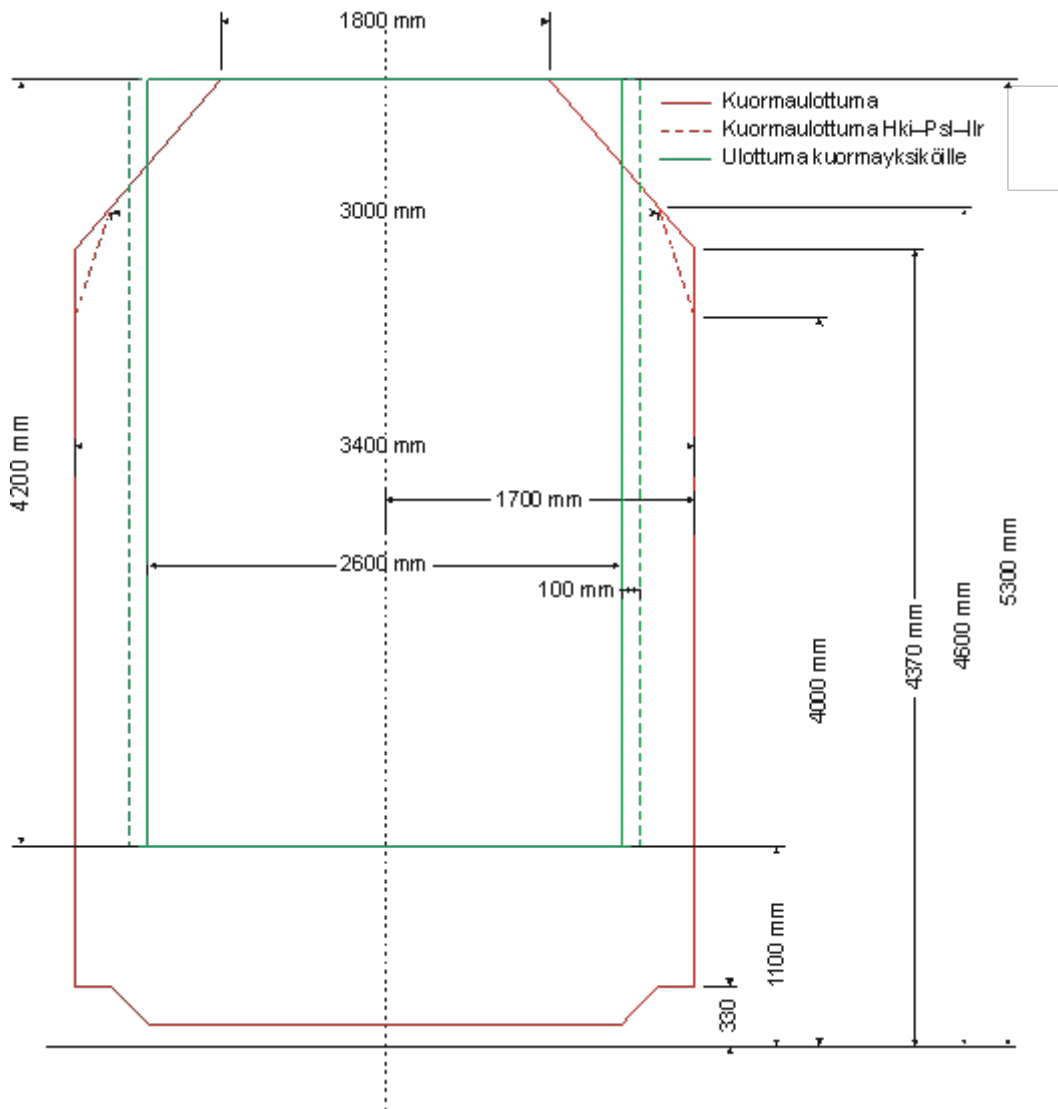
Kuormaus

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 kuormausepätkä saa olla enintään ± 100 mm.

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

Kuormausmitat on esitetty lisäksi kuvassa [2 Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen ja muiden kuormayksiköiden kuormausmitat](#).



Kuva 2. Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen ja muiden kuormayksiköiden kuormausmitat

Rataosat ja raiteet, joilla kuormaulottuman ylittävien vaunujen kuljettaminen on sallittua

Kuormaulottuman ylittäviä ajoneuvoja tai kuormayksiköitä saa kuljettaa taulukoissa [2 Vaunun pituus \$\leq 24,0\$ m](#) ja [3 \$24,0\$ m \$\leq\$ Vaunun pituus \$\leq 26,0\$ m](#) mainituilla rataosilla taulukon 3 kalustoluokan mukaisesti. Rataosat on lisäksi esitetty kuvassa [3 Kuormaulottuman ylittävien ajoneuvojen kuljettaminen eri rataosilla](#).

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 raidenumeroa käyttäen on jaettu eri kirjaimin erotettuihin osiin, raiteen pelkkä numero tarkoittaa kaikkia tällaisia osia.

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

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

Taulukko 2. 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	Seinäjäki–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 3. 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

Taulukko jatkuu...

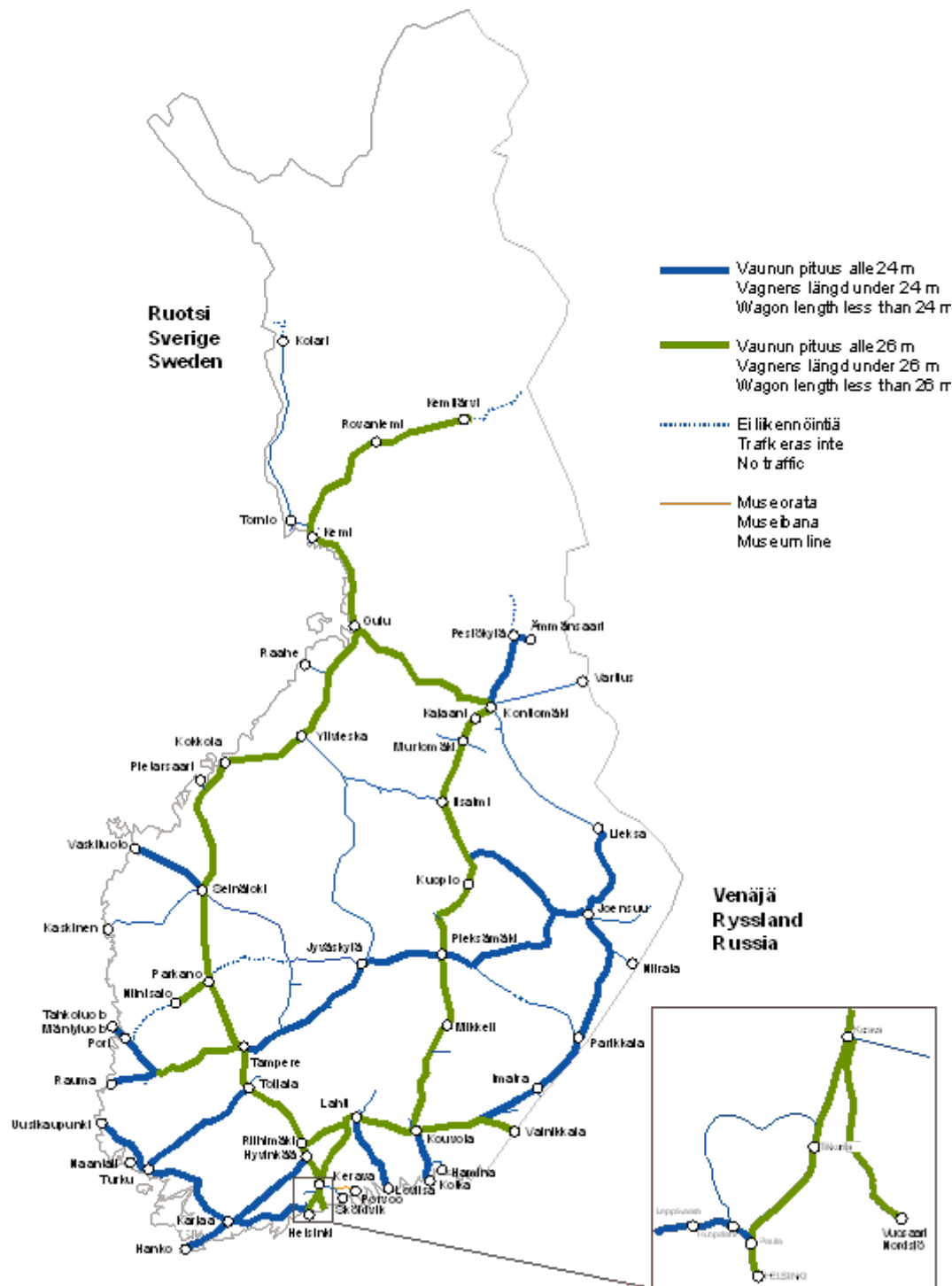
24,0 m ≤ Vaunun pituus ≤ 26,0 m	
XXI	Kouvola–Kontiomäki–Oulu–Kemijärvi
XXII	Lielähti–Kokemäki
XXIII	Parkano–Niinisalo
XXIV	Kerava–Vuosaari

Yhdistettyjen kuljetusten vaunukalusto

Yhdistettyjen kuljetusten kalusto on jaettu päämittojen perusteella kahteen luokkaan, joille on mainittu sallitut rataosat eri kuljetusväleillä taulukoissa [2 Vaunun pituus ≤ 24,0 m](#) ja [3 24,0 m ≤ Vaunun pituus ≤ 26,0 m](#).

Taulukko 4. Yhdistettyjen kuljetusten kaluston päämitat

Luokka	Pituus [s] puski- mineen / kytken- täpituus enintään	Telikeskiöväli	Suurin akseliväli (sisimpien pyörä- kertojen väli)	Esimerkkivaunu
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

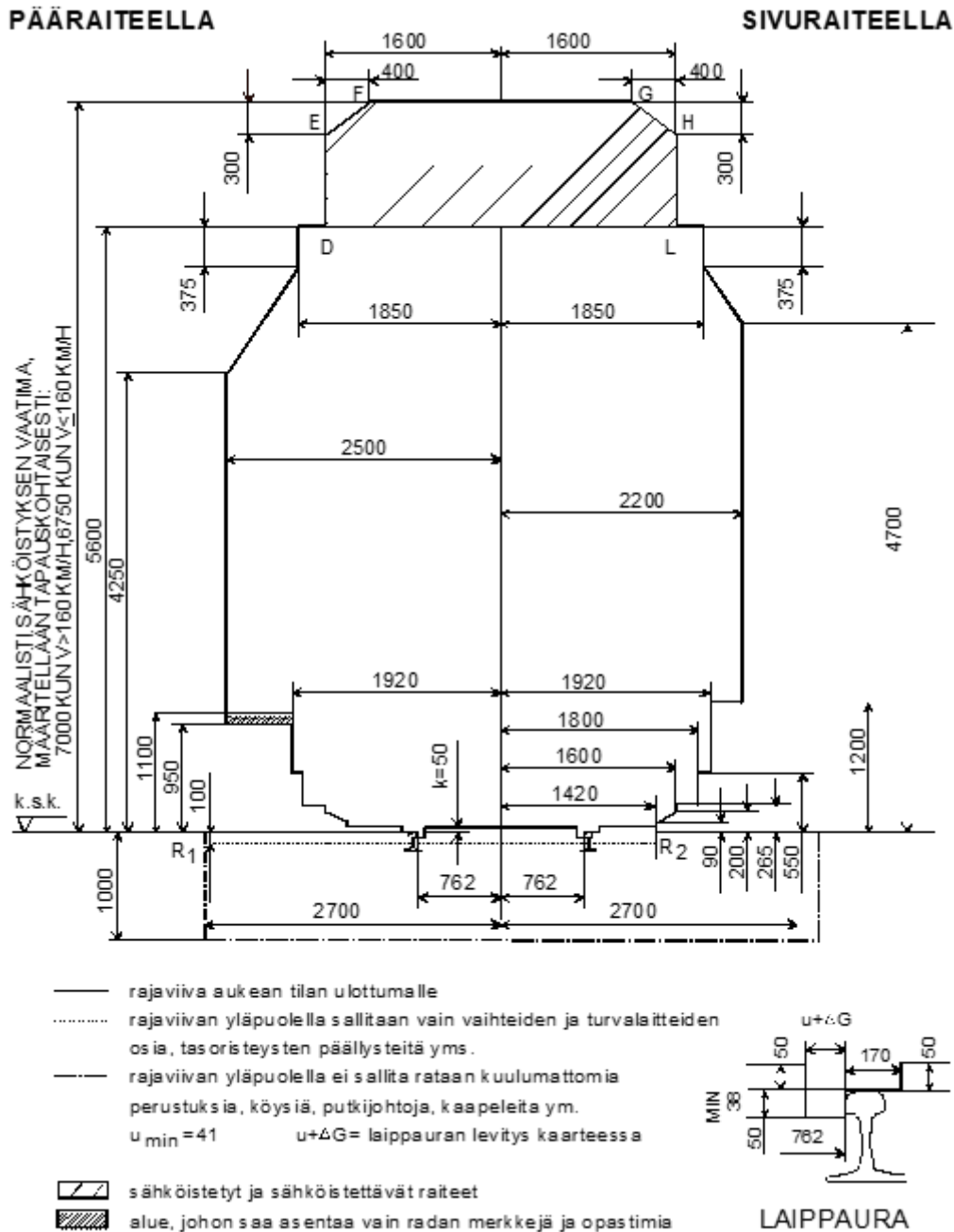


Kuva 3. Kuormautettujen ylläpitävien ajoneuvojen kuljettaminen eri rataosilla

Liite 2.4: 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 4 ATUn päämitat. Ajojohtorakenteen asennustilan ja veturin virroittimen läpikulkutilan sähköistetyillä radoilla osoittaa murtoviiva D-E-F-G-H-L. ATUn levytykset kaarteissa, rajoitukset ja muut tarkemmat ohjeet on esitetty julkaisussa Ratatekniset ohjeet (RATO) osa 2 Radan geometria.



Kuva 4. ATUn päämitat

Todellinen läpikulku-ulottuma

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

Liite 2.5: Yliraskaiden vaunujen kuljettaminen

Vaunu, jonka akselipaino ylittää verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.1: Rataosien perustiedot](#) rataosalle ilmoitetun suurimman akselipainon, on yliraskas kyseiselle rataosuudelle. Yliraskaiden vaunujen satunnainen kuljettaminen on mahdollista tässä liitteessä kuvatuin ehdoin. Mikäli yliraskas kuljetus edellyttää lupaa rataliikennekeskuksesta tai Väylävirastosta, luvan myöntäjän on ilmoitettava rataisännöitsijälle yliraskaasta kuljetuksesta radan päällysrakenteen kunnon tarkkailemiseksi.

Pyörävoimailmaisimen ylipainohälytyksissä noudatetaan Junaliikennöinnin ja vaihtotyön turvallisuussäännöissä (Jt-ohje) annettuja ohjeita.

Kotimaisten ja läntisen yhdysliikenteen vaunujen kuljettaminen ylikuormassa

Rataosan suurimman sallitun akselipainon ollessa 200 kN tai 225 kN yksittäiset (enintään kaksi vaunua) ylikuormassa olevat vaunut saa kuljettaa enintään seuraavin nopeuksin:

Päällysrakenneluokka (radan suurin sallittu akselipaino)	Suurin ylikuormaisen vaunun akselipaino kN	Suurin sallittu nopeus km/h
A (200 kN)	225 ¹	20 ²
B1 (200 kN)	225	30
B1 (225 kN)	235	35
B2 (225 kN)	235	50
C1, C2, D (200 kN)	225	50
C1, C2, D (225 kN)	235	80

Rataosan suurimman sallitun akselipainon ollessa 250 kN yksittäisiä yliraskaita vaunuja (enintään kaksi vaunua) voidaan kuljettaa enintään 50 km/h nopeudella akselipainon ollessa enintään 255 kN.

Mikäli vaunun akselipaino ylittää edellä mainitut rajat, tulee vaunun kuorma vajauttaa tai kuljetukselle tulee hakea erikoiskuljetuslupaa Väyläviraston tekniikka- ja ympäristöosastolta. Erikoiskuljetuslupia käsitellään virka-aikoina.

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.

² A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla radoilla ja sivuraiteilla saadaan ainoastaan tilapäisesti kuljettaa nopeudella 20 km/h yksittäisiä yliraskaita vaunuja, joiden akselipaino on yli 200 kN, mutta enintään 225 kN. A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla radoilla ja sivuraiteilla on liikennöiminen yli 225 kN akselipainolla kielletty.

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

OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja, joiden akselipaino on yli 225 kN, mutta enintään 250 kN, voidaan kuljettaa 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	Pieksämäki–Kontiomäki
Kokemäki–Harjavalta	Pieksämäki–Joensuu
Kokkola–Ykspihlaja	Siilinjärvi–Viinijärvi
Riihimäki–Hakosilta	Iisalmi–Ylivieska
Luumäki–Joensuu	Oulu–Laurila
Imatra tavara–Imatrankoski-raja	Laurila–Tornio
Niirala-raja–Säkäniemi	Tornio–Röyttä
Joensuu–Uimaharju	Oulu–Kontiomäki
Kouvola–Pieksämäki	Kontiomäki–Vartius-raja

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

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

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

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

Liite 2.6: 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.

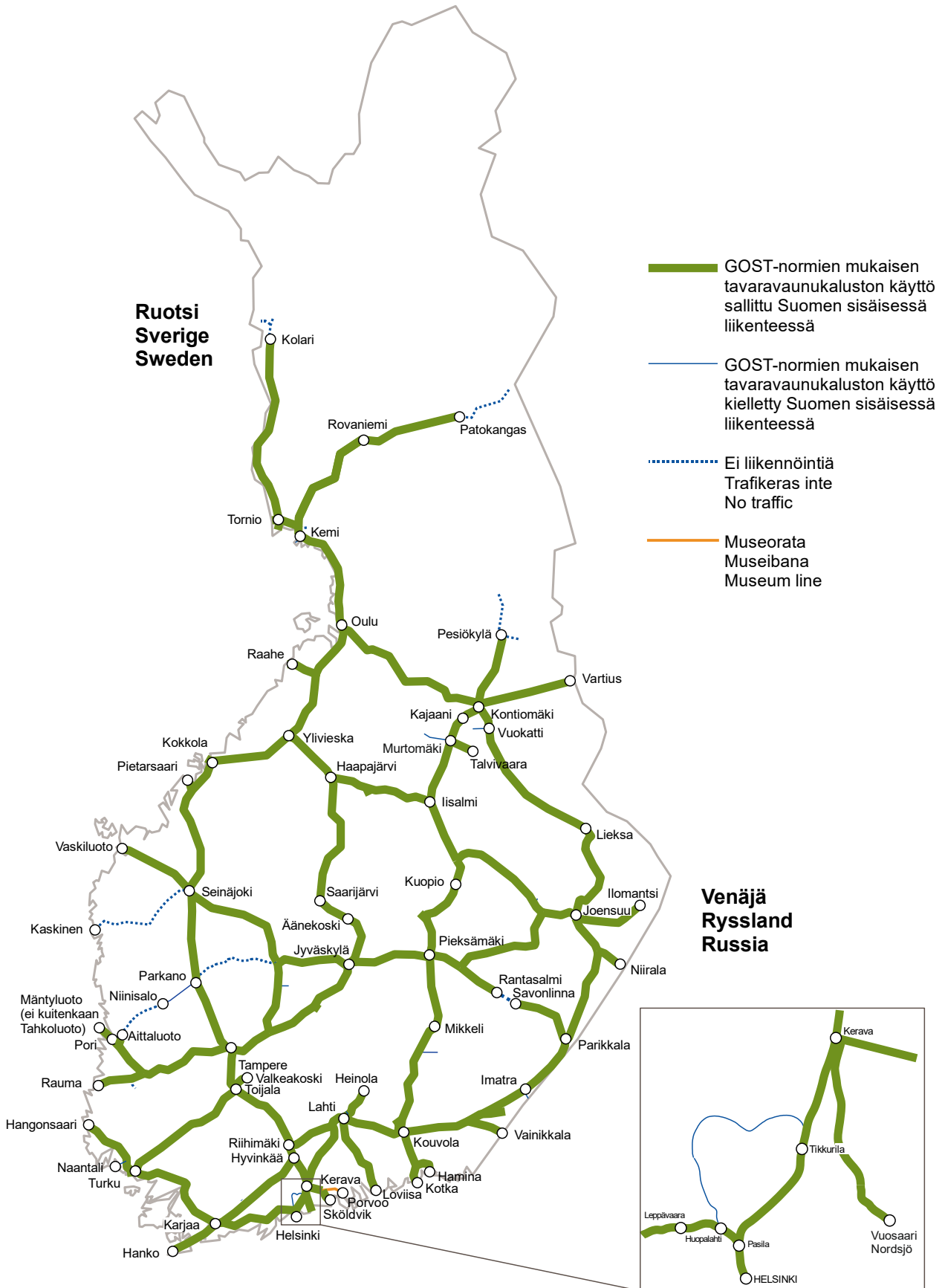
Em. ehdoista poiketen kuljettaminen on sallittu lisäksi seuraavilla rataosilla:

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

Sallitut rataosat on esitetty kartassa [5 Rataosat, joilla OSJD/GOST-normien mukaisten tavaravaunujen käyttö on sallittu Suomen sisäisessä liikenteessä](#).

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.



Kuva 5. 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.

Hyvinkää–Karjaa

Nummela

Tampere–Seinäjoki

Ylöjärvi

Seinäjoki asema

Kokemäki–Pori

Pori

Pori–Mäntyluoto

Pori

Mäntyluoto

Mäntyluoto–Tahkoluoto

Mäntyluoto

Seinäjoki–Vaasa

Seinäjoki asema

Seinäjoki–Oulu

Seinäjoki asema

Ylivieska

Oulu tavara

Pännäinen–Pietarsaari

Pietarsaari

Lahti–Heinola

Heinola

Kouvola–Pieksämäki

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Mynttilä–Ristiina

Ristiina

Pieksämäki–Kontiomäki

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Murtomäki

Pieksämäki–Joensuu

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Varkaus

Murtomäki–Talvivaara

Murtomäki

Varkaus–Kommila

Varkaus

Kommila

Savonlinna–Parikkala

Kerimäki

Punkaharju

Jyväskylä–Pieksämäki

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Oulu–Laurila

Oulu tavara

Laurila–Kemijärvi

Rovaniemi

Kemijärvi

Kemijärvi–Patokangas

Kemijärvi

Oulu–Kontiomäki

Oulu tavara

Liite 2.7: Nopeuden riippuvuus liikkuvasta kalustosta

Tässä liitteessä on esitetty kalustosta riippuva suurin sallittu nopeus eri päällysrakenneluokilla. Radoille on voitu asettaa nopeusrajoituksia, esimerkiksi radan kunnosta, akselipainosta tai junatyypistä johtuen, jotka ovat alempia kuin tässä luettelossa esitetyt nopeusrajoitukset.

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 5. Vetokaluston ja moottorivaunujen suurimmat sallitut nopeudet

Sarja	Päällysrakenneluokka					
	A ³	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Dv12	50 ^{4,5}	100	110	125	125	125
Dr14, lisäpainoin	–	50	75 ⁶	75 ⁷	75 ⁸	75 ⁹

Taulukko jatkuu...

³ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla.

⁴ Kaarteissa, joiden säde on alle 600 m, on suurin nopeus 40 km/h.

⁵ K30-vaihteiden poikkeavassa raiteessa 20 km/h.

Sarja	Päälysrakenneluokka					
	A ³	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Dr16	–	70	110	140 ¹⁰	140 ¹¹	140 ¹²
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	_13	90	90	90	90	90
Dr19	14	60	120	120	120	120
Dv19 9810 8000048-3	20	20	20	20	20	20
Dr20	15	80	90	120	120	120
Dr21	16	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

Taulukko jatkuu...

³ A-päälysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla.

⁶ Hinattaessa 80 km/h.

⁷ Hinattaessa 80 km/h.

⁸ Hinattaessa 80 km/h.

⁹ Hinattaessa 80 km/h.

¹⁰ Ilman vaunuja joko yksinään tai monikäytössä 135 km/h.

¹¹ Ilman vaunuja joko yksinään tai monikäytössä 135 km/h.

¹² Ilman vaunuja joko yksinään tai monikäytössä 135 km/h.

¹³ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

¹⁴ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

¹⁵ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

¹⁶ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

Sarja	Päällysrakenneluokka					
	A ³	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
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
Dr35 9810 8128001-9 17	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

Taulukko jatkuu...

³ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla.

¹⁷ Hinattaessa 60 km/h.

Sarja	Päällysrakenneluokka					
	A ³	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Sk 9010 9981202-5	7	7	7	7	7	7
Sr1	–	80	100	140	140	140
Sr2	–	80	100	180 ¹⁸	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 6. Pienvetureiden ja rata-autojen suurimmat sallitut nopeudet

Sarja	Päällysrakenneluokka			
	A ¹⁹	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

Taulukko jatkuu...

³ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla.

¹⁸ Ilman vaunuja 160 km/h. Monikäytössä 160 km/h.

¹⁹ A-päällysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A ¹⁹	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ ja D
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 ²⁰	60 ²¹ (80)	60 ²² (80)	60 ²³ (80)
Tka7, nrot 239–242	50	80	80	80
Tka7, lumiauralla nrot 239–247	35 ²⁴	60 ²⁵ (80)	60 ²⁶ (80)	60 ²⁷ (80)
Tka7, hitsauskontilla nrot 168–238, 243–247	35	60	60	80
Tka8	35	60	80	80
Tka9 nro 91901	20 ²⁸	50 ²⁹	70 ³⁰	70 ³¹
Otso4 nro 920001	20 ³²	45	45	45

Työkoneiden suurimmat sallitut nopeudet omalla konevoimalla ajettaessa

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

¹⁹ A-päälysrakenneluokkaan kuuluvat raiteet, ks. Vetokaluston käyttö A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla.

²⁰ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

²¹ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

²² Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

²³ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

²⁴ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

²⁵ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

²⁶ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

²⁷ Suurin aurasnopeus on määritetty työkoneenkuljettajan käsikirjassa.

²⁸ Hinaus valmistajan ohjeiden mukaisesti.

²⁹ Hinaus valmistajan ohjeiden mukaisesti.

³⁰ Hinaus valmistajan ohjeiden mukaisesti.

³¹ Hinaus valmistajan ohjeiden mukaisesti.

³² A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla sivuraiteilla 20 km/h.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Radantarkastusvaunut				
Et nro 66	20 ³³	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 ³⁴	50	60	60	60
Lumiaurat				
Tla 90109691001-2	35	60	60	60
Kiskonhöyläykoneet				
Tkh nro 894 ³⁵	60	80	80	80
Raiteenvaihtokoneet				
Trk nro 870	20	20 (50)	20 (80)	20 (100)
Sepeliaurat				
Tsl nrot 880, 882, 884, 885, 890 ³⁶	70	80	80	80
Tsl nro 883 ³⁷	35	50	60	60
Tsl nro 888 ³⁸	50	60	60	80
Tsl nro 889 ³⁹	20	50	80	80
Tsl nro 91021	20	70	70	70
Sepelinpuhdistuskoneet				

Taulukko jatkuu...

³³ Mittaajana toimivan ratateknisen asiantuntijan ja paikallisen kunnossapitäjän edustajan harkinnan mukaan sama kuin ko. rataosan suurin sallittu nopeus.

³⁴ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

³⁵ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

³⁶ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

³⁷ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

³⁸ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

³⁹ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Tsp nrot 891, 893	20	60	80	80
Tsp nro 892	50	80	80	80
Monitoimityökoneet				
Ttm1 nro 91101	20 ⁴⁰	50	70	70
Raiteentukemiskoneet				
Ttk1 ⁴¹ nrot 801–803, 821, 823, 831, 91042	60	80	80	80
Monitoimityökoneet				
Ttk1 ⁴² nrot 818–820	25 (50) ⁴³	25 (50) ⁴⁴	25 (50) ⁴⁵	25 (50) ⁴⁶
Ttk1 ⁴⁷ nrot 822, 824–829	50	50 (80)	50 (80)	50 (80)
Ttk1 ⁴⁸ nro 830	60	85 (90)	85 (90)	85 (90)
Ttk1 ⁴⁹ nrot 832, 833	50	80	80	80
Ttk1 nro 834	50 ⁵⁰	80	80	80
Ttk1 ⁵¹ nro 91041	60	60	60	60
Ttk1 nro 91042	60	70	70	70
Ttk1 nro 9910 9121916-8	_52	80	80	80
Ttk1 nro 9010 9122002-9	50	80	80	80

Taulukko jatkuu...

⁴⁰ Apuvaunun max. akselipainolla 160 kN (16 t).

⁴¹ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

⁴² Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

⁴³ Vaihteissa 15 km/h.

⁴⁴ Vaihteissa 15 km/h.

⁴⁵ Vaihteissa 15 km/h.

⁴⁶ Vaihteissa 15 km/h.

⁴⁷ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

⁴⁸ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

⁴⁹ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

⁵⁰ A-rataluokkaan kuuluvilla ratapihojen sivuraiteilla enintään 20 km/h

⁵¹ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

⁵² A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Ttk1 nro 9010 9122003-7	50	80	80	80
Ttk1 nro 9010 9422001-8	50	80	80	80
Vaihteentukemiskoneet				
Ttk2 nrot 841, 844, 849 ⁵³	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	_ 54	60	75	90 (100)
Ttk2 nro 859	20 ⁵⁵	60	75	90 (100)
Ttk2 nro 91051	15	35	50	70 ⁵⁶
Ttk2 nro 9010 9421002-8	_57	80	80	80
Ttk2 nro 9010 9422845	50	80	80	80
Ttk2 nro 9010 9424101	50	80	80	80
Ttk2 99109124101-8	_58	90	100	100
Ttk2 nro 9926 0221002-1	80	80	80	80
UTtk nro 9926 0121006-3	_59	80	80	80
Tukikerroksen tiivistysko- neet				
Ttk3 nrot 862, 863 ⁶⁰	60	80	80	80

Taulukko jatkuu...

⁵³ Pyörän halkaisija enintään 790 mm, mikä edellyttää varovaista kulkua risteysvaihteissa.

⁵⁴ A-rataluokkaan kuuluvilla ratapihojen sivuraiteilla enintään 20 km/h.

⁵⁵ A-rataluokkaan kuuluvilla ratapihojen sivuraiteilla enintään 20 km/h.

⁵⁶ Risteysvaihteissa 5 km/h pienen pyörähalkaisijan (440 mm) takia.

⁵⁷ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

⁵⁸ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

⁵⁹ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

⁶⁰ Hinaus valmistajan ohjeiden mukaisesti.

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Tukemiskoneet				
Ttk4 nro 91501	20	40	40	40
Ttk5 nro 9010 9121 001-3	_61	80 (100)	80 (100)	80 (100)
Ttk5 nro 9010 9422001-8	50	80	80	80
Sähköratojen huolto- ja tarkastusvaunut				
Tta nrot 1, 2	30 ⁶²	30 ⁶³	50 ⁶⁴	50 ⁶⁵
Tta nro 3	30 ⁶⁶	50 ⁶⁷	70 ⁶⁸	70 ⁶⁹
Tte nrot 21–29	70	100	110	110
Tte nrot 91201, 91202	20	60	80	80
TTe 9910 9131 205-8 ja 9910 9131 206-6	40	100	100	100
Ttv nrot 6, 9, 12, 15	50	70	70	90
Raidenosturit				
Tnk4 nrot 982, 983	15 (20)	15 (50)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nro 984	15 (50)	15 (60)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nrot 985–989	15 (60)	15 (60)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nro 990	15 (20)	15 (50)	15 (60) ⁷⁰	15 (60) ⁷¹
Johdonvetokoneet				
Tnv-sr nrot 911002, 911003	40 (40)	40 (60)	40 (80)	40 (100)

⁶¹ A-luokan rataosien käytettävyys ja nopeudet määritetään tapauskohtaisesti.

⁶² Vaihteissa 15 km/h.

⁶³ Vaihteissa 15 km/h.

⁶⁴ Vaihteissa 15 km/h.

⁶⁵ Vaihteissa 15 km/h.

⁶⁶ Vaihteissa 15 km/h.

⁶⁷ Vaihteissa 15 km/h.

⁶⁸ Vaihteissa 15 km/h.

⁶⁹ Vaihteissa 15 km/h.

⁷⁰ Hinausnopeus 80 km/h, kun siirrettävä vastapaino on sijoitettu nosturin liitevaunuun.

⁷¹ Hinausnopeus 80 km/h, kun siirrettävä vastapaino on sijoitettu nosturin liitevaunuun.

Museovetokaluston suurimmat sallitut nopeudet

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

Sarja	Päälysrakenneluokka			
	A ⁷²	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Dr12	20 ⁷³	60 ⁷⁴	90	120
Dr13	20 ⁷⁵	100	110	120
Dv15	60	75(80)	75 (80)	75 (80)
Dv16	60	85	85	85
Hr1	20 ⁷⁶	80	100	110 ⁷⁷
Hv1	60	80	80	80
Hv3	20 ⁷⁸	70	70	70
Pr1	20 ⁷⁹	80	80	80
Tk3	60	60	60	60
Tr1	20 ⁸⁰	80	80	80
Tv1	60	60	60	60
Vr1	40 ⁸¹	40	40	40
Rau 2	70	70	70	70
Dm7	70	95	95	95
Dm9	50	100	110	120

⁷² A-päälysrakenneluokkaan kuuluvat sivuradat ja ratapihojen sivuraiteet, ks. kohta Vetokaluston käyttö A-päälysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla

⁷³ Liikennöinti sallittu vain sivuraiteilla.

⁷⁴ Rataosilla Orivesi–Haapamäki ja Haapamäki–Jyväskylä 80 km/h.

⁷⁵ Liikennöinti sallittu vain sivuraiteilla.

⁷⁶ Liikennöinti sallittu vain sivuraiteilla.

⁷⁷ Ilman vaunuja joko yksinään tai monikäytössä 100 km/h.

⁷⁸ K30-vaihteiden poikkeavalla raiteella suurin sallittu nopeus 20 km/h

⁷⁹ Liikennöinti sallittu vain sivuraiteilla.

⁸⁰ Liikennöinti sallittu vain sivuraiteilla.

⁸¹ Yksinään 25 km/h.

Vetokaluston käyttö A-päällysrakenneluokkaan kuuluvilla raiteilla

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

Liite 2.8: Sallittu nopeus vaihteissa ja raideristeyksissä

Taulukko 7. 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 ⁸²	60 ⁸³	60 ⁸⁴	60 ⁸⁵	60 ⁸⁶
Raideristeykset	35 ⁸⁷	90 ⁸⁸	90 ⁸⁹	90 ⁹⁰	90 ⁹¹	90 ⁹²
Poikkeava raide						

Taulukko jatkuu...

⁸² Tapauskohtaisesti 90 km/h.

⁸³ Tapauskohtaisesti 90 km/h.

⁸⁴ Tapauskohtaisesti 90 km/h.

⁸⁵ Tapauskohtaisesti 90 km/h.

⁸⁶ Tapauskohtaisesti 90 km/h.

⁸⁷ Merkitty nopeusmerkein

⁸⁸ Merkitty nopeusmerkein

⁸⁹ Merkitty nopeusmerkein

⁹⁰ Merkitty nopeusmerkein

⁹¹ Merkitty nopeusmerkein

⁹² Merkitty nopeusmerkein

	Päälysrakenneluokka					
	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
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 ⁹³	30 ⁹⁴	30 ⁹⁵	30 ⁹⁶	30 ⁹⁷	30 ⁹⁸

Liite 2.9: 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.

⁹³ Merkitty nopeusmerkein

⁹⁴ Merkitty nopeusmerkein

⁹⁵ Merkitty nopeusmerkein

⁹⁶ Merkitty nopeusmerkein

⁹⁷ Merkitty nopeusmerkein

⁹⁸ Merkitty nopeusmerkein

Liite 2.9.1: Väyläviraston vastuut

Liite 2.9.1.1: Junien VIRVE-verkon liittymät

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

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

Liite 2.9.1.2: Turvallisuuden liittyvän puheviestinnän toiminnallisuudet

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

Liite 2.9.1.3: Radioverkkojen sisäpeitot

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

Liite 2.9.1.4: 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.

Liite 2.9.2: Turvallisuustodistuksen haltijan vastuut

Liite 2.9.2.1: Junien ohjaamoradiopuhelimet

Turvallisuustodistuksen haltija hankkii juniinsa tarvitsemansa ohjaamoradiopuhelimet. Turvallisuustodistuksen haltija vastaa siitä, että junien ohjaamoradioiden hankinnassa, asentamisessa ja käyttöönotossa huomioidaan [Traficomien 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.

Liite 2.9.2.2: 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.

Liite 2.9.2.3: 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.

Liite 2.10: Rautatietunnelit valtion rataverkolla sekä silloista, tunneleista ja tärinästä johtuvat rajoitukset

Taulukossa [8 Rautatietunnelit valtion rataverkolla ja tunneleista johtuvat rajoitukset](#) 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 8. Rautatietunnelit valtion rataverkolla ja tunneleista johtuvat rajoitukset

Rata-nro	Rataosa	Paikka / kohteen nimi (tunnelin pituus)	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-kerros- vaunut 120 km/h, Sm3 180 km/h. Syy: painevaikutus
	Helsinki-Karjaa	Riddarbacken (tunneli, 273 m)	47+770– 48+043	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerros- vaunut 120 km/h, Sm3 180 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Bäljens (tunneli, 298 m)	88+924– 89+218	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerros- vaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Köpskog (tunneli, 43 m)	90+492– 90+535	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerros- vaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Åminne (tunneli, 101 m)	92+391– 92+492	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerros- vaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Högbacka (tunneli, 200 m)	94+365– 94+565	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerros- vaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Kaivosmäki (tunneli, 99 m)	113+961– 114+060	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerros- vaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus

Taulukko jatkuu...

Rata-nro	Rataosa	Paikka / kohteen nimi (tunnelin pituus)	Km-sijainti	Nopeusrajoitus
	Karjaa-Salo	Haukkamäki (tunneli, 436 m)	114+304– 114+740	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Harmaamäki (tunneli, 265 m)	115+150– 115+415	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Lemunmäki (tunneli, 775 m)	125+820– 126+595	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 160 km/h, Sm3 160 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Märjänmäki (tunneli, 1240 m)	126+940– 128+180	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 160 km/h, Sm3 160 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Lavianmäki (tunneli, 582 m)	137+720– 138+302	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 160 km/h, Sm3 180 km/h. Syy: painevaikutus
	Karjaa-Salo	Tottola (tunneli, 531 m)	139+084– 139+615	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 120 km/h, Sm3 180 km/h. Syy: painevaikutus
	Salon-Turku	Halikko (tunneli, 186 m)	150+207– 150+393	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
	Salon-Turku	Pepallonmäki (tunneli, 531 m)	152+420– 152+951	1-kerrosvaunut 160 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 200 km/h. Syy: painevaikutus
004	Jyväskylä-Äänekoski	Kangasvuori (tunneli, 2735 m)	380+028– 382+763	50 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
005	Kouvola-Pieksämäki	Venekallio (tunneli, 180 m)	204+400– 204+580	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Kouvola-Pieksämäki	Vuohijärvi (tunneli 191 m)	222+400– 222+591	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Kouvola-Pieksämäki	Kulonpalonvuori (tunneli, 418 m)	232+075– 232+493	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>

Taulukko jatkuu...

Rata-nro	Rataosa	Paikka / kohteen nimi (tunnelin pituus)	Km-sijainti	Nopeusrajoitus
	Pieksämäki-Kontiomäki	Mustamäki (tunneli, 249 m)	416+960– 417+211	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Pieksämäki-Kontiomäki	Mustavuori I (tunneli, 283 m)	417+791– 418+075	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Pieksämäki-Kontiomäki	Mustavuori II (tunneli, 374 m)	418+341– 418+718	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Pieksämäki-Kontiomäki	Pieni Neulamäki (tunneli, 1003 m)	454+288– 455+291	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
006	Parikkala-Säkäniemi	Paksunniemi (tunneli, 26 m)	399+111– 399+137	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
009	Tampere-Jyväskylä	Matomäki (tunneli, 262 m)	303+987– 304+249	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere-Jyväskylä	Lahdenvuori (tunneli, 4293 m)	308+214– 312+507	120 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
	Tampere-Jyväskylä	Sahinmäki (tunneli, 153 m)	316+064– 316+217	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere-Jyväskylä	Lautakkomäki (tunneli, 399 m)	321+171– 321+570	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere-Jyväskylä	Paavalinvuori (tunneli, 771 m)	328+364– 329+135	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere-Jyväskylä	Paasivuori (tunneli, 2475 m)	330+107– 332+581	120 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
	Tampere-Jyväskylä	Keljonkangas I (tunneli, 1093 m)	333+973– 335+066	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Tampere-Jyväskylä	Keljonkangas II (tunneli, 224 m)	335+301– 335+526	1-kerrosvaunut 140 km/h, 2-kerrosvaunut 140 km/h, Sm3 140 km/h. Syy: painevaikutus

Taulukko jatkuu...

Rata-nro	Rataosa	Paikka / kohteen nimi (tunnelin pituus)	Km-sijainti	Nopeusrajoitus
	Parikkala– Savonlinna	Kyrönniemi (tunneli, 336 m)	483+892– 484+214	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
023	Haapamäki–Jyväskylä	Möykymäki (tunneli, 350 m)	365+969– 366+319	50 km/h kaikille junille. Syy: tunnelin kunto
023	Jyväskylä– Pieksämäki	Pönttövuori (tunneli, 1429 m)	394+476– 395+905	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
123	Huopalah- ti–Havu- koski	Malminkartano (tunneli, 230 m)	10+636– 10+866	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Huopalah- ti–Havu- koski	Kivistö (tunneli, 432 m)	18+122– 18+554	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Huopalah- ti–Havu- koski	Lentoasema (tunneli, 8260 m)	21+388– 29+636	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
125	Kerava– Vuosaari	Savio (tunneli, 13575 m)	32+659– 46+234	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
	Kerava– Vuosaari	Labbacka (tunneli, 651 m)	48+728– 49+379	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
221	Kouvola– Kotka	Kehä II (tunneli, 388 m)	194+646– 195+029	<i>Ei tunnelista johtuvaa rajoitusta.</i>
222	Juurikorpi– Hamina	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>
006060 RII	Riihimäki ratapiha	Vuorela (tunneli, 75 m)		

Taulukko 9. Silloista johtuvat rajoitukset

Rata-nro	Rataosa	Paikka / kohteen nimi (sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km-sijainti	Nopeusrajoitus
	Pieksämäki-Kontiomäki	Tikkalansaaren nostosilta (E5 350 kN)	472+817	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta
	Pieksämäki-Kontiomäki	Honkasalmen ratasilta (D4 225 kN)	527+080	Henkilöjunat 120 km/h Tavarajunat 120 km/h Syy: Radan geometria sillalla
	Parikkala-Säkäniemi	Syrjäsalmen ratasilta (D4 225 kN)	445+395	Henkilöjunat 10 km/h Tavarajunat 10 km/h Syy: huono kunto
006	Joensuu-Kontiomäki	Pielisjoen ratasilta (E4 250 kN)	625+146	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta
	Joensuu-Kontiomäki	Uimasalmen ratasilta (E4 250 kN)	673+486	Henkilöjunat 60 km/h Tavarajunat 60 km/h Syy: avattava silta
008	Tuomioja-Oulu	Siikajoen ratasilta (E4 250 kN)	705+684	Henkilöjunat 100 km/h Tavarajunat 100 km/h Syy: Radan geometria sillalla
008	Oulu-Kemi	Simojoen ratasilta (D4 225 kN)	832+960	Henkilöjunat 90 km/h Tavarajunat 90 km/h Syy: Radan geometria kaarteessa
014	Parikkala-Savonlinna	Kyrönsalmen ratasilta (D4 225 kN)	483+659	Henkilöjunat 20 km/h Tavarajunat 20 km/h Syy: avattava silta
017	Siilinjärvi-Viinijärvi	Virraskosken ratasilta	533+833	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: Sillan elinkaaren varmistaminen

Taulukko jatkuu...

Rata-nro	Rataosa	Paikka / kohteen nimi (sillan EN 15528 -luokka ja suurin sallittu akselipaino)	Km-sijainti	Nopeusrajoitus
024	Varkaus-Viinijärvi	Pirtinvirran ratasilta (D4 225 kN)	425+570	Henkilöjunat 40* km/h Tavarajunat 40* km/h Syy: avattava silta * = Silta ja kiskonjatkokset lukittavissa, jolloin 60 km/h
	Varkaus-Viinijärvi	Taipaleen kanavan ratasilta (D4 225 kN)	426+855	Henkilöjunat 30* km/h Tavarajunat 30* km/h Syy: avattava silta * = Silta ja kiskonjatkokset lukittavissa, jolloin 60 km/h
142	Karjaa-Hanko	Pohjan ratasilta, Läntinen salmi (E4 250 kN)	175+051	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: kääntösilta
251	Lahti-Heinola	Jyrängön ratasilta (D4 225 kN)	166+604	Henkilöjunat 30 km/h Tavarajunat 30 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
349	Pori-Mäntyluoto	Tahkoluodon ratasilta (E4 250 kN)	343+792	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: avattava silta
	Oulu-Kontiomäki	Vaalansalmen ratasilta (D4 225 kN)	843+637	Henkilöjunat 80 km/h Tavarajunat 80 km/h Syy: sillan elinkaaren varmistaminen
	Oulu-Kontiomäki	Kiehimänjoen ratasilta (D4 225 kN)	902+658	Henkilöjunat 50 km/h Tavarajunat 50 km/h Syy: radan geometria kaarteessa
513	Tornio-Haaparanta pohjoinen	Torniojoen ratasilta (225 kN, D2 64 kN/m)	887+000-887+430	20 km/h Syy: sillan kunto

Taulukko 10. Tärinästä johtuvat nopeusrajoitukset valtion rataverkolla

Rata-nro	Rataosa	Kalusto, jota rajoitus koskee	Rata-km sijainti	Nopeusrajoitus
002	Kokemäki–Pori	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vauvoja	305+000–306+000	50 km/h
	Kokemäki–Pori	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vauvoja	315+000–317+000	50 km/h
	Kokemäki–Pori	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vauvoja	322+000–324+000	50 km/h
	Pori–Mäntyluoto	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vauvoja	334+000–337+000	50 km/h
003	Helsinki–Riihimäki	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vauvoja	47+950–49+950	40 km/h
006	Riihimäki–Kouvola	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vauvoja	116+200–118+000	40 km/h
	Riihimäki–Kouvola	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vauvoja	124+962–125+400	40 km/h
	Riihimäki–Kouvola	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vauvoja	182+900–186+400	30 km/h
007	Kerava–Lahti	akselipainoltaan yli 160 kN tavarajunat	35+800–36+200	40 km/h

Taulukko jatkuu...

Rata-nro	Rataosa	Kalusto, jota rajoitus koskee	Rata-km sijainti	Nopeusrajoitus
	Tuomioja– Oulu	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vau- nuja	Etelästä pohjoiseen 726+900– 729+200 Pohjoisesta etelään 726+900– 729+200	50 km/h
	Tuomioja– Oulu	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vau- nuja	740+550– 748+880	50 km/h
131	Kerava– Sköldvik	kaikki junat	30+700– 31+650	40 km/h
	Kerava– Sköldvik	kaikki junat	38+850– 40+160	40 km/h
141	Hyvinkää– Karjaa	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vau- nuja	102+000– 103+500	50 km/h
	Hyvinkää– Karjaa	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vau- nuja	108+500– 109+500	50 km/h
	Hyvinkää– Karjaa	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vau- nuja	120+600– 128+500	50 km/h
	Hyvinkää– Karjaa	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vau- nuja	130+500– 132+000	50 km/h
221	Kouvola– Kotka	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vau- nuja	233+400 –233+700	40 km/h

Taulukko jatkuu...

Rata-nro	Rataosa	Kalusto, jota rajoitus koskee	Rata-km sijainti	Nopeusrajoitus
	Kouvola–Kotka	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja	200+700–203+100	40 km/h
	Kouvola–Kotka	Tavarajunat	207+300–207+700	40 km/h
321	Toijala–Turku	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja	150+400–150+900	40 km/h
	Toijala–Turku	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja	208+000–210+600	40 km/h
	Toijala–Turku	yli 2500 tonnin junat, joissa OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja	271+900–273+700	40 km/h
441	Seinäjoki–Kaskinen	kaikki junat	450+495–452+000	40 km/h
531	Oulu–Kontiomäki	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja	762+800–763+800	45 km/h
	Oulu–Kontiomäki	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja	786+000–790+300	50 km/h
731	Joensuu–Viinijärvi	yli 2500 tonnin junat, joissa on OSJD/GOST-normien mukaisia vaunuja	631+100–631+700	40 km/h

Liite 3: Rataverkolle pääsy

Väylävirastolla ei ole esitettävää liitteellä 3.

Liite 4: Ratakapasiteetin jakaminen

Liite 4.1: Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys

Liite 4.1: Ylikuormitetulla rautatiereitillä käytettävä etusijajärjestys

Liite 4.1.1: Etusijajärjestyksen rakenne

Etusijajärjestys määrittelee junien väliset prioriteetit rautatiereitin ylikuormitustilanteita varten. Etusijajärjestys Väyläviraston hallinnoimilla rataverkoilla 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 reittiprofilista toiseen.
- Junakategorioiden välille määritellään etusijajärjestys reittiprofileittain.
- 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 johtaisi kohtuuttomaan lopputulokseen.

Liite 4.1.2: Reittiprofiilit

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

Taulukko 1. Reittiprofiilit

Reittiprofiili	Kriteerit	Junareitit
Erikoistuneen ratakapasiteetin juna-reitit.	Erikoistuneen ratakapasiteetin junareitti tai siihen rinnastettavissa oleva juna-reitti (määritetty verkkoselostuksessa).	Kerava–Vuosaari ja Helsingin seudun kaupunkiradat: Helsinki–Kerava, Helsinki–Leppävaara, Huopalahti–Hiekkaharju.
Helsingin seudun junareitit	Erytystä 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–Nokia, 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, Nokia –Pori/Rauma, 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

Liite 4.1.3: Junakategoriat

Junat jaetaan etusijajärjestyksen määrittelemiseksi taulukon [2 Junakategorioiden tiivistetyt määritelmät](#) yhdeksään kategoriaan. Kukin juna kuuluu koko matkaltaan lähtökohtaisesti yhteen junakategoriaan. Jos junan kategoria muuttuu reittiprofiilien välillä, niin sen kategoriaksi määritellään prioriteetiltaan korkein junakategoria, johon se kuuluu jollain reittiprofiililla. Tarvittaessa ratakapasiteetin hakija ilmoittaa rataverkon haltijan erillisestä pyynnöstä vuosikapasiteettihakemuksen yhteydessä mihin kategoriaan kukin haettava juna kuuluu. Rataverkon haltija voi tarvittaessa pyytää ratakapasiteetin hakijalta tietoja junan kategoriaan sijoituksen perusteista.

Taulukko 2. Junakategorioiden tiivistetyt määritelmät

Matkan pituus	Junakategoria	Kriteerit	Kategorian suuruus
Pitkä	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 kaupunkiraiteiden junat.	Kaikki kaupunkiraiteiden junat
Pitkä tai lyhyt	Muu henkilöjunaliikenne	Junat, jotka eivät kuulu muihin henkilöliikenteen kategorioihin.	Alle 10% nykyisistä kaukojunista, yöjunat, harvemman vuorovälillä 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

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 maksiminopeuteen kykenevällä kalustolla tai vähintään 200 km/h kalustolla, jos radan maksiminopeus on tätä suurempi.
4. Juna on osa integroitua kalustokiertoa.
 - Kalustolla on selvärajaiset kääntöaikavaatimukset ja sama kalusto kiertää tehokkaasti koko liikennöintiajan palvelun kysyntä ja riittävät päiväaikaiset huolto- ja siivousmahdollisuudet huomioiden. Junan ajamatta jättäminen tai merkittävä aikataulun siirtäminen rikkoo integroidun kalustokierron.
5. Junalla on vaihtoyhteys toisiin kaukojuniin vähintään yhdessä solmupisteessä Helsingin seudun junareittien tai Etelä-Suomen pääjunareittien alueella.
 - Vaihtoaika enintään 20 min.
 - Vähäiset poikkeavuudet ovat sallittuja (esimerkiksi hiljainen liikennöintiäika, 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 maksiminopeuteen kykenevällä kalustolla tai vähintään 200 km/h kalustolla, jos radan maksiminopeus 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 tiheä pysähtymiskäyttäytyminen ja kulkuajoina pääsääntöisesti säännölliset vuorovälit mahdolliset liikenteen yhteensovituksista johtuvat poikkeukset huomioiden. Palvelukokonaisuudella voidaan tarkoittaa myös lähi- ja kaukojunien yhdessä muodostamaa kokonaisuutta, jos reitillä ei ole muuta tiheämpää lähijunatarjontaa.
 - Vähäiset kulkuajoinen 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–Myyrmäki–Havukoski, Helsinki–Kerava)

Muu henkilöjunaliikenne

1. Juna ei täytä minkään muun henkilöliikenteen kategorian kriteereitä.

Kansainväliset henkilöjunat jaetaan yllä mainittuihin henkilöjunakategorioihin 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 purku- tai lastausaika) ja kytkytyminen teollisuuden prosesseihin tai logistiikan kuljetusketjuihin TAI Juna on osa yksiselitteistä kalustokiertokokonaisuutta, jossa käytetään meno- ja paluujunassa tiettyä kuljetustarkoitukseen sidottua vaunukalustoa. Junan ajamatta jättäminen tai merkittävä aikataulun siirtäminen rikkoo kalustokierron (integroitu kalustokierto).

Muu tavarajunaliikenne

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

Muu liikenne

1. Muu liikenne, esimerkiksi henkilöliikenteen tyhjävaunujunat, veturisiirrot, vaihtotyöliikenne, työkoneet, poikkeusliikenne, koeajot, museojunaliikenne.
 - Muuhun liikenteeseen normaalisti kuuluvat veturisiirrot voivat saada integroidun tavarajunan prioriteetin, jos ne ovat välttämätön osa tällaisen junan kulkua.

Liite 4.1.4: 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. Näitä yhteensovituksen yleisiä periaatteita on kuvattu tarkemmin verkkoselostuksen luvussa [4.5.4 Yhteensovittamismenettely ja ristiriitaisuuksien ratkaiseminen](#).

Asiakaspalvelumerkityksen katoamisella tarkoitetaan tässä tilannetta, jossa perustellusti todetaan, että junaa ei enää muutoksen jälkeen ole kaupallisista tai tuotannollisista syistä mielekäästä 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 alhaisten kategorioiden junille kullakin reittiprofiililla.

Lisäksi tavarajunien aikataulujen muutosta koskevat seuraavat säännöt:

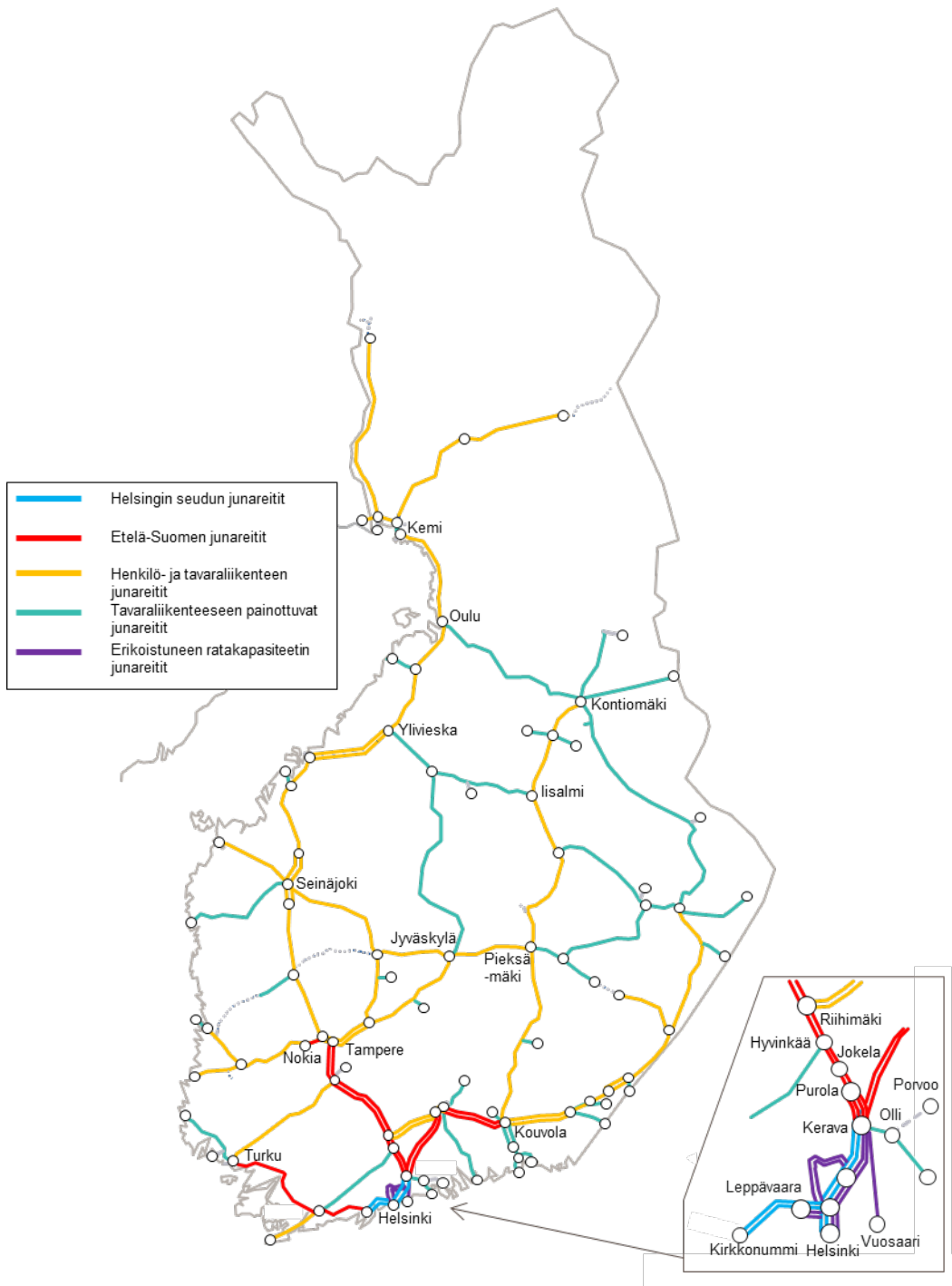
- Useampana päivänä viikossa ajettavan säännöllisen tavarajunan aikataulua voidaan muuttaa osana kulkupäivistä vuosikapasiteetin yhteensovituksessa ja etusijajärjestystä sovellettaessa, mikäli tämän avulla voidaan pienentää muutettavan tavarajunan asiakkaalle ja operaattorille muutoksesta aiheutuvaa 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.

Liite 4.1.5: Reittiprofilikohtaiset etusijajärjestykset junakategorioiden välillä

Taulukko 3. Reittiprofilikohtaiset etusijajärjestykset

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	-	-

* Kapasiteettiintiön käyttö junakategorian kohdalla mahdollista.



Kuva 1. Reittiprofilikartta

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 rajoittavat tätä mahdollisuutta.

Rautatieinfrastruktuurin kehittyessä reittiprofileita ja niiden etusijajärjestyksiä voidaan päivittää vastaamaan uutta tilannetta. Jotta infrastruktuurin kehittämiseksi asetetut tavoitteet olisivat toteutettavissa, on huomioitava, että uudella radalla kulkevien junien etusijajärjestys ei ole ristiriidassa

näiden tavoitteiden kanssa. Myös jos jonkin rataosan välityskyky heikkenee pitkäaikaisesti esimerkiksi ratatöiden takia, voidaan rataosan prioriteetteja tarkastella uudelleen.

Liite 4.1.6: Kapasiteettikiintiöt

Kapasiteettikiintiöllä tarkoitetaan yhdelle junakategorialle varattua minimiosuutta tietyn rataosan kapasiteetista. Taulukossa [3 Reittiprofilikohtaiset etusijajärjestykset](#) osoitetuissa tapauksissa voidaan asettaa kapasiteettikiintiötä turvaamaan muuten heikompaan asemaan jäävien alempien junakategorioiden junien liikennöintimahdollisuudet.

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

Väylävirasto määrittelee kapasiteettikiintiöiden sisällön seuraavalle aikataulukaudelle. Väylävirasto voi lisäksi määritellä kapasiteettikiintiötä ratatöiden tai muiden tilapäisten kapasiteettirajoitteiden ajaksi osaksi aikataulukautta. Kapasiteettikiintiö voidaan määritellä tilanteen mukaan vuorokautisena tai tuntiin tai vuorokaudenaikaan sidottuna junamääränä.

Kapasiteettikiintiöt seuraavalle aikataulukaudelle julkaistaan [Väyläviraston verkkosivuilla](#) Verkkoselostuksen julkaisun yhteydessä.

Liite 4.1.7: 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 4. Saman junakategorian junien priorisointi

Prioriteetti	Kaukoliikenne *	Lähi- ja kaupunkijunaliikenne	Tavaraliikenne
1.	Ruuhkasuunta (vain yksiraitaisilla osuuksilla)	Kulkupäivien määrä	Vaikutukset hakijan asiakkaan liiketoimintaan

Taulukko jatkuu...

Prioriteetti	Kaukoliikenne *	Lähi- ja kaupunkijunaliikenne	Tavaraliikenne
2.	Kulkupäivien määrä	Aikataulumuutoksen vaikutus vuoroväliin	Muille junille aiheutuvien muutosten määrä
3.	Aikataulurajoitteet	Junan kulkema matka	Vaikutukset hakijan operatiiviseen toimintaan
4.	Junan kulkema matka	Vaihtoasemien määrä (myös muut liikenne-muodot)	-
5.	Junan maksimi-nopeus	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 juna 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 arvion 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 vaihtoehtoja, joissa joudutaan ainoastaan muuttamaan junien aikatauluja, vertaillaan aikataulumuutosten prosentuaalista vaikutusta vuorovälin säännöllisyyteen. Vaihtoehto, jossa vuorovälin muutos on pienin, priorisoidaan.

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

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

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

Tavaraliikenne

Tavarajunien keskinäinen priorisointi tavarajunakategorioiden sisällä ratkaistaan seuraavia priorisointikriteerejä käyttäen.

1 Vaikutukset hakijan asiakkaan liiketoimintaan

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

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

Priorisointiratkaisujen mahdollisia vaikutuksia arvioidaan luettelon järjestyksessä. Luettelossa ylempänä olevat vaikutukset, jos sellaisia ratkaisun seurauksena tulee, arvioidaan merkittävämmiksi, mutta kriteerien avulla pyritään ensisijaisesti tekemään priorisointipäätös, jolla on vähiten taloudellisia haittavaikutuksia kokonaisuutena. Kohta 4 tarkoittaa tarvetta kasvattaa varastointitiloja, lisätä varastoitavan tavaran siirtoja tai muuta vastaava haitallista muutosta. Kohta 5 ei ole itsenäinen arviointikriteeri, mutta sitä voidaan käyttää mittarina vaikutusten suuruudelle, jos voidaan osoittaa, että

junien peruminen aiheuttaa vaikutuksia 1–4. Kohdan 6 osalta arvioidaan, voidaanko jonkun asiakkaan osalta muita kuljetusmuotoja käyttämällä lieventää vaikutuksia 1–4.

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

2 Vaikutukset muihin juniin

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

3 Vaikutukset hakijan operatiiviseen toimintaan

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

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

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

Mikäli ratkaisua ei saada aikaan kohtien 1–3 perusteella, ratkaistaan konfliktit 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 ratkaisujen osalta, joissa

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

Liite 4.1.8: Poikkeukset

Rataverkon haltija voi perustellusta syystä poiketa etusijajärjestyksen tuottamasta lopputuloksesta (raideliikennelain 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 Ratakapasiteetin jakaminen](#) 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 Käyttämätön ratakapasiteetti](#) 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 kaukoiiniin 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.

Liite 4.1.9: Lisätietoja

Tätä etusijajärjestystä ei sovelleta operatiivisissa tilanteissa, operatiivisten tilanteiden hallintaa kuvataan verkkoselostuksen luvussa [6 Rataverkon käyttö](#) 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 rataverkon muutokset.

Liite 5: Palvelut ja maksut

[Liite 5.1: Ratamaksun perusmaksun määrittäminen](#)

[Liite 5.2: Palvelukuvaus: Rakennusten ja maa-alueiden käyttö](#)

[Liite 5.3: Palvelukuvaus: Ratatekninen oppimiskeskus ROK](#)

[Liite 5.4: Liikkuvan kaluston valvonta](#)

[Liite 5.5: Palvelukuvaus: Turvallisuuden valvontapalvelu](#)

[Liite 5.6: Suorituskannustinjärjestelmä](#)

[Liite 5.7: Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat \(S\)](#)

Liite 5.1: Ratamaksun perusmaksun määrittäminen

Linkki: [Ratamaksu](#)

Liite 5.2: Palvelukuvaus: Rakennusten ja maa-alueiden käyttö

Liite 5.2.1: Yleisiä tietoja

Liite 5.2.1.1: 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 kuormauspaikkojen 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 (ratalain 36 §).

Liite 5.2.1.2: Palvelun ylläpitäjä

Väylävirasto

Kiinteistöyksikkö ja Radan kunnossapidon teettäminen -yksikkö

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liite 5.2.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 5.2.2: Palvelut

Liite 5.2.2.1: Rakennusten ja maa-alueiden käyttö

Väylävirasto vuokraa tai myöntää käyttöoikeuksia hallinnoimilleen maa-alueille, mikäli siitä ei aiheudu vaaraa liikenteelle eikä radanpidolle (ratalain 36 §). Väylävirasto pääsääntöisesti hallinnoi ja kunnossapitää laitureiden ja rautateiden maapohjia.

Liite 5.2.3: Palvelun kuvaus

Liite 5.2.3.1: Luettelo palvelun osista

Valtion rataverkon haltijan omistuksessa olevia rakennuksista ja maa-alueista ei julkaista luetteloa. 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 laittilojen ja radanpidon kuormaus- ja huoltoalueisiin. Rautatiealueisiin luetaan kuuluviksi myös matkustajalaiturit, liityntäpysäköintialueet, kulkuyhteydet asemille ja huoltotieyhteydet. Näiltä alueilta vuokrataan tai myönnetään käyttöoikeuksia ulkopuolisille vain erittäin painavista syistä. Näille alueille voidaan kuitenkin sijoittaa muita kuin radanpitoon liittyviä johtoja, rakennelmia ja laitteita sopimalla käyttöoikeudesta ja toimenpiteen suorittamisesta rataverkon haltijan kanssa ([lisätietoja](#)).

Valtion rataverkkoon kuuluu myös muitakin kuin välittömästi rautatietoiintoihin 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.

Liite 5.2.3.2: Palvelun osan nimi

Rakennukset ja maa-alueet nimetään sijainnin, kiinteistötunnuksen ja osoitteen mukaan ja nimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

Liite 5.2.3.2.1: Sijainti

Tämä palvelukuvaus koskee koko valtion rataverkkoa sekä Väyläviraston hallinnoimia rakennuksia ja maa-alueita asemanseuduilla. Rakennusten sijainnit on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä [Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asemat](#) ja karttapalvelussa.

Liite 5.2.3.2.2: Aukioloajat

Liite 5.2.3.2.3: Tekniset ominaispiirteet

Liite 5.2.3.2.4: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Rakennusten ja maa-alueiden tekniisiin ominaispiirteisiin ei pääosin ole suunniteltu muutoksia. Suunnitteilla tai toteutuksessa olevat muutokset rataanfraan tai laiturialueille kerrotaan osoitteessa www.vayla.fi/hankkeet.

Liite 5.2.4: Maksut

Liite 5.2.4.1: Tiedot maksuista

Väylävirasto vuokraa maa-alueita ja rakennusten osia markkinahintaisesti.

Kohteiden käypä vuokra määritetään tarkemmin ennen jokaista vuokrausta. Vuokratason määrittämisessä lähtökohdaksi on paikkakunnan todellinen hintataso.

Rautatiealueille sijoitettavien johtojen ja kaapeleiden osalta noudatetaan Väylävirastossa voimassaolevaa kiinteää hinnastoa ([lisätietoja](#)).

Liite 5.2.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 5.2.5: Käyttöehdot

Liite 5.2.5.1: Juridiset vaatimukset

Rakennusten ja maa-alueiden käytöstä laaditaan vuokrasopimus. Johtojen ja kaapeleiden sijoittamisesta laaditaan käyttöoikeussopimus.

Vuokrasopimukset ja käyttöoikeussopimukset ovat kestoaltaan määräaikaista tai toistaiseksi voimassaolevia.

Liite 5.2.5.2: Tekniset ehdot

Sopimusten tekniset ehdot kuvataan vuokra- ja käyttöoikeussopimuksissa.

Liite 5.2.5.3: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon haltija ei aseta yleisiä rajoituksia rakennusten ja maa-alueiden käytölle. Käytöstä sovitaan vuokrasopimuksen solmimisen yhteydessä.

Liite 5.2.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 5.2.6.1: 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.

Liite 5.2.6.2: 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 käyttö-oikeussopimukset valmistelee Väyläviraston Kiinteistöyksikkö.

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

Ristiriitaiset tilojen vuokraamistarpeet pyritään sovittelemaan keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa myös muiden samalla alueella toimivien palveluntarjoajien kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa (2017/2177 artikla 10).

Liite 5.2.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot vapaista, vuokrattavissa olevista tiloista saa valtion rataverkon haltijalta.

Liite 5.3: Palvelukuvaus: Ratatekninen oppimiskeskus ROK

Liite 5.3.1: Yleisiä tietoja

Liite 5.3.1.1: 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.

Liite 5.3.1.2: Palvelun ylläpitäjä

[Ratatekninen oppimiskeskus ROK](#)

Hallituskatu 19

Kouvola

Liite 5.3.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 5.3.2: Palvelut

Liite 5.3.2.1: ROK

Ratatekninen oppimiskeskus (ROK) tuottaa rautateiden toimijoiden pätevyys- ja täydennyskoulutuksia yhteistyössä palvelujen tuottajien kanssa. ROK oppimiskeskus tarjoaa palvelujen tuottajien käyttöön modernin oppimis- ja kehitysympäristön. [Lisätietoja Ratateknisestä oppimiskeskuksesta](#).

Liite 5.3.3: Kuvaus

[Ratateknisen oppimiskeskuksen tilat](#) on kuvattu ROKin verkkosivuilla.

Liite 5.3.3.1: Palvelun nimi

Ratateknisen oppimiskeskuksen liikennepaikat ovat nimetty kyseisen paikan mukaan.

Liite 5.3.3.2: Sijainti

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

Liite 5.3.3.3: Aukioloajat

Ratatekninen oppimiskeskus on avoinna koulutusten, vuokrausten ja tapahtumien yhteydessä.

Liite 5.3.3.4: Tekniset ominaispiirteet

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

Liite 5.3.3.5: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Väylävirasto määrittelee ROKin vuosittaiset huoltotarpeet ja osien vaihtovälit. ROKin teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu muutoksia.

Liite 5.3.4: Maksut**Liite 5.3.4.1: Tiedot maksuista**

Vuokrahinnat ilmoitetaan ROKin verkkosivuilla. Hinnasto perustuu maksuperustelakiin ja kiinteistöstä teetettyyn arviokirjaan.

Liite 5.3.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 5.3.5: Käyttöehdot

Liite 5.3.5.1: 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.

Liite 5.3.5.2: Tekniset ehdot

Mahdolliset tekniset ehdot on kuvattu raiteistokaaviossa.

Liite 5.3.5.3: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

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

Liite 5.3.5.4: IT-järjestelmät

Ratateknisen oppimiskeskuksen koulutuksissa hyödynnetään verkko-oppimisympäristö Eerokkia. Kurssille ilmoittautumisen jälkeen koulutettavat saavat käyttäjätunnukset Eerokkiin.

Liite 5.3.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 5.3.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Ratateknisen oppimiskeskuksen kurssit löytyvät ROKin verkkosivuilta. Kurseille voi ilmoittautua verkkosivujen kautta.

Liite 5.3.6.2: Hakemuksiin vastaaminen

Lisätietoja: <https://rok.vayla.fi>.

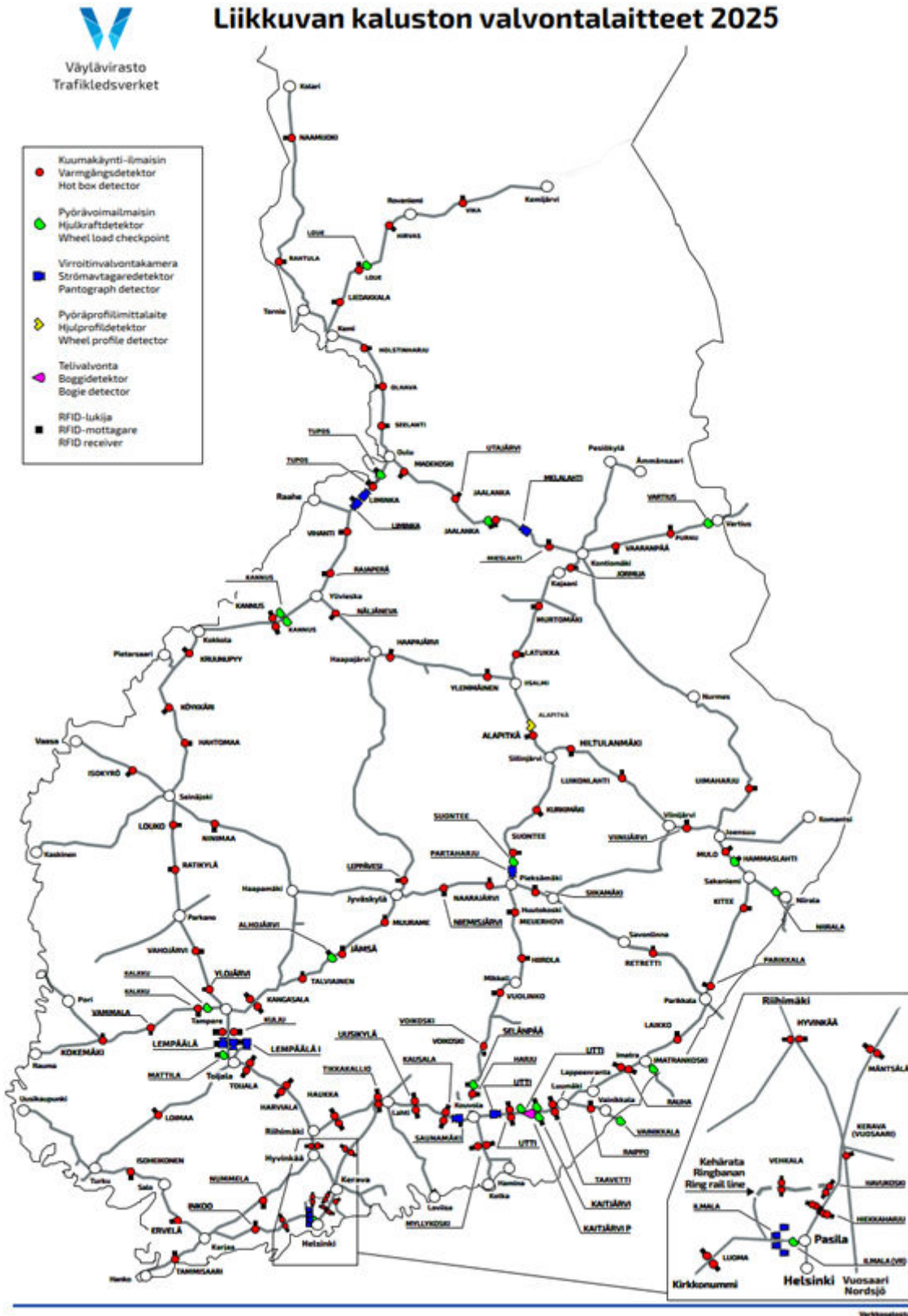
Liite 5.3.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Lisätietoja: <https://rok.vayla.fi>.

Liite 5.4: Liikkuvan kaluston valvonta

Liikkuvan kaluston valvontalaitteet

Rataverkolla sijaitsevat liikkuvan kaluston valvontalaitteet on esitetty kuvassa [1 Liikkuvan kaluston valvontalaitteet](#).



Kuva 1. Liikkuvan kaluston valvontalaitteet

Liite 5.5: Palvelukuvaus: Turvallisuuden valvontapalvelu

Liite 5.5.1: Yleisiä tietoja

Liite 5.5.1.1: Johdanto

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

Turvallisuuden valvontapalveluiden tavoitteena on järjestyksenvalvonnan, vartiointin ja teknisen valvonnan avulla parantaa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, turvallisuutta, viihtyisyyttä ja asiakaskokemusta. Henkilöturvallisuuden ja omaisuuden kohdistuvan ilkivallan, 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.

Liite 5.5.1.2: Palvelun ylläpitäjä

Fintraffic Oy

029 450 7000

viestinta@fintraffic.fi

Väyläviraston yhteyshenkilö Johanna Kivi

etunimi.sukunimi@vayla.fi

Liite 5.5.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 5.5.2: Palvelut

Liite 5.5.2.1: Turvalvomo

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

Turvalvomon päätehtäviä ovat:

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

Liite 5.5.3: Palvelun kuvaus

Liite 5.5.3.1: Turvalvomon toiminta-alue

Turvalvomon toiminta-alue on koko valtion omistama rataverkko. Pääpaino toiminnassa on pääkaupunkiseudun rautatieasemat. Turvalvomo toimii vartiointipalvelujen sekä kameravalvonnan operaatio- ja ohjauskeskuksena.

Liite 5.5.3.2: Turvalvomon sopimuksen osapuolet

Turvalvomon 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.

Liite 5.5.3.3: Aukioloajat

Turvalvomon palvelua tuotetaan 24/7, 365 päivää vuodessa.

Liite 5.5.3.4: Liittyminen palveluun

Ottamalla yhteyttä palvelun tuottajaan tai Väylävirastoon, voidaan neuvotella sopimukseen liittymisestä. Jokainen toimija tekee itsenäisen tilauksen palvelun tuottajalle.

Liite 5.5.4: Maksut**Liite 5.5.4.1: 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.

Liite 5.5.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 5.5.5: Käyttöehdot**Liite 5.5.5.1: Juridiset vaatimukset**

Jokainen sopimukseen osallistuja laatii oman tilauksen palvelun tuottajalle.

Salassapitovelvollisuudet sitovat kaikkia osapuolia.

Liite 5.5.5.2: Tekniset ehdot**Liite 5.5.5.3: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto**

Valtion rataverkon haltija (Väylävirasto) määrittää turvallisuuspalveluiden tuottamisen rajaukset alueillaan.

Liite 5.5.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 5.5.6.1: 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.

Liite 5.5.6.2: Hakemuksiin vastaaminen

Väylävirasto vastaa ilmoituksiin kohtuullisessa ajassa.

Liite 5.6: Suorituskannustinjärjestelmä

Tässä liitteessä kuvataan rataverkon haltijan ja rautatieyritysten välisen suorituskannustinjärjestelmän korvaukset ja niiden perusteet 1.1.2027 alkaen. Joulukuun 2026 osalta noudatetaan verkkoselostuksen 2026 mukaista järjestelmää.

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

Liite 5.6.1: Rataverkon haltijan vastuulla olevat poikkeamat

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

- H302 Muun toimijan henkilökuntaan liittyvä syy
 - mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rataverkon haltijasta tai liikenteenohjausyhtiöstä johtuvasta syystä.
- L6 Junan lähtöön liittyvä odotus -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - L606 Saaton viivästyminen johtuen infraviasta.
 - L608 Junan lähtöön liittyvä muu odotus, mikäli syy on rataverkon haltijan vastuulla.
- L7 Liikenteenhoitovirhe.
- P1 Ratainfran laiteviat, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - P116 Muut kuin radanpidon vastuulla olevat laiteviat.
- P2 Tietojärjestelmäviat, lukuun ottamatta seuraavia 2-tason syykoodeja:

- P201 Lähtötietojen puuttuminen, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen järjestelmässä.
- P202 Tekninen vika lähtövalmiusilmoituksen tekemisessä.
- P203 Muu liikennöitsijän vastuulla oleva tietojärjestelmähäiriö.
- P204 Ulkopuolisen tahon vastuulla oleva tietojärjestelmä- tai tietoliikennevika.
- P3 Valvontalaittevika.
- P4 Viestintä- /tietoliikenneviat
 - P401 RAILI-palvelu vain RAILI-verkon osalta.
 - P403 Muut viestintälaitte / -yhteyksiä, mikäli vika on ollut liikenteenohjauksen tai rataverkon haltijan vastuulla olevassa viestintälaitteessa / -yhteydessä.
- S1 Sähköjakeluhäiriö, lukuun ottamatta seuraavia 2-tason syykoodeja:
 - S102 Tehon rajoitus
 - S103 Kantaverkkovika/-rajoitus.
- S2 Sähköratavika.
- T3 Ratarikko/este radalla.
- R2 Ratatyön sovitun ajan ylitys.
- R3 Liikennerajoite ratatyön jälkeen.
- R4 Ratatyön toteutus poikkeaa suunnitellusta.
- I4 Muu syy
 - mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rataverkon haltijasta tai liikenteenohjausyhtiöstä johtuvasta syystä.

Liite 5.6.2: Rautatieyrityksen vastuulla olevat poikkeamat

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

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

- K5 Irrotus.
- K6 Katsastamaton kalusto.
- V1 Veturipula.
- V2 Veturivika, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - V207 lovipyörä.
- V3 Vetovoimasta johtuva nopeuden alennus tai tehon puute.
- V4 Katsastamaton vetokalusto.
- A2 Aikataulusuunnittelun virhe, lukuun ottamatta 2-tason syykoodia:
 - A201 Ajoajat ja/tai pysähdysajat kumulatiivisesti suunniteltua pidemmät.
- L6 Junan lähtöön liittyvä odotus -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - L604 Saaton viivästyminen johtuen kalusto- tai veturiviasta.
 - L605 Saaton viivästyminen johtuen junanmuodostuksesta.
 - L608 Junan lähtöön liittyvä muu odotus, mikäli syy on rautatieyrityksen vastuulla.
- P116 Muut kuin radanpidon vastuulla olevat laiteviat, mikäli syy on rautatieyrityksen vastuulla.
- P2 Tietojärjestelmäviat -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - P201 Lähtötietojen puuttuminen, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen järjestelmässä.
 - P202 Tekninen vika lähtövalmiusilmoituksen tekemisessä.
 - P203 Muu liikennöitsijän vastuulla oleva tietojärjestelmähäiriö.
- P4 Viestintä- /tietoliikenneviat -syykoodin 2-tason syykoodit:
 - P401 RAILI-palvelu, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen RAILI-puhelimessa.
 - P403 Muut viestintälaitte / -yhteysviat, mikäli vika on ollut rautatieyrityksen vastuulla olevassa viestintälaitteessa / -yhteydessä.
- I4 Muu syy
 - mikäli selitteestä käy ilmi myöhästymisen aiheutuneen selkeästi rautatieyrityksestä johtuvasta syystä.

Liite 5.6.3: Maksun määräytyminen

Junien aikataulun mukaisen kulun mittaamista varten on määritelty junien seuranta-asetat ([Liite 5.7: Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat \(S\)](#)). Lisäksi junan lähtö- ja määräasema on aina automaattisesti seuranta-asema. Junalle voi syntyä lisämyöhästymistä kahden peräkkäisen seuranta-asetan välillä tai yhdellä seuranta-asetalla. 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 [Liite 5.6.1: Rataverkon haltijan vastuulla olevat poikkeamat](#) tai [Liite 5.6.2: Rautatieyrityksen vastuulla olevat poikkeamat](#) kuvatuista syistä syntynyt lisämyöhästyminen 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.

Liite 5.6.4: Keskimääräisen myöhästymisen huomiointi suoritusmaksujärjestelmässä

Keskimääräinen myöhästyminen tarkoittaa, kuinka paljon juna on keskimäärin myöhässä matkansa aikana pois lukien osuudet, joina juna kulkee etuajassa. Menettelyllä voidaan tarvittaessa puuttua rautatieyritysten asetetun laskennallisen kynnyksen ylittäviin, toistuviin myöhästymisiin. Väylävirasto ei kuitenkaan ryhdy toimenpiteisiin, jos kynnyksen 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 myöhästyminen 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 myöhästyminen 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 myöhästyminen lasketaan tarkasteluvälin alku- ja loppupisteiden myöhästymisten keskiarvoina. Mikäli liikennepaikkavälin toisessa päässä juna on etuajassa ja toisessa myöhässä, lasketaan keskimääräinen myöhästyminen 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 junatyypin- ja liikenteenharjoittajakohtaiset keskiarvot, joita verrataan kynnysarvoihin.

Kynnysarvot

Keskimääräistä myöhästymistä verrataan junatyypeittäin ja yrityksittäin ennalta asetettuun, selvästi tavanomaisesta poikkeavaan myöhästymisen kynnysarvoon. Kynnysarvot keskimääräiselle myöhästymiselle ovat:

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

Kynnysarvon ylittämistä seuraavat toimenpiteet

Väylävirasto seuraa kynnysarvojen täyttymistä kuukausitasolla. Ensisijaisesti Väylävirasto puuttuu keskimääräisen myöhästymisen kynnysarvon ylittäneen rautatieyrityksen suoriutumiseen huomautuksella ja kuulemismenettelyllä, mikäli kynnysarvo on ylittynyt kahtena peräkkäisenä kuukautena. Mikäli suoriutuminen jatkuu heikkona, voi Väylävirasto sanktioida rautatieyritystä.

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

Liite 5.6.5: Tarkennuksia suorituskannustinjärjestelmän soveltamiseen

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

Suorituskannustinjärjestelmän mukaista korvausta ei makseta kolmannesta osapuolesta johtuvasta syystä. Suorituskannustinjärjestelmän piiriin kuulumattomia tapauksia, joissa häiriön aiheuttajana on ulkopuolinen tekijä, ovat esimerkiksi:

- Ilkivalta (esim. turvalaitteisiin tai junakalustoon kohdistunut ilkivalta).
- Maantie-, ilma- tai vesiliikenneonnettomuus.
- Yksityinen maanomistaja.
- Radan lähellä tehtävä työ, johon Väylävirasto ei ole osallistunut.

- Turvalaitevika, joka johtuu yli 6 tuntia kestäneestä yleisen verkon sähkökatkosta tai useista peräkkäisistä katkoista. Suorituskannustinjärjestelmän ulkopuolelle jää se osuus vian kokonaiskestosta, joka ylittää 6 tuntia.

Ylivoimaisista esteistä johtuvat suoritushäiriöt eivät myöskään kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin. Osapuolet sopivat suorituskannustinjärjestelmän korvausten käsittelyn yhteydessä siitä, milloin radan käytettävyyden poikkeama tai rautatieyrityksen toiminnan häiriö on johtunut ylivoimaisesta esteestä. Ylivoimaisia esteitä voivat olla esim. poikkeukselliset luonnon olosuhteet ja onnettomuudet.

Muita tarkennuksia

- Ratatyön sovitusajan ylitys ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin, jos työraon alkua on siirretty myöhässä kulkeneen junaliikenteen vuoksi, kun myöhästymisen aiheutunut radanpitäjän suorituskannustinjärjestelmän piiriin kuulumattomasta syystä. Tällöin suorituskannustinjärjestelmän ulkopuolelle jää enintään vastaavan pituinen aika kuin työraon alkua on siirretty.
- Sellainen peruutus, joka on tehty myöhästymisen leikkaamiseksi ja matkustajat kuljetettu korvaavin kuljetuksin, ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Sekundääriset peruutukset (esim. kalusto ei päässyt lähtöpaikalleen, koska oli vikaantumisen tai turvalaitevian takia jäänyt edelliselle matkalle) eivät pääsääntöisesti kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin. Saaton viivästymiseen tai perumiseen liittyvä tapaukset, jotka johtuvat junanmuodostamisesta, kalusto- tai infraviasta, kuuluvat suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Junavuoron peruminen ja korvaaminen linja-autolla junan aikataulun mukaisesti ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Kun henkilöliikenteessä kytkeytymisen epäonnistuksessa 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.
- Jos juna myöhästyy veturi- tai kalustovian takia, mutta se pystyy jatkamaan matkaansa esimerkiksi alennetulla nopeudella, niin myöhemmin matkan aikana ongelman poistamiseksi tehdystä veturin vaihdosta tai vikaantuneen vaunun poistosta aiheutunut myöhästymisen ei kuulu suorituskannustinjärjestelmän piiriin.
- Jos juna sekä myöhästyy että perutaan saman suorituskannustinjärjestelmän piiriin kuuluvan syyn takia, niin junan peruminen kuuluu suorituskannustinjärjestelmän piiriin mutta myöhästymisen ei.

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 liikenteenohjaukselta 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.

Liite 5.7: Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat (S)

Taulukko 1. Suorituskannustinjärjestelmän seuranta-asetat (S)

	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 tavarava	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 tavarava	IMT			S	S	S	S
Inkeroinen	IKR	S	S	S	S	S	S
Joensuu asema	JNS	S		S	S	S	S

Taulukko jatkuu...

	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Joensuu Peltola	PLT			S	S	S	S
Joensuu Sulkulahti	SUL			S	S	S	S
Juurikorpi	JRI	S	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
Kauppilamäki	KPL				S	S	
Keitele- pohja	KTP			S	S	S	S
Kemi	KEM	S		S	S	S	S
Kemijärvi	KJÄ	S		S	S	S	S
Kerava asema	KE		S				
Keuruu	KEU	S					
Kirkkonummi	KKN	S	S				
Kirkniemi	KRN			S	S	S	S
Kitee	KIT	S		S	S	S	S
Kokemäki	KKI	S		S	S	S	S
Kokkola	KOK	S		S	S	S	S
Kolari	KLI	S		S			S
Kommila	KMM			S	S	S	S

Taulukko jatkuu...

	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Kontiomäki	KON	S		S	S	S	S
Kontiomäki kolmioraide	R934			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					

Taulukko jatkuu...

	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Lappohja	LPO			S	S	S	S
Lentoasema	LEN		S				
Leppävaara	LPV	S	S				
Lieksa	LIS	S					
Loimaa	LM	S					
Luumäki	LÄ	S		S	S	S	S
Maanselkä	MLK			S	S	S	S
Mikkeli	MI	S		S	S	S	S
Moskova	MVA	S					
Myllyoja	MYL			S	S	S	S
Mynttilä	MYT			S	S	S	S
Mäntsälä	MLÄ		S				
Mänttä	MÄN			S	S	S	S
Mäntyharju	MR	S					
Niirala	NRL	S		S	S	S	S
Nurmes	NRM	S		S	S	S	S
Orivesi	OV	S		S	S	S	S
Oulainen	OU				S	S	
Oulu asema	OL	S		S	S	S	S
Oulu Noke-la	NOK			S	S	S	S
Oulu tavara	OLT			S	S	S	S
Oulunkylä	OLK		S				

Taulukko jatkuu...

	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Parikkala	PAR	S		S	S	S	S
Parkano	PKO	S					
Pasila tavara	PSLT	S					
Pello	PEL	S					
Pesiökylä	PSK			S	S	S	S
Pieksämäki asema	PM	S		S	S	S	S
Pieksämäki lajittelu	PMLA			S	S	S	S
Pieksämäki tavara	PMT			S	S	S	S
Pieksämäki Temu	TMU			S	S	S	S
Pietari	PTR	S					
Pietarsaari	PTS			S	S	S	S
Pihtipudas	PP			S	S	S	S
Pori	PRI	S		S	S	S	S
Pyhäsalmi	PHÄ			S	S	S	S
Pännäinen	PNÄ	S					
Raahe	RHE			S	S	S	S
Rauma	RMA			S	S	S	S
Riihimäki asema	RI	S	S	S	S	S	S
Riihimäki kolmioraide	R060	S	S	S		S	S
Riihimäki lajittelu	RILA			S	S	S	S

Taulukko jatkuu...

	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Riihimäki tavara	RIT			S	S	S	S
Ristijärvi	RJV			S	S	S	S
Rovaniemi	ROI	S		S			S
Saarijärvi	SRJ			S	S	S	S
Salo	SLO	S					
Savonlinna asema	SL	S					
Seinäjoki asema	SK	S		S	S	S	S
Siilinjärvi asema	SIJ	S		S	S	S	S
Sköldvik	SLD			S	S	S	S
Suonenjoki	SNJ	S					
Tampere asema	TPE	S	S	S	S	S	S
Tampere tavara	TPET			S	S	S	S
Tampere Viinikka	VKA			S	S	S	S
Tikkurila asema	TKL	S	S				
Toijala	TL	S	S				
Tornio-Iitäinen	TRI	S					
Turku asema	TKU	S		S	S	S	S
Turku satama	TUS	S					

Taulukko jatkuu...

	Lyhenne	Kaukoliikenne	Lähiliikenne	Tavaraliikenne	Työkone	Veturi	Koeajo
Turku tavarava	TKUT			S	S	S	S
Tuupovaara	TPV			S	S	S	S
Uimaharju	UIM			S	S	S	S
Vaala	VAA	S					
Vaasa	VS	S		S	S	S	S
Vainikkala asema	VNA	S		S	S	S	S
Valtimo	VLM			S	S	S	S
Vammala	VMA	S					
Vantaankoski	VKS		S				
Varkaus	VAR	S					
Vartius	VUS			S	S	S	S
Vihanti	VTI	S					
Viipuri	VYB	S					
Vilppula	VLP	S		S	S	S	S
Vuokatti	VKT			S	S	S	S
Ylivieska	YV	S		S	S	S	S
Äänekoski	ÄKI			S	S	S	S

Liite 6: Rataverkon käyttö

Liite 6.1: Operatiivisen toiminnan vastuut

Liite 6.2: Turvallisuusasiat

Liite 6.1: Operatiivisen toiminnan vastuut

Yleiset edellytykset rautatieliikenteen harjoittamiseksi on kuvattu verkkoselostuksen luvussa [3.2.1 Edellytykset ratakapasiteetin hakemiselle](#). Lisäksi operatiivisen toiminnan roolit ja vastuut eri osapuolten välillä monitoimijaympäristössä riippuvat siitä, mitä eri toimijoiden välisiin sopimuksiin on kirjattu. Rataverkon haltija kohtelee kaikkia osapuolia tasapuolisesti ja kantaa vastuun liikenteenohjauksen toiminnasta. Operatiivisessa (24/7) toiminnassa:

Liikennöitsijän velvollisuuksiin kuuluu

- Tuotantonsa suunnittelu, mikä voi sisältää mahdollisesta ostosopimuksesta riippuen esimerkiksi aikataulujen, kalustokierron, varikkotoimintojen sekä henkilöstökierron suunnittelun, markkinoinnin ja myynnin, liikennöinnin, häiriötilanteisiin varautumisen sekä korvaavien kuljetusten järjestämisen.
- Toimittaa rataverkon haltijan ohjeistuksen mukaiset tiedot aikatauluista, kalustokierroista, junakokoonpanoista ja niihin liittyvistä operatiivisista muutoksista raiteistonkäyttötiedon hallitsemiseksi.
- Tehdä tiivistä yhteistyötä liikenteenohjauksen kanssa kaluston siirtämiseksi tarvittaessa pois raiteelta tai ratapihan osalta esimerkiksi infran tai kaluston vikatilanteessa.
- Ottaa vastaan liikenteenohjauksen ilmoitukset tilapäisistä, muuttuneista olosuhteista, kuten käytettävissä olevan kapasiteetin äkillisistä rajoitteista ja sopeuttaa toiminta niihin (ostosopimuksesta riippuen esimerkiksi kiireellisen ratakapasiteetin hakeminen, myönnetyn kapasiteetin peruminen, matkustajien informoiminen ennen asemalle saapumista ja junissa).
- Liikennöidä junia ennakkoon laadittujen suunnitelmien mukaisesti ja raportoida poikkeamista ja niiden syistä täsmällisyyden syykoodiluokituksen mukaisesti sekä pyrkiä osaltaan mahdollisimman aikataulun mukaiseen liikennöintiin.
- Noudattaa rataverkon haltijan verkkoselostuksessa ja radanpidon ohjeluetelossa antamia ohjeita ja ilmoittaa turvallisuuspoikkeamista rataverkon haltijan ohjeistuksen mukaisesti.
- Osallistua operaatioryhmän toimintaan (ks. luku [6.2.3 Häiriötilanteet](#)).

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 luettuna kapasiteetin rajoittaminen tarvittaessa.
- Informoida matkustajia lähtevistä ja saapuvista junista sekä niiden käyttämistä raiteista asemilla ja laiturialueilla.
- Tarjota reaaliaikaista dataa rajapintojen kautta liikennöitsijöiden hyödynnettäväksi.

Liite 6.2: Turvallisuusasiat

Turvallisuuspoikkeamista ilmoittaminen sekä turvallisuustietojen toimittaminen

Rataverkon haltija vastaa rataverkkonsa turvallisuudesta. Rautatieliikenteen harjoittajan täytyy ilmoittaa havaitsemastaan onnettomuudesta, turvallisuuspoikkeamasta, vaaratilanteesta, rikoksista, uhista ja poikkeavista tapahtumista 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 ohjeen *Turvallisuuspoikkeamien ja -havaintojen ilmoittaminen ja käsittely* (ks. Rautatieohjeet) 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, vioista, puutteista ja vaurioista ilmoittaminen

Rautatieliikenteen harjoittajien on viipymättä ilmoitettava rataverkon haltijan liikenteenohjaukselle havaitsemistaan rataverkkoon kohdistuvista vahingoista sekä ratainfraassa havaituista, välitöntä korjaamista edellyttävistä vioista ja puutteista. Tapahtumien selvittämiseksi rautatieliikenteen harjoittajan on oltava yhteydessä rataverkon haltijan valtuuttamaan rataisännöitsijään. Rataverkon

haltija on velvollinen ilmoittamaan rautatieliikenteen harjoittajille havaitsemistaan rautatieliikenteen harjoittajien kalustoon kohdistuvista vahingoista tai kaluston vikaantumisesta.

Ratapihojen työturvallisuus

Rataverkon haltija vastaa siitä, että ratapihojen infrastruktuuri on liikennöitävässä, lainsäädännön, määräysten ja ohjeiden ml. RATO (ratatekniset ohjeet) mukaisessa sekä työturvallisuuden kannalta lainsäädännön mukaisessa 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.

Liite 7: Palvelupaikat

Liite 7.1: Palvelupaikan kuvaus: Matkustajaliikenteen asemat

Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asemat

Liite 7.3: Muiden omistamat matkustaja-asemat

Liite 7.4: Palvelupaikan kuvaus: Raakapuun kuormauspaikat

Liite 7.5: Raakapuun kuormauspaikat

Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat

Liite 7.7: Palvelupaikan kuvaus: Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu

Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet)

Liite 7.9: Palvelupaikan kuvaus: Valtion rataverkon vaarallisten aineiden ratapihojen ja tilapäisten säilytyspaikkojen käytöstä

Liite 7.10: Palvelupaikan kuvaus: Ilmalan ratapihan peruspalvelut

Liite 7.11: Palvelupaikan kuvaus: Raivaus- ja pelastuspalvelu

Liite 7.12: Palvelupaikan kuvaus: Sähköenergian siirtopalvelu

Liite 7.13: Palvelupaikan kuvaus: Liikenteen laadun valvomo ja kaluston valvontalaitteet

Liite 7.14: Palvelupaikan kuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset (1500 V ja 400 V)

Liite 7.1: Palvelupaikan kuvaus: Matkustajaliikenteen asemat

Liite 7.1.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.1.1.1: 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.

Liite 7.1.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto

Kiinteistöyksikkö ja Radanpidon teettäminen -yksikkö

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liite 7.1.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.1.2: Palvelut

Liite 7.1.2.1: Matkustajaliikenteen asemat

Väylävirasto valtion rataverkon haltijana omistaa ja tarjoaa pääsyn kaikkien henkilöliikenteen asemien raiteille ja matkustajalaitureille. Henkilöliikennepaikat ja niiden laituripituudet esitetään liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#). Edellämämainitussa liitteessä esitetään suluissa myös ne laiturit, joita rataverkon haltija ei pidä kunnossa. Näiden laitureiden käytön turvallisuudesta ja kulusta yleisiltä alueilta laiturialueille vastaa laituria käyttävä liikennöitsijä. Henkilöliikenteen asemat on esitetty karttapalvelussa.

Tiedot Väyläviraston omistamista, matkustaja-asemilla sijaitsevista asemarakennuksista ja muista vuokrattavissa olevista tiloista (ml. lipunmyyntiin käytettävistä olevista tiloista ja lipunmyyntiautomaattien sijoittamisesta) esitetään liitteissä [Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asemat](#). Muiden tahojen omistamien tilojen luettelo yhteystietoineen esitetään liitteessä [Liite 7.3: Muiden omistamat matkustaja-asemat](#).

[Avoin tietopankki asemanseutujen kehittämisestä.](#)

Liite 7.1.2.2: Matkustajainformaatio- ja kuulutustietojärjestelmä

Väylävirasto vastaa asemilla ja laiturialueilla olevista informaatiojärjestelmistä, joihin kuuluvat asema-alueella olevat suuntaopasteet, asemannimi- ja raidenumero-opasteet sekä aikataulukaaipit.

Aikataulukaapeissa 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.

Liite 7.1.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.1.3.1: Luettelo palvelupaikan osista

Väyläviraston henkilöliikenneteen liikennepaikat on esitetty liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#).

Väyläviraston omistuksessa olevat matkustaja-asetat ja niiden vuokrattavissa olevat tilat on listattu verkkoselostuksen liitteessä [Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asetat](#). Vuokrattavissa olevat tilat on jaoteltu odotustiloihin, toimistotiloihin, sosiaalitaloihin ja liiketiloihin.

Liite 7.1.3.2: Palvelupaikan osan nimi

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

Liite 7.1.3.3: Sijainti

Väyläviraston henkilöliikenteen liikennepaikat on esitetty liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#).

Valtion rataverkon haltijan omistamien matkustaja-asettien osoitteet on esitetty verkkoselostuksen liitteessä [Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asetat](#) ja karttapalvelussa.

Liite 7.1.3.4: 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.

Liite 7.1.3.5: Tekniset ominaispiirteet

Tiedot matkustaja-asemien vuokrattavista tiloista ja niiden ominaispiirteistä on esitetty verkkoselostuksen liitteessä [Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asetat](#).

Liite 7.1.3.6: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Matkustaja-asemien teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu muutoksia.

Liite 7.1.4: Maksut**Liite 7.1.4.1: Tiedot maksuista**

Rataverkon haltijan matkustaja-asemien suuntaa antavat vuokrahinnat on esitetty liitteessä [Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asetat](#).

Kohteiden käypä vuokra määritetään tarkemmin ennen jokaista vuokrausta. Vuokratason määrittämisessä lähtökohtana on paikkakunnan todellinen hintataso.

Liite 7.1.4.2: Tiedot alennuksista

Matkustaja-asemien vuokriin ei myönnetä alennuksia. Rakennusten kunnostustöiden vastineeksi voidaan tapauskohtaisesti harkita alennuksia.

Liite 7.1.5: Käyttöehdot**Liite 7.1.5.1: Juridiset vaatimukset**

Matkustaja-asemien tilojen käytöstä laaditaan vuokrasopimus.

Liite 7.1.5.2: Tekniset ehdot

Yksittäisten palvelupaikkojen teknisiä ehtoja ja tietoja on esitetty asemakohtaisesti verkkoselostuksen liitteessä [Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asetat](#).

Liite 7.1.5.3: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon haltija ei aseta yleisiä rajoituksia matkusta-asemien käytölle. Tilojen käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan vuokrasopimuksen solmimisen yhteydessä.

Liite 7.1.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen**Liite 7.1.6.1: 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.

Liite 7.1.6.2: Hakemuksiin vastaaminen

Matkustaja-asemien tilojen vuokrausta koskeviin hakemuksiin vastataan Rautatiealan sääntelyelimen asettamien määräaikaisten (Dnro TRAFICOM/270984/ 03.06.04/2019) puitteissa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi.

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Matkusta-asemien tilojen vuokraamiseen sisältyy usein mm. tilojen näyttöjä, kuntotarkastuksia ja soveltuvuusarvioita. 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 sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa myös muiden samalla alueella toimivien palveluntarjoajien kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa matkustaja-asemien vuokraamiseksi (2017/2177 artikla 10).

Liite 7.1.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot matkustaja-asemien vapaista, vuokrattavissa olevista tiloista saa valtion rataverkon haltijalta. Tietoa ylläpidetään verkkoselostuksen liitteessä [Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asetat](#) verkkoselostuksen julkaisemisen ja päivittämisen yhteydessä.

Liite 7.2: Väyläviraston matkustaja-asetat

Linkki: [Liite 7.2 Väyläviraston matkustaja-asetat -taulukko](#)

Liite 7.3: Muiden omistamat matkustaja-asetat

Taulukko 1. Muiden omistamat matkustaja-asetat

Liikenne- paikka	Rakennus	Palvelupaik- kan ylläpi- täjä	Aikataulu- näyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliiken- teen toimitiloista
Akaa, Toijala	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Espoo	Asemasilta	Espoon kau- punki, Tila- palvelut-lii- kelaitos	On	Ei vapaita tiloja. Lisätietoja Espoon kaupun- ki, Tilapalvelut -liikelaitos
Espoo, Kauk- lahti	Asemara- kennus	Senaatin Asema-alu- eet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Hamina	Liikenne- paikkarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hanko	Asemara- kennus	Yksityiso- mistuksessa	Ei	Ei matkustajakäytössä
Helsinki, Kannelmäki	Asema	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL	On	HKL, Isännöinti

Taulukko jatkuu...

Liikenne- paikka	Rakennus	Palvelupaikan ylläpitäjä	Aikataulunäyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliikenteen toimitiloista
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/palveluntuottajat/ammattiliikenne-raiteilla/rautateiden-verkkoselostus/palvelupaikan-kuvaukset
Helsinki, Pohjois-Haaga	Asema	Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL	On	HKL, Isännöinti
Helsinki	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hyvinkää	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Hämeenlinna	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Iisalmi	Asemarakennus	Senaatin Asema-alueet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Imatra	Imatra	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Imatra	Imatra	Kiinteistö Oy Imatran keskusasema	On	REIM Imatra Oy
Joensuu	Asemarakennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	Ei matkustajakäytössä. Uusi odotustila Joensuun kaupungin matkakeskuksessa
Jyväskylä	Jyväskylä	Jyvä-Parkki Oy	On	Jyvä-Parkki Oy, kiinteistöasiat (vapaat tilat ja hinnat)

Taulukko jatkuu...

Liikenne- paikka	Rakennus	Palvelupai- kan ylläpi- täjä	Aikataulu- näyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliiken- teen toimitiloista
Järvenpää	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kajaani	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kannus	Asemara- kennus	Yksityiso- mistuksessa	On	
Kauniainen	Asemara- kennus	Senaatin Asema-alu- eet Oy	Ei	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Kemi	Asemara- kennus	Senaatin Asema-alu- eet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Kemijärvi	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kerava	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kirkkonummi	Asemara- kennus	Yksityiso- mistuksessa	On	
Kokkola	Asemara- kennus	Kokkolan kaupunki	On	Kokkolan kaupunki
Kolari	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kotka	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kouvola	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kuhmo, Var- tius	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Kuopio	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹

Taulukko jatkuu...

Liikenne- paikka	Rakennus	Palvelupai- kan ylläpi- täjä	Aikataulu- näyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliiken- teen toimitiloista
Lahti	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Lapinlahti	Asemara- kennus	Nelson Hou- se Oy	On	Nelson House Oy, Lapinlahti. Ei vapaita tilo- ja.
Lappeenran- ta	Asema- ja tullirakennus	Senaatin Asema-alu- eet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Mikkeli	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Oulainen	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Oulu	Asemara- kennus	Senaatin Asema-alu- eet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Parikkala	Asemara- kennus	Parikkalan kunta	On	Parikkalan kunta, Rakentamispäällikkö.
Parkano	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Pieksämäki	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Pori	Asemara- kennus	Senaatin Asema-alu- eet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Raasepori	Asemara- kennus	A&N Invest Oy Ab	On	A&N Invest Oy Ab
Riihimäki	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asetat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Rovaniemi	Asemara- kennus	Senaatin Asema-alu- eet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/

Taulukko jatkuu...

Liikenne- paikka	Rakennus	Palvelupai- kan ylläpi- täjä	Aikataulu- näyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliiken- teen toimitiloista
Seinäjoki	Asemara- kennus	Senaatin Asema-alu- eet Oy	On	https://www.senaatti.fi/asema-alueet/
Siilinjärvi	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Tampere	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Tohmajärvi, Niirala	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Turku	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Turku, Kupit- taa	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	On	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Tuusula, Jo- kela	Asemara- kennus	VR-Yhtymä Oyj	Ei	VR Verkkoselostus, Matkustaja-asemat (vapaat tilat ja hinnat) ¹
Vaasa	Asemara- kennus, uusi odotustila	Vaasan kau- punki	On	Airaksinen Capital Oy, Vaasa. Tiloja on va- paana.
Vantaa, Avia- polis	Asemasilta, seisake	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Ki- vistö	Asemara- kennus	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Lei- nelä	Asemasilta, seisake	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Lou- hela	Asemara- kennus	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Mar- tinlaakso	Asemara- kennus	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.
Vantaa, Myyrämäki	Asemara- kennus	Vantaan kaupunki	On	Vantaan kaupunki, Tilakeskus.

Taulukko jatkuu...

Liikenne- paikka	Rakennus	Palvelupaikan ylläpitäjä	Aikataulunäyttö	Lisätietoa vuokrattavista rautatieliikenteen toimitiloista
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/fi/vrgroup/yrityksemme/liiketoiminta/kiinteistot/yksityisraiteiden-verkkoselostus/palvelukuvaukset/tilanvuokraustoiminta/matkustaja-asetat-ja-muut-asema-alueen-tilat/>

Liite 7.4: Palvelupaikan kuvaus: Raakapuun kuormauspaikat

Liite 7.4.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.4.1.1: 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.

Liite 7.4.1.2: 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 Ratojen kunnossapito -osasto. Yhteystiedot löytyvät rataverkon haltijan verkkosivuilta.

Valtion rataverkon kuormauspaikkojen raiteiston käyttöä koskevissa asioissa yhteystahona toimii Väyläviraston Rataverkon käyttö -osasto.

Liite 7.4.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.4.2: Palvelut

Liite 7.4.2.1: 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 [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#), [Liite 7.5: Raakapuun kuormauspaikat](#) sekä verkkoselostuksen karttapalvelussa.

Liite 7.4.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.4.3.1: Luettelo palvelupaikan osista

[Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) taulukkoon merkinnällä "K" merkityt valtion rataverkon tavaraliikenneterminaalit ovat pääsääntöisesti raakapuun kuormauspaikkoja. Merkintä "Y" tarkoittaa yksityistä kuormausaluetta, jonka vuokrauksesta vastaa alueen omistaja.

[Liite 7.5: Raakapuun kuormauspaikat](#) sisältää luettelon ja tarkemmat tiedot Väyläviraston kuormauspaikoista.

Liite 7.4.3.2: Palvelupaikan osan nimi

Raakapuunkuormauspaikat nimetään sijaintipaikkakunnan rautatieliikennepaikan mukaan ja nimeen lisätään tarvittaessa tarkenne.

Liite 7.4.3.3: Sijainti

Valtion rataverkon raakapuun kuormauspaikkojen sijainnit on kuvattu liitteissä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#), [Liite 7.5: Raakapuun kuormauspaikat](#) sekä verkkoselostuksen karttapalvelussa. Liitteiden taulukoissa on merkintä, jos liikennepaikalta on yhteys valtion rataverkolta yksityisraiteelle.

Liite 7.4.3.4: Aukioloajat

Valtion rataverkon raakapuukuormauspaikat ovat pääsääntöisesti käytössä kaikkina viikonpäivinä ympäri vuoden. Joidenkin kuormauspaikkojen osalta liikennöintiä ja lastausta/purkutoimintaa on voitu rajoittaa. Lisätietoja antaa Väyläviraston Ratojen kunnossapito -osasto (ks. kohta [Liite 7.4.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä](#)).

Liite 7.4.3.5: Tekniset ominaispiirteet

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

Kuormauspaikkojen käyttö kuormien purkupaikkoina tarkastellaan tapauskohtaisesti tarpeen mukaan.

Liite 7.4.3.6: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Nykyisten kuormauspaikkojen teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu merkittäviä muutoksia. Sänkimäen kehittäminen (kuormauspaikan laajennus ja Sänkimäki-Ruokosuo sähköistys) ja Kontiomäen kehittäminen (kuormauspaikan laajennus) ovat suunnitteluvaiheessa. Toimenpiteiden toteutettavuus ja toteuttamisaikataulu täsmentyy suunnittelun edetessä. Kontiomäen toimenpiteiden toteuttaminen on tarkoitus aloittaa loppuvuonna 2025 tai vuonna 2026, Sänkimäen vuonna 2026. Uusien kuormauspaikkojen rakentamisesta ja muutoksista nykyisten kuormauspaikkojen ominaisuuksiin ilmoitetaan verkkoselostuksen liitteessä [Liite 7.5: Raakapuun kuormauspaikat](#).

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).

Liite 7.4.4: Maksut

Liite 7.4.4.1: 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.

Liite 7.4.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.4.5: Käyttöehdot

Liite 7.4.5.1: Juridiset vaatimukset

Raakapuun kuormauspaikkojen raiteiston käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan rataverkon käyttö sopimuksissa. Kuormauspaikoille, joilla toimii useita rautatieliikenteen harjoittajia, laaditaan Väyläviraston johdolla tarvittaessa ratapihasopimus. Lisätietoja verkkoselostuksen luvussa [3.3 Rataverkon käytön sopimukset](#).

Varastointialueiden käytöstä tehdään Väyläviraston kanssa puunkuormausalueiden vuokra- ja käyttöoikeussopimus. Yhteystahona toimii Väyläviraston Ratojen kunnossapito -osasto (ks. [Liite 7.4.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä](#)).

Liite 7.4.5.2: 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 Ratojen kunnossapito -osaston kanssa.

Liite 7.4.5.3: 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 Ratojen 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 sopimus pohjan mukaisesti. Lisätietoa [Rataverkon haltijoiden välisestä sopimuksesta](#).

Liite 7.4.5.4: IT-järjestelmät

Kuormauspaikkojen tulo-/lähtöraiteet näkyvät Fintraffic Raide Oy:n tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Ratapihojen raiteiden kapasiteetin hallinnassa käytetään SAAGA-tietojärjestelmää.

Liite 7.4.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 7.4.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Säännölliset tarpeet (sopimustaso)

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. Rataverkon haltija kutsuu koolle tarvittaessa ratapihasopimusneuvottelun päällekkäisten käyttötarpeiden yhteensovittamiseksi.

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 Ratojen kunnossapito -osastolle (ks. [Liite 7.4.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä](#)).

Tilapäiset tarpeet

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee ilmoittaa aikataulukauden sisällä tapahtuvat tilapäiset, määräaikaisten raikapaun kuormausraidetarpeet SAAGA-raidevarauksella, jolloin Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaus käsittelee hakemuksen ja päättää kapasiteetin jakamisesta. Kapasiteetin jakamisessa huomioidaan liikennepaikalla mahdollisesti voimassa oleva ratapihasopimus. Kapasiteettiohjaus yhteensovittaa ristiriitaiset tai päällekkäiset hakemukset ja koordinoi raidetarpeet eri rautatieliikenteen harjoittajien välillä.

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

Rautatieliikenteen harjoittajan on huolehdittava, että varaus löytyy tietojärjestelmistä ja että sen voimassaolo päätetään heti, kun kuormausraidetarve päättyy.

Liite 7.4.6.2: Hakemuksiin vastaaminen

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

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisien tietojen selvittyä. Hakemusten käsittelyn osalta yhteyshenkilönä on käytösopimusten osalta Rataverkon käyttö -osaston sopimusvastaava ja tilapäisten tarpeiden osalta Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaus (ks. [Liite 7.4.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä](#) ja [Liite 7.4.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset](#)).

Varastoalueiden vuokraamista koskeviin hakemuksiin vastaa Väyläviraston Ratojen kunnossapito -osasto (ks. [Liite 7.4.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä](#)).

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

Liite 7.4.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta raidekapasiteetista näkyvät SAAGA-järjestelmässä. Tiedot tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät RUMA-järjestelmässä. Tietoa voi kysyä myös Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnittelusta, kapasiteettiohjauksesta tai liikenteenohjauksesta. Varastointialueiden varaustilanteesta lisätietoja antaa Väyläviraston Ratojen kunnossapito -osasto (ks. [Liite 7.4.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä](#)).

Liite 7.5: Raakapuun kuormauspaikat

Taulukko 2. Raakapuun kuormauspaikat

Rataverkon raakapuun kuormauspaikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuormausraiteet	Kiskotus	Kuormausraiteen käyttöpiikkuus	Sähkövedon käyttömahdollisuus	Yksityisraideyhteys
Alavus	Orivesi-Seinäjoki	373+445	r834	K30	664	ei	
Arola	Kontiomäki-Vartiusraja	707+668	r464	54E1	705	ei	
Eno	Joensuu-Nurmes	660+170	r253	54E1	625	ei	
Haapajärvi	Ilalmi-Ylivieska	649+205	r571	54E1	650	kyllä	
Haapajärvi	Ilalmi-Ylivieska	649+205	r572	54E1	650	kyllä	
Haapamäki	Orivesi-Seinäjoki	300+235	r410	54E1	721	ei	
Hammassaari	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	
Hyrynsalmi	Kontiomäki-Ämmänsaari	704+601	r203	60E1	796	ei	

Taulukko jatkuu...

Rataverkon raakapuun kuormausta paikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuormaustaritteet	Kiskotus	Kuormaustariteen käyttöpi-tuus	Sähkövedon käyttö-mahdol-lisuus	Yksityis-raideyh-teys
Hyrynsalmi	Kontiomäki-Ämmän-saari	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	
Joensuu (Betoni)	Joensuu-Pieksämäki	628+300	r973	K43	248	ei	
Joensuu (Betoni)	Joensuu-Pieksämäki	628+300	r974	K43	248	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	
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	

Taulukko jatkuu...

Rataverkon raa- kapuun kuor- maus- paikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilo- metri	Kuor- mausrai- teet	Kiskotus	Kuor- mausrai- teen käyttöpi- tuus	Sähköve- don käyttö- mahdol- lisuus	Yksityis- raideyh- teys
Karjaa	Hyvinkää-Karjaa	87+056/1 57+817	r35	54E1	352	kyllä	
Karjaa	Hyvinkää-Karjaa	87+056/1 57+817	r36	54E1	428	kyllä	
Karjaa	Hyvinkää-Karjaa	87+056/1 57+817	r38	54E1	448	ei	
Kauppi- lanmäki	Pieksämäki-Kontio- mäki	568+751	r393	54E1	489	ei	
Keitele- pohja	Äänekoski-Haapajär- vi	519+256	r002	K30	670	ei	
Keitele- pohja	Äänekoski-Haapajär- vi	519+256	r003	K30	674	ei	
Kerimäki	Savonlinna-Parikkala	495+531	r673	K43	454	ei	
Kitee	Kouvola-Joensuu	460+016	r004	54E1	603	kyllä	
Kitee	Kouvola-Joensuu	460+016	r031	54E1	578	kyllä	
Kiuruvesi	Iisalmi-Ylivieska	583+985	r284	54E1	443	ei	
Kiuruvesi	Iisalmi-Ylivieska	583+985	r285	54E1	678	ei	
Kokemäki	Lielähti-Kokemäki	284+442	r086	54E1	592	ei	
Kolari	Tornio-Kolari	1067+206	r605	54E1	1204	ei	
Kolari	Tornio-Kolari	1067+206	r604	54E1	1029	ei	
Kontio- mäki*	Pieksämäki-Kontio- mäki	658+786	r884	54E1	664	kyllä	
Kontio- mäki*	Pieksämäki-Kontio- mäki	658+786	r883	K43	645	kyllä	
Kontio- mäki*	Pieksämäki-Kontio- mäki	658+786	r881	K43	636	kyllä	

Taulukko jatkuu...

Rataverkon raakapuun kuor-mauspaikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuor-mausraiteet	Kiskotus	Kuor-mausraiteen käyttöpi-tuus	Sähköve-don käyttö-mahdol-lisuus	Yksityis-raideyh-teys
Kouvola lajittelu	Riihimäki-Kouvola	192+570	r162	54E1	282	ei	kyllä
Kouvola lajittelu	Riihimäki-Kouvola	192+570	r163	54E1	282	ei	kyllä
Kurkimäki	Pieksämäki-Kontio-mäki	444+074	r005	54E1	535	ei	
Kurkimäki	Pieksämäki-Kontio-mäki	444+074	r006	54E1	534	ei	
Kyrö	Toijala-Turku	232+875	r433	K43	596	ei	
Lapinlahti	Pieksämäki-Kontio-mäki	525+604	r004	K30	556	ei	
Lapinlahti	Pieksämäki-Kontio-mäki	525+604	r011	K30	379	ei	
Lapua	Seinäjoki-Oulu	441+094	r454	54E1	317	ei	
Lieksa	Joensuu-Nurmes	728+121	r556	K43	576	ei	kyllä
Lohja	Hyvinkää-Karjaa	122+965	r469	54E1	250	kyllä	
Lohja	Hyvinkää-Karjaa	122+965	r468	54E1	264	kyllä	
Lohja	Hyvinkää-Karjaa	122+965	r470	54E1	254	kyllä	
Luikon-lahti *	Siilinjärvi-Viinijärvi	557+061	r503	K30	353	ei	
Luikon-lahti *	Siilinjärvi-Viinijärvi	557+061	r504	K30	214	ei	
Naarajär-vi	Jyväskylä-Pieksämä-ki	449+862	r503	54E1	657	ei	
Niirala	Niirala-raja-Säkänie-mi	555+846	r013	K60	634	ei	

Taulukko jatkuu...

Rataverkon raa- kapuun kuor- maus- paikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilo- metri	Kuor- mausrai- teet	Kiskotus	Kuor- mausrai- teen käyttöpi- tuus	Sähköve- don käyttö- mahdol- lisuus	Yksityis- raideyh- teys
Nivala	Iisalmi-Ylivieska	676+878	r684	K43	507	ei	
Nuojua	Oulu-Kontiomäki	835+980	r672	54E1	660	kyllä	
Nuojua	Oulu-Kontiomäki	835+980	r671	54E1	660	kyllä	
Orivesi	Tampere-Jyväskylä	228+276	r537	K43	586	ei	
Oulainen	Seinäjoki-Oulu	657+850	r361	54E1	650	kyllä	
Oulainen	Seinäjoki-Oulu	657+850	r362	54E1	650	kyllä	
Parkano	Tampere-Seinäjoki	262+483	r446	54E1	570	kyllä	
Parkano	Tampere-Seinäjoki	262+483	r447	54E1	580	kyllä	
Patokan- gas	Kemijärvi-Patokan- gas	1064+591	r904	54E1	581	kyllä	kyllä
Patokan- gas	Kemijärvi-Patokan- gas	1064+591	r905	54E1	581	kyllä	kyllä
Patokan- gas	Kemijärvi-Patokan- gas	1064+591	r906	54E1	627	kyllä	kyllä
Pello	Tornio-Kolari	1002+632	r403	54E1	630	ei	kyllä
Pesiökylä	Kontiomäki-Pesiöky- lä	732+752	r361	54E1	654	ei	
Pesiökylä	Kontiomäki-Pesiökylä	732+752	r362	54E1	654	ei	
Petäjäve- si	Haapamäki-Jyväskylä	343+357	r673	K43	483	ei	
Pihtipu- das	Äänekoski-Haapajär- vi	540+605	r002	K30	784	ei	
Pihtipu- das	Äänekoski-Haapajär- vi	540+605	r003	K30	797	ei	

Taulukko jatkuu...

Rataverkon raa- kapuun kuor- maus- paikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilo- metri	Kuor- mausrai- teet	Kiskotus	Kuor- mausrai- teen käyttöpi- tuus	Sähköve- don käyttö- mahdol- lisuus	Yksityis- raideyh- teys
Piikkiö	Helsinki–Turku sata- ma	182+785	r003	54E1	310	ei	
Pitkämäki	Nurmes–Kontiomäki	789+619	r902	60E1	610	ei	kyllä
Poiksilta	Kouvola–Joensuu	416+728	r011	54E1	737	ei	
Pori	Kokemäki–Pori	322+278	r822	54E1	803	ei	
Pyhäsal- mi	lialmi–Ylivieska	615+934	r484	K30	552	ei	
Pyhäsal- mi	lialmi–Ylivieska	615+934	r488	54E1	319	ei	
Pyhäsal- mi	lialmi–Ylivieska	615+934	r489	54E1	169	ei	
Rahkola (Seinäjo- ki)	Orivesi–Seinäjoki	412+612	r671	54E1	650	kyllä	
Rahkola (Seinäjo- ki)	Orivesi–Seinäjoki	412+612	r672	54E1	650	kyllä	
Rantasal- mi	Huutokoski–Savon- linna	445+165	r473	54E1	850	ei	
Ristiina	Mynttilä–Ristiina	291+162	r002	K30	888	ei	
Rovanie- mi	Laurila–Kemijärvi	971+775	r664	K43	846	kyllä	
Rovanie- mi	Laurila–Kemijärvi	971+775	r666	K43	766	kyllä	
Rovanie- mi	Laurila–Kemijärvi	971+775	r669	K43	762	kyllä	
Ruukki	Seinäjoki–Oulu	705+228	r555	K30	602	ei	

Taulukko jatkuu...

Rataverkon raa- kapuun kuor- maus- paikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilo- metri	Kuor- mausrai- teet	Kiskotus	Kuor- mausrai- teen käyttöpi- tuus	Sähköve- don käyttö- mahdol- lisuus	Yksityis- raideyh- teys
Ruukki	Seinäjoki-Oulu	705+228	r556	K30	459	ei	
Saarijärvi	Äänekoski-Haapajärvi	452+723	r004	K30	576	ei	
Salo	Helsinki-Turku sata- ma	143+981	r101	54E1	404	ei	
Salo	Helsinki-Turku sata- ma	143+981	r102	54E1	401	ei	
Sukeva	Pieksämäki-Kontio- mäki	589+222	r494	54E1	536	ei	
Suolahti	Jyväskylä-Äänekoski	417+796	r394	54E1	625	ei	
Sysmä- järvi	Siilinjärvi-Viinijärvi	669+601	r604	54E1	640	ei	
Teuva* (ei käytettä- vissä)	Seinäjoki -Kaskinen	497+474	r542	54E1	560	ei	
Sänkimä- ki*	Siilinjärvi-Viinijärvi	504+505	r252	K30	693	ei	
Tohma- järvi	Niirala-raja-Säkänie- mi	571+752	r273	K43	462	ei	
Tohma- järvi	Niirala-raja-Säkänie- mi	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	
Tuupo- vaara	Joensuu-Ilomantsi	668+672	r003	54E1	605	ei	

Taulukko jatkuu...

Rataverkon raakapuun kuormausta paikka (Väylä)	Rataosa	Ratakilometri	Kuormaustaritteet	Kiskotus	Kuormaustariteen käyttöpiisuus	Sähkövedon käyttömahdollisuus	Yksityisraideyhteys
Uimaharju	Joensuu–Nurmes	674+451	r359	54E1	527	ei	kyllä
Vaajakoski*	Jyväskylä–Pieksämäki	384+866	r103	54E1	336	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–Vartiusraja	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–Vartiusraja	729+780	r563	54E1	775	ei	

* Kontiomäen kehittämisen toimenpiteet käynnistyvät joko loppuvuonna 2025 tai vuonna 2026. Ajankohta ja vaikutukset liikennöintiin ja kuormausta paikan käyttöön tarkennetaan erikseen.

* Luikonlahdella tehdään korjaus- ja parannustöitä vuonna 2026. Ajankohta ja vaikutukset liikennöintiin ja kuormausta paikan käyttöön tarkennetaan erikseen.

* Sänkimäen kehittämisen toimenpiteet on tarkoitus aloittaa vuonna 2026. Ajankohta ja vaikutukset liikennöintiin ja kuormauspaikan käyttöön tarkennetaan erikseen.

* Teuvan kuormauspaikan käytettävyys riippuu Seinäjoki-Kaskinen radan liikennöitävyydestä. Teuvan kuormauspaikka on pois käytöstä toistaiseksi, koska rata on suljettu liikenteeltä.

* Vaajakosken kuormauspaikan käytettävyys riippuu Jyväskylä-Pieksämäki rataosan peruskorjaushankkeen tilanteesta.

* Varkaus r111 raide puretaan vuonna 2026 tai 2027, ajankohta tarkennetaan erikseen.

* Varkaus r112 raiteen pidentäminen vuonna 2026 tai 2027.

Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat

Liite 7.6.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.6.1.1: Johdanto

Tämä palvelupaikan kuvaus kuvaa valtion rataverkon järjestelyratapihojen käyttömahdollisuuksia ja -ehtoja. Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelusta sekä huoltolaitteiden ja seisontaraiteiden käytöstä on laadittu erilliset palvelupaikan kuvaukset. 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.

Liite 7.6.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto

Rataverkon käyttö -osasto

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liite 7.6.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.6.2: Palvelut

Liite 7.6.2.1: Järjestelyratapihojen käyttö

Valtion rataverkolla on järjestelyratapihoja sekä Kouvolan ja Tampereen liikennepaikoilla laskumäet, joita rautatieliikenteen harjoittajat voivat käyttää vaunujen järjestelyyn, junanmuodostukseen ja tilapäiseen kaluston seisottamiseen. Järjestelyratapihojen (ml. laskumäkien) raiteita voidaan tarvittaessa käyttää myös muuhun junaliikenteen vaatimaan tarkoitukseen. Järjestelyratapihoilla ei ensisijaisesti huolleta tai puhdisteta rautatiekalustoa. Mikäli tällaista tarvetta ilmenee, on siitä erikseen sovittava Väyläviraston kanssa. Rataverkon haltija tarkastelee huolto- ja puhdistustoiminnan vaikutukset tapauskohtaisesti ja voi myös kieltäytyä sopimuksen tekemisestä.

Liite 7.6.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.6.3.1: Luettelo palvelupaikan osista

Laskumäet

- Kouvolan laskumäki
- Tampereen laskumäki

Laskumäkien raiteet on listattu Kouvolan ja Tampereen laskumäkien käyttöohjeissa (ks. Rautatieohjeet).

Muut järjestelyratapihat

Järjestelyratapihat on merkitty verkkoselostuksen liitteeseen [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus". Järjestelyraiteet on esitetty [palvelupaikan sisäisten raiteiden listauksessa](#).

Liite 7.6.3.2: Palvelupaikan osan nimi

Rataverkon haltijan omistamien järjestelyratapihojen nimet ja lyhenteet on merkitty verkkoselostuksen liitteeseen [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) sekä karttapalveluun.

Ratapihojen raiteiden nimeäminen noudattaa rakennetta, jossa edessä on liikennepaikan tai liikennepaikan osan lyhenne ja sen perässä raiteen numero (= raidetunnus). Järjestelyratapihojen ja laskumäkien raiteistot on kuvattu Ratatieto-palvelussa julkaistavissa raiteistokaavioissa. Raiteiden numerot ovat nähtävissä myös Fintraffic Raide Oy:n ratakapasiteetin hallintajärjestelmissä (ks. [Liite 7.6.5.4: IT-järjestelmät](#)). Laskumäkien raiteiden numerot ovat lisäksi nähtävissä laskumäkien käyttöohjeista (ks. Rautatieohjeet).

Liite 7.6.3.3: Sijainti

Valtion rataverkon järjestelyratapihojen sijainnit esitetään verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus". Laskumäkien sijainnit ovat Kouvola Lajittelu ja Tampere Viinikka.

Raiteiden sijainnit liikennepaikoilla on kuvattu Ratatieto-palvelussa julkaistuissa liikennepaikkojen raiteistokaavioissa. Raiteiden sijainnit ovat nähtävissä myös karttapalvelusta.

Liite 7.6.3.4: Aukioloajat

Järjestelyratapihat ovat pääsääntöisesti käytettävissä 24/7. Laskumäen käyttöaika vaunujen lajittelutoimintaan määritetään laskumäkeä käyttävien rautatieyritysten kanssa rataverkon haltijan johdolla.

Liikenteenohjauksen palveluajat esitetään ratakapasiteetin hallintajärjestelmässä ja ratatieto-palvelussa.

Liite 7.6.3.5: Tekniset ominaispiirteet

Järjestelyratapihojen raiteiden tekniset ominaispiirteet on kuvattu Ratatieto-palvelussa julkaistavissa raiteistokaavioissa. Junien akselipainokohtaiset nopeusrajoitukset ovat tarkasteltavissa raidetarkkuudella myös karttapalvelusta. Raiteiden pituustiedot ovat saatavilla myös avoimesta datasta. Laskumäkien raiteet ja niiden tekniset ominaispiirteet on esitetty myös laskumäkien käyttöohjeissa (ks. Rautatieohjeet).

Liite 7.6.3.6: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Tiedot suunnitelluista ja käynnissä olevista ratahankkeista on esitelty Väyläviraston internet-sivuilla [Hankehaussa](#).

Liite 7.6.4: Maksut

Liite 7.6.4.1: Tiedot maksuista

Järjestelyratapihojen käytöstä ei peritä maksua Ilmalan ratapihan peruspalvelumaksua ja ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun maksua lukuun ottamatta. Ilmalan ratapihan peruspalvelumaksu on kuvattu verkkoselostuksen palvelupaikan kuvaksessa [Liite 7.10: Palvelupaikan kuvaus: Ilmalan ratapihan peruspalvelut](#) ja ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauksen maksu palvelupaikan kuvauksessa [Liite 7.7: Palvelupaikan kuvaus: Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu](#).

Liite 7.6.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.6.5: Käyttöehdot

Liite 7.6.5.1: Juridiset vaatimukset

Järjestelyratapihojen käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan aikataulukaudeksi kerrallaan rataverkon käyttö sopimuksen solmimisen yhteydessä. Järjestelyratapihoille, joilla toimii säännöllisesti useita rautatieliikenteen harjoittajia, laaditaan Väyläviraston johdolla tarvittaessa ratapihasopimus. Ratapihasopimuksessa sovitaan yksittäisen valtion rataverkon ratapihan raiteiden käytöstä ja siihen liittyvistä ehdoista. Ratapihasopimus voidaan neuvotella 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.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistuksen ja/tai rataverkon käyttö sopimuksen voimassaolo lakkaa, on toimija velvollinen viipymättä siirtämään kalustonsa pois valtion rataverkolta. Mikäli toimija ei siirrä kalustoaan pois annetussa määräajassa, rataverkon haltijalla on oikeus siirtää kalusto toimijan kustannuksella.

Valtion rataverkon ratapihojen raiteiden käytössä noudatetaan toimintatapoja, jotka on kuvattu tässä palvelupaikan kuvauksessa, rataverkon käytöstä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa solmituissa sopimuksissa (ks. [3.3 Rataverkon käytön sopimukset](#)) sekä rataverkon haltijan ohjeissa (ks. Rautatieohjeet). Laskumäkien käytössä noudatetaan laskumäkikohtaisia käyttöohjeita (ks. Rautatieohjeet). Rautatieliikenteen harjoittaja on vastuussa, että sen käyttöhenkilöstö käyttää laskumäkeä, raiteistoa ja siihen liittyviä järjestelmiä sekä laitteistoa käyttöohjeen mukaisesti.

Järjestelyratapihojen käyttöön liittyvä kaluston seisonta edellyttää aina tarvetta vastaavaa raidevarausta SAAGA-järjestelmään. Rautatieliikenteen harjoittaja on vastuussa raidevaraustensa oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee varmistaa kalustonsa paikallaan pysyminen.

Liite 7.6.5.2: Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselledon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteistokaavioista (ks. [Liite 7.6.3.5: Tekniset ominaispiirteet](#)) sekä laskumäkien osalta laskumäkien käyttöohjeista (ks. Rautatieohjeet).

Liite 7.6.5.3: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

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

Liite 7.6.5.4: IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintraffic Raide Oy:n tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Ratapihojen raiteiden varaamiseen käytetään SAAGA-tietojärjestelmää. [Lisätietoa Fintraffic Raide Oy:n tietojärjestelmistä](#).

Laskumäkien ohjaamisessa käytettävät järjestelmät on kuvattu laskumäkien käyttöohjeissa (ks. Rautatieohjeet).

Liite 7.6.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 7.6.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Järjestelyratapihojen käyttö edellyttää rataverkon käyttösopimuksen tai yksittäisen liikennepaikan käyttösopimuksen solmimista rataverkon haltijan kanssa (lisätietoja luvussa [3.3 Rataverkon käytön sopimukset](#)). Sopimus laaditaan aikataulukaudeksi kerrallaan. Vaihtotyöliikennöinti järjestelyratapihoilla tulee tehdä Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussääntöjen (Jt) mukaisesti (ks. Rautatieohjeet). Lupa vaihtotyöhön pyydetään alueen liikenteenohjaukselta RAILI-palvelun kautta (ks. [2.3.12 Viestinnän järjestelmät](#)). Luvat liikennöintiin ja turvalaitoksen vaihteiden käyttöön antaa liikenteenohjaus/luvanantaja alueellaan. Luvanantopiirien rajat on kuvattu kunkin liikennepaikan raiteistokaaviossa Ratatieto-palvelussa.

Junanmuodostukseen ja/tai vaunujen ryhmittelyyn liittyvä kaluston seisonta järjestelyratapihoilla (ml. laskumäet) edellyttää aina tarvetta vastaavaa raidevarausta SAAGA-järjestelmään.

Raidevarauksen hakeminen tapahtuu palvelukuvauksessa [Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet \(varikkosivuraiteet\)](#) kuvatulla tavalla (ks. [Liite 7.8.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset](#)).

Liite 7.6.6.2: Hakemuksiin vastaaminen

Järjestelyratapihojen käyttöä koskeviin hakemuksiin vastataan Rautatiealan sääntelyelimen asettamien määräaikojen (Dnro TRAFICOM/270984/03.06.04/2019) puitteissa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelyä varten. Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä.

Rataverkon käyttösopimuksia ja yksittäisen liikennepaikan käyttösopimuksia koskevat yhteydenotot käsittelee Väyläviraston rataverkon käyttö -osasto. Sopimuksen valmistelu tapahtuu sähköpostitse ja tarvittaessa koolle kutsutuissa neuvotteluissa.

Järjestelyratapihojen kaluston seisottamista koskevien hakemusten käsittely tapahtuu palvelukuvauksessa [Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet \(varikkosivuraiteet\)](#) kuvatulla tavalla.

Fintraffic Raide Oy:n liikenteenohjaus antaa luvan vaihtotyön suorittamiseen Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussääntöjen (Jt) (ks. Rautatieohjeet) mukaisesti.

Hakemusten käsittelyssä noudatettavat ensisijaisuusperusteet

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöissä (Jt). Lupa vaihtotyöhön annetaan pääsääntöisesti pyyntöjärjestyksessä.

Liite 7.6.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta raidekapasiteetista näkyvät SAAGA-järjestelmässä. Tiedot tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät RUMA-järjestelmässä. Tietoa voi kysyä myös Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjauksesta tai liikenteenohjauksesta.

Liite 7.7: Palvelupaikan kuvaus: Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu

Liite 7.7.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.7.1.1: Johdanto

Tämä palvelupaikankuvaus kuvaa, mitkä Väyläviraston rautatieliikenteen harjoittajille tarjoamat liikenteenohjauspalvelut eivät sisälly ratamaksun perusmaksuun, vaan ovat erillisen palvelumaksun

piirissä. Palvelupaikan kuvaus sisältää kuvauksen ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun käyttömahdollisuuksista ja -ehdoista. Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu liittyy valtion rataverkon järjestelyratapihojen käyttöön. Järjestelyratapihojen käyttöehdot on kuvattu liitteessä [Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat](#).

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.

Liite 7.7.1.2: Palvelun ylläpitäjä

Väylävirasto

Rataverkon käyttö -osasto

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liikenteenohjauksen yhteystiedot löytyvät Väyläviraston [Ratatieto-palvelusta](#).

Liite 7.7.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.7.2: Palvelut

Liite 7.7.2.1: Maksullinen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu ratapihoilla

Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelulla tarkoitetaan palvelupaikan sisäisillä raiteilla tehtävälle vaihtotyölle annettavaa liikenteenohjausta, kun vaihtotyössä on kyse muusta kuin myönnetyllä ratakapasiteetilla liikkumisesta. Näitä tilanteita ratapihoilla ovat muun muassa kaluston järjestely, vaunujen yhdistäminen ja irrotus, vaihtotyöveturien liikkuminen, rikkoontuneen kaluston järjestelyt, saapuneiden junarunkojen osien siirrot toiselle lähtöraiteelle sekä huoltoon tai seisontaan lähtevien junarunkojen kasaaminen.

Liite 7.7.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.7.3.1: Luettelo palvelupaikan osista

Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelua on saatavilla valtion rataverkon järjestelyratapihoilla 1. luokan liikenteenohjausalueilla palvelupaikan sisäisillä raiteilla. Väyläviraston omistamat järjestelyratapihat on merkitty verkkoselostuksen liitteeseen [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus". Palvelupaikan sisäiset raiteet on esitetty [palvelupaikan sisäisten raiteiden listauksessa](#).

Liite 7.7.3.2: Palvelupaikan osan nimi

Rataverkon haltijan omistamien järjestelyratapihojen nimet ja lyhenteet on merkitty verkkoselostuksen liitteeseen [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) sekä karttapalveluun.

Ratapihojen raiteiden nimeäminen noudattaa rakennetta, jossa edessä on liikennepaikan tai liikennepaikan osan lyhenne ja sen perässä raiteen numero (=raidetunnus). Järjestelyratapihojen raiteistot on kuvattu Ratatieto-palvelussa julkaistavissa raiteistokaavioissa. Raiteiden numerot ovat nähtävissä myös Fintraffic Raide Oy:n ratakapasiteetin hallintajärjestelmissä (ks. [Liite 7.7.5.4: IT-järjestelmät](#)).

Liite 7.7.3.2.1: Sijainti

Valtion rataverkon järjestelyratapihojen sijainnit esitetään verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) merkinnällä "vaihtotyömahdollisuus". Ratapihojen raiteiden sijainnit liikennepaikoilla kuvataan Ratatieto-palvelussa julkaistuissa raiteistokaavioissa. Raiteiden sijainnit ovat nähtävissä myös karttapalvelusta.

Liite 7.7.3.2.2: Aukioloajat

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelua on saatavissa pääsääntöisesti 24/7. Mikäli ratapihalla on poikkeavia palveluaikoja, tieto löytyy ratakapasiteetin hallintajärjestelmästä ja Ratatieto-palvelusta. Tietoa palveluajoista voi kysyä myös Fintraffic Raide Oy:n liikenteenohjauksesta.

Liite 7.7.3.2.3: Tekniset ominaispiirteet

Järjestelyratapihojen raiteiden tekniset ominaispiirteet ja liikenteenohjausalueiden rajat on kuvattu Ratatieto-palvelussa julkaistavissa raiteistokaavioissa. Junien akselipainokohtaiset nopeusrajoitukset ovat tarkasteltavissa raidetarkkuudella myös karttapalvelusta. Raiteiden pituustiedot ovat saatavilla myös avoimesta datasta.

Liite 7.7.3.2.4: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Tiedot suunnitelluista ja käynnissä olevista ratahankkeista on esitelty Väyläviraston internet-sivuilla [Hankehaussa](#).

Liite 7.7.4: Maksut**Liite 7.7.4.1: Tiedot maksuista**

Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun hinnoittelu perustuu rautatieliikenteen harjoittajien tarvitsemaan vaihtokulkuteiden määrään ja liikenteenohjauksen vaihtokulkuteiden tekemiseen käyttämään liikennepaikkakohtaiseen keskimääräiseen aikaan. Keskimääräistä aikaa korotetaan 12 %:n joustovaralla, millä varmistetaan palvelun saatavuus ja onnistuminen päivittäisissä muutostilanteissa ilman resurssienetukäteisvaraamista.

Suoritemäärän määräytyminen seurantaviikon tulosten perusteella

Kun rautatieliikenteen harjoittaja käyttää vaihtotyön liikenteenohjauspalvelua säännöllisesti, määritetään liikenteenohjauksen suoritteeseen käytämä aika ja suoritemäärä 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. Mikäli ratapihan vaihtotyön liikenteenohjaustarpeessa tapahtuu merkittäviä muutoksia, suoritetaan liikennepaikalla ylimääräinen seurantaviikko.

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee vahvistaa vaihtotyön liikenteenohjauksen seurantaviikon laskentatulokset allekirjoittamalla pöytäkirja vaihtotyömäärästä.

Suoritemäärän määräytyminen jälki-ilmoituksen perusteella

Kun rautatieliikenteen harjoittaja käyttää vaihtotyön liikenteenohjauspalvelua vähäisessä määrin ja käyttö on satunnaisempaa, rautatieliikenteen harjoittaja ilmoittaa käyttösopimuksessa sovitusti rataverkon haltijalle kuukausittain käyttämiensä vaihtokulkuteiden lukumäärän. Toimitettujen tietojen tarkistaminen tehdään tarvittaessa Fintraffic Raide Oy:n tekemien viikkoseurantojen perusteella.

Maksun suuruus

Liikenteenohjaus rautateiden ratapihojen vaihtotyöliikenteessä on kiinteämaksuinen julkisoikeudellinen suorite, jonka suuruus määritellään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksessa Väyläviraston maksullisista suoritteista. Vuoden 2027 maksua ei ole vielä asetettu. Vuonna 2026 maksua peritään 70,00 euroa/tunti. Vuodelle 2027 Väylävirasto esittää indeksitarkistetuksi hinnaksi 77,46 euroa/tunti. Väylävirasto laskuttaa tarjottavan palvelun kuukausittain sopimuskauden aikana, ellei käyttösopimuksessa ole sovittu muuta.

Liite 7.7.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.7.5: Käyttöehdot**Liite 7.7.5.1: Juridiset vaatimukset**

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun käyttämisestä on sovittava aikataulukausittain Väyläviraston kanssa rataverkon käyttösopimuksessa tai yksittäisen liikennepaikan käyttösopimuksessa.

Valtion rataverkon ratapihojen raiteiden käytössä noudatetaan toimintatapoja, jotka on kuvattu liitteessä [Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat](#), rataverkon käytöstä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa solmituissa sopimuksissa [3.3 Rataverkon käytön sopimukset](#) sekä rataverkon haltijan ohjeissa (ks. Rautatieohjeet).

Liite 7.7.5.2: Tekniset ehdot

Palveluun saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselledon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteistokaavioista (ks. [Liite 7.7.3.2.3: Tekniset ominaispiirteet](#)).

Liite 7.7.5.3: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Rautatieliikenteen harjoittajat voivat vaihtoehtoisesti hyödyntää palvelupaikan sisäisillä raiteilla tapahtuvaan liikennöintiin Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussääntöjen (Jt) (ks. Rautatieohjeet) mukaista paikallislupamenettelyä.

Liite 7.7.5.4: IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintraffic Raide Oy:n tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. [Lisätietoja tietojärjestelmistä.](#)

Liite 7.7.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 7.7.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Vaihtotyön liikenteenohjauspalvelun käyttäminen edellyttää, että palvelun käytöstä on sovittu Väyläviraston kanssa rataverkon käyttösopimuksessa tai yksittäisen liikennepaikan käyttösopimuksessa (lisätietoja luvussa [3.3 Rataverkon käytön sopimukset](#)). Sopimus laaditaan aikataulukaudeksi kerrallaan. Sopimuksessa palvelutarvetta kuvaavana lähtötietona käytetään Fintraffic Raide Oy:n suorittaman viimeisimmän seurantaviikon tuloksia tai muuta rautatieliikenteen harjoittajalta saatavaa arviota palvelutarpeesta. Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan palvelutarpeesta tapahtuu merkittäviä muutoksia, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla viipymättä yhteydessä rataverkon haltijaan muutoksista sopimiseksi.

Vaihtotyöliikennöinti järjestelyratapihoilla tulee tehdä Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussääntöjen (Jt) mukaisesti (ks. Rautatieohjeet). Yksinkertaistettuna lupa vaihtotyöhön pyydetään alueen liikenteenohjaukselta RAILI-palvelun kautta. Luvat liikennöintiin ja turvalaitoksen vaihteiden käyttöön antaa liikenteenohjaus/luvanantaja alueellaan. Luvanantopiirien rajat on kuvattu kunkin liikennepaikan raiteistokaaviossa Ratatieto-palvelussa.

Liite 7.7.6.2: Hakemuksiin vastaaminen

Rataverkon käyttösopimuksia ja yksittäisen liikennepaikan käyttösopimuksia koskevat yhteydenotot käsittelee Väyläviraston rataverkon käyttö -osasto. Vaihtotyöliikenteen ohjauspalvelun käyttötarpeisiin vastataan 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi. Sopimuksen valmistelu tapahtuu sähköpostitse ja tarvittaessa koolle kutsutuissa neuvotteluissa.

Äkillisiin tarpeisiin vastataan niin pian kuin mahdollista, kuitenkin viimeistään viiden työpäivän kuluessa hakemuksen kannalta olennaisten tietojen selvittyä. Fintraffic Raide Oy:n liikenteenohjaus antaa luvan vaihtotyön suorittamiseen Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussääntöjen (Jt) (ks. Rautatieohjeet) mukaisesti.

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu verkkoselostuksen luvussa [6.2.2 Operatiivisen tilanteen toimintaohjeet](#).

Etusijajärjestyksen lisäksi huomioidaan jo myönnetty reittien käyttöoikeudet, jotka liittyvät haettuihin palveluihin, kyky käyttää haettua kapasiteettia sekä voimassa olevat ratapihasopimukset (2017/2177 artikla 11). Ristiriitaiset raiteistonkäyttötarpeet sovitellaan keskustelemalla ja koordinoimalla.

Liite 7.7.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta liikennepaikan raidekapasiteetista näkyvät SAAGA-järjestelmässä. Tiedot tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät RUMA-järjestelmässä. Tietoa voi kysyä myös Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnittelusta, kapasiteettiohjauksesta tai liikenteenohjauksesta.

Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet (varikkosivuraiteet)

Liite 7.8.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.8.1.1: Johdanto

Tämä palvelupaikan kuvaus kuvaa valtion rataverkon ratapihojen seisontaraiteiden 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.

Liite 7.8.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto

Rataverkon käyttö -osasto

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liite 7.8.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.8.2: Palvelut

Liite 7.8.2.1: Kaluston seisottaminen

Seisontaraiteet ovat ratapihojen raiteita, jotka Väylävirasto on määritellyt varattavaksi ensisijaisesti kuljetustehtävää odottavan kaluston säilytystä varten. Seisontaraidetarpeet jaetaan säännöllisiin (sopimustaso), tilapäisiin ja pitkäaikaisiin (yli 1 kk) seisontatarpeisiin. Raidevaraus voidaan tehdä enintään yhdeksi aikataulukaudeksi kerrallaan. Seisottaminen ei saa haitata muiden toimijoiden toimintaa liikennepaikalla. Kalusto on tilanteen vaatiessa siirrettävä kohtuullisessa ajassa rataverkon haltijan

osoittamaan muuhun seisontapaikkaan. 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 kalustoa seisontaraiteilla.

Liite 7.8.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.8.3.1: Luettelo palvelupaikan osista

Seisontaraiteet liikennepaikoittain on esitetty [palvelupaikan sisäisten raiteiden listauksessa](#).

Liite 7.8.3.2: Palvelupaikan osan nimi

Seisontaraiteiden nimeäminen noudattaa rakennetta, jossa edessä on liikennepaikan tai liikennepaikan osan lyhenne ja sen perässä raiteen numero (= raidetunnus). Raiteiden numerot näkyvät palvelupaikan sisäisten raiteiden listauksessa, Fintraffic Raide Oy:n ratakapasiteetin hallintajärjestelmissä (ks. [Liite 7.8.5.4: IT-järjestelmät](#)) sekä Ratatieto-palvelussa julkaistuissa raiteistokaavioissa.

Liite 7.8.3.3: Sijainti

Valtion rataverkon liikennepaikkojen sijainnit on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) ja karttapalvelussa. Seisontaraiteiden sijainnit liikennepaikoilla on kuvattu Ratatieto-palvelussa julkaistuissa raiteistokaavioissa. Raiteiden sijainnit ovat nähtävissä myös karttapalvelusta.

Liite 7.8.3.4: Aukioloajat

Seisontaraiteet ovat pääsääntöisesti käytettävissä 24/7. Mikäli ratapihalla on poikkeavia palveluaikoja (liikenteenohjaus, ratapihaliikenneohjaus tai vaihdemiespalvelu), tieto löytyy ratakapasiteetin hallintajärjestelmästä (LIIKE).

Liite 7.8.3.5: Tekniset ominaispiirteet

Seisontaraiteiden tekniset ominaispiirteet on esitetty Ratatieto-palvelussa julkaistavissa raiteistokaavioissa. Junien akselipainokohtaiset nopeusrajoitukset on tarkasteltavissa raidetarkkuudella myös karttapalvelusta. Raiteiden pituustiedot ovat saatavilla myös avoimesta datasta.

Liite 7.8.3.6: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Tiedot suunnitelluista ja käynnissä olevista ratahankkeista on esitelty Väyläviraston internet-sivuilla [Hankehaussa](#).

Liite 7.8.4: Maksut

Liite 7.8.4.1: Tiedot maksuista

Seisontaraiteiden käytöstä ei peritä maksua (pois lukien Ilmalan ratapihan seisontaraiteet). Ilmalan ratapihan peruspalvelumaksu on kuvattu verkkoselostuksen palvelupaikan kuvaksessa [Liite 7.10: Palvelupaikan kuvaus: Ilmalan ratapihan peruspalvelut](#). Mikäli seisottamiseen liittyy maa-alueiden vuokraamista, siitä peritään vuokraa palvelukuvauksen [Liite 5.2: Palvelukuvaus: Rakennusten ja maa-alueiden käyttö](#) mukaisesti.

Liite 7.8.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.8.5: Käyttöehdot

Liite 7.8.5.1: Juridiset vaatimukset

Rautatieliikenteen harjoittajan tulee sopia valtion rataverkon ratapihojen raiteistojen käyttämisestä rataverkon haltijan kanssa rataverkon käyttösopimuksen tai yksittäisen liikennepaikan käyttösopimuksen solmimisen yhteydessä. Ratapihoille, joilla toimii säännöllisesti useita rautatieliikenteen harjoittajia, laaditaan Väyläviraston johdolla tarvittaessa ratapihasopimus. Ratapihasopimuksessa sovitaan yksittäisen valtion rataverkon ratapihan raiteiden käytöstä ja siihen liittyvistä ehdoista. Sopimukset ovat aikataulukausikohtaisia ja ne neuvotellaan uudelleen ennen jokaisen aikataulukauden alkua. Ratapihasopimus voidaan neuvotella 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.

Jos museoliikenteen harjoittajilla on tarvetta säilyttää kalustoaan valtion rataverkolla, kaluston säilyttämisestä on tehtävä sopimus rataverkon haltijan kanssa (lisätietoja verkkoselostuksen luvussa [3.3 Rataverkon käytön sopimukset](#)).

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan turvallisuustodistuksen ja/tai rataverkon käyttösopimuksen voimassaolo lakkaa, on toimija velvollinen viipymättä siirtämään kalustonsa pois valtion rataverkolta.

Mikäli toimija ei siirrä kalustoaan pois annetussa määräajassa, rataverkon haltijalla on oikeus siirtää kalusto toimijan kustannuksella.

Valtion rataverkon ratapihojen raiteiden käytössä noudatetaan toimintatapoja, jotka on kuvattu tässä palvelupaikan kuvauksessa, rataverkon käytöstä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa solmituissa sopimuksissa (ks. luku [3.3 Rataverkon käytön sopimukset](#)) sekä rataverkon haltijan ohjeissa (ks. Rautatieohjeet). Liikennepaikkojen raiteiden käyttö kaluston seisontaan edellyttää aina tarvetta vastaavaa raidevarausta SAAGA-järjestelmään. Rautatieliikenteen harjoittaja on vastuussa raidevaraustensa oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee huomioida Ratatieto-palvelussa julkaistussa raiteistokaaviossa esitetty raiteen pituuskaltevuus ja varmistaa kalustonsa paikallaan pysyminen.

Liite 7.8.5.2: Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselledon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteistokaavioista (ks. [Liite 7.8.3.5: Tekniset ominaispiirteet](#)).

Liite 7.8.5.3: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon yhteydessä on yksityisraiteita, joilla voi myös seisottaa kalustoa. Lisätietoja yksityisraiteista löytyy muiden rataverkon haltijoiden verkkoselostuksista ja muiden palvelupaikan ylläpitäjien palvelupaikan kuvauksista (ks. [Väyläviraston internet -sivut](#)). Yksityisraiteiston liittämiseksi valtion rataverkkoon laaditaan rataverkon haltijoiden välinen sopimus Väylävirastolla käytössä olevan sopimusohjan mukaisesti.

Liite 7.8.5.4: IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintraffic Raide Oy:n tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Seisontaraiteiden varaamiseen käytetään SAAGA-järjestelmää. Ratatyökoneiden seisontaraiteiden varaamiseen voidaan käyttää myös RUMA-järjestelmää. [Lisätietoa tietojärjestelmistä.](#)

Liite 7.8.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 7.8.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Säännölliset tarpeet (sopimustaso)

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösopimuksen solmimisen yhteydessä. Rautatieliikenteen harjoittajan tai muu ratakapasiteetin hakijan tulee toimittaa rataverkon haltijalle sopimusneuvotteluja varten tieto seuraavan aikataulukauden ratapihojen käyttötarpeista vuosittain syyskuun loppuun mennessä sähköpostitse liikennepaikoittain . Olemassa olevien ratapihasopimusliikennepaikkojen osalta toimitetaan vapaamuotoisesti tieto sopimuksen mukaisen käyttötarpeen: 1) jatkumisesta, 2) muutoksesta tai 3) lakkaamisesta. Uusien ratapihasopimusliikennepaikkojen ratapihojen raiteiden käyttötarpeet toimitetaan Väyläviraston rataverkon käyttö -osastolta saatavalla lomakkeella. Muiden kuin ratapihasopimusliikennepaikkojen raiteita, rautatieliikenteen harjoittaja voi varata käyttöönsä tarvetta vastaavasti suoraan SAAGA-järjestelmän raidevarauksella tai toimittamalla käyttötarvetiedot koontitiedostona. Lisätietoja koontitiedoston toimittamisesta antaa Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaus.

Mikäli rautatieliikenteen harjoittajan ratapihojen raiteistojen säännöllisissä käyttötarpeissa on tapahtumassa aikataulukauden aikana merkittäviä muutoksia, tulee rautatieliikenteen harjoittajan olla yhteydessä rataverkon haltijaan mahdollisimman pian ennen käyttötarvetta muutoksesta sopimiseksi.

Jos museoliikenteen harjoittajilla on tarvetta säilyttää kalustoaan valtion rataverkolla, kaluston säilyttämisestä on tehtävä sopimus rataverkon haltijan kanssa. Sopimushakemukset tulee lähettää osoitteella kirjaamo@vayla.fi. Hakemuksessa tulee yksilöidä säilytettävä kalusto sekä sen liikennekelpoisuus ja omistaja.

Vaarallisten aineiden tilapäisestä säilytyksestä on kerrottu lisää verkkoselostuksen luvussa [2.4.3 Vaarallisten aineiden rautatiekuljetukset](#) sekä liitteessä [Liite 7.9: Palvelupaikan kuvaus: Valtion rataverkon vaarallisten aineiden ratapihojen ja tilapäisten säilytyspaikkojen käytöstä](#).

Tilapäiset tarpeet

Aikataulukauden aikana ilmeneviin tilapäisiin kaluston seisontatarpeisiin rautatieliikenteen harjoittajan tulee hakea seisontaraidetta SAAGA-järjestelmän raidevarauksella. Hakemuksen tulee vastata todellista käyttötarvetta.

Kunnossapito- ja ratatyöurakoitsijoiden tulee tehdä ratatyökoneiden seisontaa varten raidevaraukset RUMA-järjestelmällä, tai olla yhteydessä Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnitteluun varauksen tekemiseksi.

Pitkäaikaiset tarpeet

Pitkäaikaiset kaluston seisottamiset tarkastellaan ja harkitaan erikseen tarvekohtaisesti. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee olla yhteydessä pitkäaikaisista (yli 1 kk) raidevarauksista ratapihasopimusliikennepaikoilla Väyläviraston rataverkon käyttö -osaston sopimusvastaavaan ja muilla

liikennepaikoilla Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaukseen. Sähköpostihakemuksesta tulee ilmetä käyttötarpeen alkamisajankohta ja kesto, seisotettavan kaluston määrä ja vaatima raidepituus, liikennepaikka ja mahdollinen esitys käytettävästä raiteesta.

Liite 7.8.6.2: Hakemuksiin vastaaminen

Säännölliset tarpeet (sopimustaso)

Säännölliset käyttötarpeet monitoimijaratapihoilla käsittelee Väyläviraston rataverkon käyttö -osasto. Hakemuksiin vastataan 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi.

Monitoimijaratapihalla rautatieliikenteen harjoittajan oikeus käyttää seisontaraiteita määritetään kyseisen liikennepaikan ratapihan käytöstä laaditussa sopimuksessa (ratapihasopimus). Sopimus laaditaan kerrallaan enintään yhdeksi aikataulukaudeksi ja sitä voidaan tarvittaessa päivittää kesken aikataulukauden. Rataverkon haltija yhteensovittaa ristiriitaiset tai päällekkäiset hakemukset ja koordinoi käyttötarpeet eri rautatieliikenteen harjoittajien välillä. Rataverkon haltija kutsuu koolle tarvittaessa ratapihasopimusneuvottelun päällekkäisten käyttötarpeiden yhteensovittamiseksi. Neuvottelujen yhteydessä rataverkon haltija tekee hakijoille esityksen, joka vastaisi parhaiten kaikkiin esitettyihin hakemuksiin. Mikäli hakijan tarpeita vastaavaa kapasiteettia ei ole saatavilla tai tarve koskee jo myönnettyä palvelupaikan kapasiteetin käyttöoikeutta, voidaan hakijalle ehdottaa muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa. Mikäli koordinoitimenettelyssä (2017/2177 artikla 10) liikennepaikkakohtaisesta ratapihasopimuksesta ei päästä osapuolten kesken sopimukseen, tekee rataverkon haltija päätöksen ratapihakapasiteetin jakamisesta esitettyjen tarpeiden perusteella. Päätös toimitetaan hakijoille sähköpostitse.

Muiden kuin ratapihasopimusliikennepaikkojen raidevaraukset käsittelee Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaus suoraan SAAGA-järjestelmässä.

Tilapäiset tarpeet

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

Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaus käsittelee hakemuksen ja päättää kapasiteetin jakamisesta. Kapasiteetin jakamisessa huomioidaan liikennepaikalla mahdollisesti voimassa oleva ratapihasopimus. Kapasiteettiohjaus yhteensovittaa ristiriitaiset tai päällekkäiset hakemukset ja koordinoi raidetarpeet eri rautatieliikenteen harjoittajien välillä. Mikäli hakijan tarpeita vastaavaa kapasiteettia ei ole saatavilla tai tarve koskee jo myönnettyä palvelupaikan kapasiteetin käyttöoikeutta, hakijalle voidaan ehdottaa muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa kaluston seisottamista varten.

Pitkäaikaiset tarpeet

Pitkäaikaisiin seisontaraidehakemuksiin vastataan 30 vuorokauden kuluessa siitä, kun on saatu riittävät tiedot hakemuksen käsittelemiseksi. Ratapihasopimusliikennepaikkoja koskevat käyttötarpeet käsittelee

Väyläviraston rataverkon käyttö -osasto (käsittely kuten edellä kohdassa "Säännölliset tarpeet"). Muut pitkäaikaiset seisonatarpeet käsittelee kapasiteettiohjaus. Kapasiteettiohjauksen tulee tiedottaa ja tarvittaessa neuvotella varauksista Väyläviraston ratapiha-asiantuntijan ja kunnossapidon edustajan kanssa. Pitkäaikainen seisottaminen ratapihalla on mahdollista vain, mikäli liikennepaikan liikennetilanne sen sallii. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoista sijaintia tai ajankohtaa kaluston seisottamista varten.

Hakemusten käsittelyssä noudatettavat ensisijaisuusperusteet

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu verkkoselostuksen kohdassa [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).

Liite 7.8.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta raidekapasiteetista näkyvät SAAGA-järjestelmässä. Tiedot tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät RUMA-järjestelmässä. Tietoa voi kysyä myös Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjauksesta tai liikenteenohjauksesta.

Liite 7.9: Palvelupaikan kuvaus: Valtion rataverkon vaarallisten aineiden ratapihojen ja tilapäisten säilytyspaikkojen käytöstä

Liite 7.9.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.9.1.1: Johdanto

Tilapäisen säilytyksen paikkoja ovat ulkoisista pelastussuunnitelmista annetussa sisäministeriön asetuksessa (1286/2019, [muutosasetus 916/2023](#)) tarkoitetut vaarallisten aineiden kuljetukseen käytettävät ratapihat. Näiden lisäksi vaarallisten aineiden tilapäisiä säilytyspaikkoja on Niiralassa, 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) on säädetty, että vaarallisten aineiden tilapäiselle säilytyspaikalle tulee olla laadittuna sisäinen pelastussuunnitelma. Lisäksi tilapäisen säilytyksen paikalle tulee olla nimettyinä 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-pano-asetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelu on direktiivin 2012/34/ EU liitteen II kohdassa 2 tarkoitettu peruspalvelu.

Liite 7.9.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto

Rataverkon käyttö -osasto

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

Liite 7.9.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.9.2: Palvelut

Liite 7.9.2.1: VAK-kaluston käsittely ja tilapäinen säilytys

VAK-kaluston seisontaraiteet 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 2.2: Rautatieliikennepaikat](#)). Muiden kuin VAK-ratapihoilla sijaitsevien tilapäisten säilytyspaikkojen käytöstä on sovittava rautatieliikenteen harjoittajan ja Väyläviraston välillä.

Rautatieliikenteen harjoittajan on ilmoitettava Väylävirastolle, mikäli vaarallisten aineiden tilapäisessä säilyttämisessä tapahtuu olennaisia muutoksia (säilytettävät aineet tai niiden määrät muuttuvat), jotta asia voidaan huomioida varautumisessa ja pelastussuunnitelmassa.

Väylävirasto ei tarjoa palveluja vaarallisten aineiden pitkäaikaiseen varastointiin ja seisottamiseen eikä salli kuormaus- ja purkutoimintaa valtion rataverkolla. Kaikki Väyläviraston seisontapaikoilla 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.

Liite 7.9.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.9.3.1: Palvelupaikan kuvaus

Vaarallisten aineiden tilapäiset säilytyspaikat liikennepaikoittain on listattu verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#).

Väylävirasto tai operatiivisessa tilanteessa Fintraffic Raide Oy:n liikennesuunnittelu tai liikenteenohjaus 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.

Liite 7.9.3.2: Palvelupaikan osan nimi

VAK-kaluston seisontaraiteiden nimeäminen noudattaa rakennetta, jossa edessä on liikennepaikan lyhenne ja sen perässä raiteen numero (=raidetunnus). Raidetunnukset näkyvät ratakapasiteetin hallintajärjestelmissä sekä raiteistokaavioissa (ks. myös kohta [Liite 7.9.5.2: Tekniset ehdot](#)).

Liite 7.9.3.3: Sijainti

VAK-kaluston seisontaraiteistojen sijainnit on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) ja sisäisissä pelastussuunnitelmissa (Ratatieto-palvelu).

Liite 7.9.3.4: Aukioloajat

VAK-kaluston seisontaraiteet ovat sopimuksen mukaan käytettävissä 24/7. Mikäli ratapihalla on poikkeavia palveluaikoja (liikenteenohjaus, ratapihaliikenneohjaus tai vaihdemiespalvelu) tieto löytyy ratakapasiteetin hallintajärjestelmästä (LIKE).

Liite 7.9.3.5: Tekniset ominaispiirteet

VAK-kaluston seisontaraiteiden lukumäärä ja pituus (metreinä) on ilmoitettu sisäisissä pelastussuunnitelmissa (Ratatieto-palvelu).

Liite 7.9.3.6: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Seisontaraiteiden teknisiin ominaispiirteisiin ei ole suunniteltu muutoksia.

Liite 7.9.4: Maksut**Liite 7.9.4.1: Tiedot maksuista**

VAK-kaluston seisontaraiteiden käytöstä ei tällä hetkellä peritä maksua.

Liite 7.9.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.9.5: Käyttöehdot**Liite 7.9.5.1: Juridiset vaatimukset**

Vaarallisten aineiden tilapäisille säilytyspaikoille, 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.

Liite 7.9.5.2: Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselledon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteistokaavioista. Lisäksi verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#) on kuvattu seisontaraidepituudet.

Liite 7.9.5.3: IT-järjestelmät

Ratapihojen raiteet näkyvät Fintraffic Raide Oy:n tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE/SAAGA) ja sen eri moduuleissa. VAK-seisontaraiteiden tilapäisiin ja määräaikaiseen varaamiseen käytetään SAAGA-järjestelmää. Tietojärjestelmistä on lisätietoa [Fintrafficin sivustolla](#).

Liite 7.9.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 7.9.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Säännölliset tarpeet (sopimustaso)

Ratapihojen raiteiston käyttötarve ja oikeus käyttää raiteistoja käydään läpi ja sovitaan rataverkon käyttösopimuksessa. Käyttötarpeet käsitellään yhtäaikaisesti muiden ratapihojen raiteistojen käyttötarpeiden kanssa. Rautatieliikenteen harjoittaja tai muu ratakapasiteetin hakija toimittaa rataverkon haltijalle käyttösopimusneuvotteluja varten vuosittain syyskuun loppuun 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. Rataverkon haltija kutsuu koolle tarvittaessa ratapihasopimusneuvottelun päällekkäisten käyttötarpeiden yhteensovittamiseksi.

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 harjoittajan tulee ilmoittaa aikataulukauden sisällä tapahtuvat tilapäiset, määräaikaiset seisontaraidetarpeet SAAGAn raidevarauksella, jolloin Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaus käsittelee hakemuksen ja päättää kapasiteetin jakamisesta. Kapasiteetin jakamisessa huomioidaan liikennepaikalla mahdollisesti voimassa oleva ratapihasopimus. Kapasiteettiohjaus yhteensovittaa ristiriitaiset tai päällekkäiset hakemukset ja koordinoi raidetarpeet eri rautatieliikenteen harjoittajien välillä.

VAK-kaluston seisontaraidehakemuksen käsittelyn kannalta olennaisia tietoja ovat seisontaraidetarpeen kesto ja ajankohta, määrä (raidepituustarve) sekä sijainti. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee huomioida raiteistokaaviossa esitetty raiteen pituuskaltevuus ja varmistaa kaluston paikallaan pysyminen. VAK-kaluston tilapäinen säilytys on mahdollista VAK-ratapihoilla sekä muissa tilapäisen säilytyksen paikoissa ([Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#)).

Liite 7.9.6.2: 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 seisontatarpeiden osalta Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjaus (kts. liitteen kohdat [Liite 7.9.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä](#) ja [Liite 7.9.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset](#)).

Liikennöinnin, luvanannon ja raiteiston käytön ensisijaisuusperusteet ratapihoilla on kuvattu verkkoselostuksen luvussa [6.2.2 Operatiivisen tilanteen toimintaohjeet](#) (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 sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa. Hakijalle voidaan ehdottaa myös muuta toteuttamiskelpoista vaihtoehtoa, kuten vaihtoehtoisia sijaintia tai ajankohtaa kaluston seisottamista varten (2017/2177 artikla 10).

Liite 7.9.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta raidekapasiteetista näkyvät SAAGA-järjestelmässä. Tiedot tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät RUMA-järjestelmässä. Tietoa voi kysyä myös Fintrafficin liikennesuunnittelusta, kapasiteettiohjauksesta tai liikenteenohjauksesta.

Liite 7.10: Palvelupaikan kuvaus: Ilmalan ratapihan peruspalvelut

Liite 7.10.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.10.1.1: Johdanto

Tässä palvelupaikan kuvauksessa esitetään Ilmalan ratapihalla tarjottavien peruspalvelujen käyttömahdollisuuksia ja -ehtoja. Palvelupaikat ovat direktiivin 2012/34/ EU liitteen II kohdan

2 palvelupaikkoa ja niissä tarjottuja peruspalveluja. Ilmalan ratapihan palvelupaikka muodostuu järjestelyratapihoista ja junanmuodostuslaitteista (kohta 2c), varikkosivuraiteista (kohta 2d) sekä huoltotiloista (kohta 2e) ja muista teknisistä laitteista (kohta 2f). Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti.

Liite 7.10.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto

Rataverkon käyttö -osasto

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liite 7.10.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.10.2: Palvelut

Liite 7.10.2.1: Järjestelyratapihat

Ilmalan ratapihalla sijaitseviin järjestelyraiteisiin pätee se, mitä liitteessä [Liite 7.6: Palvelupaikan kuvaus: Järjestelyratapihat](#) on esitetty.

Rautatieliikenteen harjoittaja voi tehdä vaihtotyötä järjestelyraiteilla Fintrafficin tuottamaa ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelua käyttäen (ks. [Liite 7.7: Palvelupaikan kuvaus: Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu](#)).

Liite 7.10.2.2: Kaluston seisottaminen

Ilmalan seisontaraiteisiin pätee se, mitä liitteessä [Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet \(varikkosivuraiteet\)](#) on esitetty.

Liite 7.10.2.3: Huoltotilat ja muut tekniset laitteet

Ilmalan ratapihalla on rautatieliikenteen harjoittajien käytettävissä Väyläviraston omistamia liikkuvan kaluston huoltotiloja ja -laitteita.

Käyttövalmiushuoltoraiteilla saatavilla olevia palveluja ovat kevyen polttoöljyn ja veden tankkaus, vahvavirran syöttö, sähkökeskukset, paineilma- ja lämmityspostit, jarrujenkoettelu paineilmalla sekä septitankkien alipainetyhjennys. Lisäksi kaluston pesulle ja vetureiden hiekoituslaitteiden hiekan lisäämiselle on omat raiteensa. Öljynvaihtopiste on varustettu ympäristön suojaamiseksi öljyn imeytysmatolla.

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

Liite 7.10.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.10.3.1: Luettelo palvelupaikan osista

Ilmalan ratapihan järjestelyraiteet, seisontaraiteet ja palveluraiteet on esitetty [palvelupaikan sisäisten raiteiden listauksessa](#).

Liite 7.10.3.2: Palvelupaikan osan nimi

Raiteiden nimeäminen noudattaa rakennetta, jossa edessä on liikennepaikan tai liikennepaikan osan lyhenne ja sen perässä raiteen numero (= raidetunnus). Raiteiden numerot näkyvät palvelupaikan sisäisten raiteiden listauksessa, Fintraffic Raide Oy:n ratakapasiteetin hallintajärjestelmissä (ks. [Liite 7.8.5.4: IT-järjestelmät](#)) sekä Ratatieto-palvelussa julkaistuissa raiteistokaavioissa.

Liite 7.10.3.3: Sijainti

Ilmalan ratapihan sijainti on kuvattu karttapalvelussa. Raiteiden sijainnit on kuvattu Ratatieto-palvelussa julkaistuissa raiteistokaavioissa sekä karttapalvelussa.

Liite 7.10.3.4: Aukioloajat

Palvelupaikan raiteet ovat pääsääntöisesti käytettävissä 24/7. Mikäli ratapihalla on poikkeavia palveluaikoja, tieto löytyy ratakapasiteetin hallintajärjestelmästä (LIIKE).

Liite 7.10.3.5: Tekniset ominaispiirteet

Ilmalan palvelupaikan sisäiset raiteet on esitetty [palvelupaikan sisäisten raiteiden listauksessa](#) . Palvelupaikan raiteiden tekniset ominaispiirteet on esitetty Ratatieto-palvelussa julkaistavassa raiteistokaaviossa. Junien akselipainokohtaiset nopeusrajoitukset ovat tarkasteltavissa raidetarkkuudella myös karttapalvelusta. Raiteiden pituustiedot ovat saatavilla myös avoimesta datasta.

Liite 7.10.3.6: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Tiedot suunnitelluista ja käynnissä olevista ratakankkeista on esitelty Väyläviraston internet-sivuilla [Hankehaussa](#).

Liite 7.10.4: Maksut

Liite 7.10.4.1: Tiedot maksuista

Ilmalan ratapihan peruspalveluiden käytöstä peritään maksua. Ilmalan ratapihan peruspalvelumaksun suuruus vuonna 2027 on 18,87 euroa/siirtoajo.

Siirtoajo on rautatieliikenteen harjoittajan tekemää kaluston siirtämistä Väyläviraston Ilmalan ratapihan seisonta-, palvelu- tai järjestelyraiteille. Saapuvien siirtoajojen lukumäärä lasketaan siirtoajoille myönnetystä ratakapasiteetista, jota ei ole peruttu.

Laskutus tapahtuu kuukausittain edellisen kuukauden tietojen ollessa käytettävissä, ellei rataverkon käyttösovimuksessa ole muuta sovittu.

Ilmalan ratapihan peruspalvelumaksun vastineeksi rautatieliikenteen harjoittajilla on oikeus käyttää Ilmalassa sijaitsevan Helsingin varikon seisonta- ja järjestelyraiteita, palveluraiteilla sijaitsevia jarrujenkoettelujärjestelmiä sekä käyttövalmiushuoltotasoja laitteineen (muun muassa 1500 V syöttökeskukset ja 400 V pistorasiakeskukset ks. [Liite 7.14: Palvelupaikan kuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset \(1500 V ja 400 V\)](#)).

Maksu ei kata rautatieliikenteen harjoittajan liikkuvan kaluston huoltotoiminnassa tarvittavan veden, sähkön, öljyn, hiekan tai muun vastaavan hyödykkeen toimittamista taikka palveluiden käytössä syntyvän jätteen käsittelyä tai kuljettamista. Erillisiä maksuja voivat Ilmalan ratapihalla periä myös muut toimijat tuottamistaan palveluista, kuten sorvin ja huoltohallien käytöstä eikä niiden hinnoittelua ole kuvattu tässä.

Maksua tarkistetaan vuosittain samalla indeksimenettelyllä kuin ratamaksun perusmaksua. Lisäksi muita maksun muutoksia voidaan tehdä ja niistä ilmoitetaan ennakkoon verkkoselostuksessa.

Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelusta peritään maksu liitteen [Liite 7.7: Palvelupaikan kuvaus: Ratapihojen vaihtotyön liikenteenohjauspalvelu](#) mukaisesti.

Liite 7.10.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.10.5: Käyttöehdot**Liite 7.10.5.1: Juridiset vaatimukset**

Väyläviraston raiteistot ja palvelut ovat kaikkien toimijoiden käytettävissä. Raiteistojen ja palvelujen käytöstä sovitaan rataverkon käyttösopimuksissa tai yksittäisen liikennepaikan käyttösopimuksessa. 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 rautatieliikenteen harjoittajalle tässä tarkoitettujen laitteiden ja rakenteiden käytön opastuksen ja mahdollisen ohjeistuksen.

Rautatieliikenteen harjoittajan on sitouduttava suunnittelemaan ja toteuttamaan laitteiden ja rakenteiden käytön siten, että työ- ja junaturvallisuutta koskevia sääntöjä ja määräyksiä noudatetaan. Rautatieliikenteen harjoittajan on sitouduttava antamaan riittävä käyttökoulutus kaikille niille henkilöille, jotka sen puolesta tai lukuun käyttävät näitä laitteita tai rakenteita. Rautatieliikenteen harjoittajan 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:n tai muiden tuottamista palveluista on sovittava kyseisen palveluntuottajan kanssa.

Liite 7.10.5.2: Tekniset ehdot

Palvelupaikkaan saapuvan liikkuvan kaluston maksimipituus, -akselipaino ja dieselvedon tarve selviävät raidekohtaisesti Ratatieto-palvelussa sijaitsevista raiteistokaavioista (ks. [Liite 7.10.3.5: Tekniset ominaispiirteet](#)).

Liite 7.10.5.3: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

Valtion rataverkon yhteydessä on yksityisraiteita, joilla voi myös seisottaa kalustoa. Lisätietoja yksityisraiteista löytyy muiden rataverkon haltijoiden verkkoselostuksista ja muiden palvelupaikan ylläpitäjien palvelupaikan kuvauksista (ks. [Väyläviraston internet -sivut](#)). Yksityisraiteiston liittämiseksi valtion rataverkkoon laaditaan rataverkon haltijoiden välinen sopimus Väylävirastolla käytössä olevan sopimuspuhjan mukaisesti.

Muiden tarjoamien huolto- ja kunnossapitopalveluiden käyttö edellyttää käytöstä sopimista huolto- ja kunnossapitopalveluiden tarjoajien kanssa.

Liite 7.10.5.4: IT-järjestelmät

Ratapihan raiteet näkyvät Fintraffic Raide Oy:n tietojärjestelmissä, kuten kapasiteetin hallintajärjestelmässä (LIIKE) ja sen eri moduuleissa. Ratapihan raiteiden varaamiseen käytetään SAAGA-järjestelmää. Ratatyökoneiden seisontaraiteiden varaamiseen voidaan käyttää myös RUMA-järjestelmää.

Liite 7.10.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

Liite 7.10.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset

Ilmalan ratapihan peruspalveluiden käyttö edellyttää, että asiasta on sovittu rataverkon haltijan kanssa rataverkon käyttösopimuksessa tai yksittäisen liikennepaikan käyttösopimuksessa (ks. [3.3 Rataverkon käytön sopimukset](#)). Sopimus laaditaan aikataulukaudeksi kerrallaan. Rautatieliikenteen harjoittajan tulee vuosittain toimittaa rataverkon haltijalle käyttösopimusneuvotteluihin mennessä arvio palvelutarpeesta eli kuukausittaisesta siirtoajojen lukumäärästä.

Kaluston seisonta edellyttää aina tarvetta vastaavaa raidevarausta SAAGA-järjestelmään.

Raidevarauksen hakeminen tapahtuu palvelukuvauksessa [Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet \(varikkosivuraiteet\)](#) kuvatulla tavalla (ks. [Liite 7.8.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset](#)).

Liite 7.10.6.2: 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 kapasiteettiohjaus (ks. [Liite 7.10.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä](#) ja [Liite 7.10.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset](#)).

Kaluston seisottamista koskevien hakemusten käsittely tapahtuu palvelukuvauksessa [Liite 7.8: Palvelupaikan kuvaus: Seisontaraiteet \(varikkosivuraiteet\)](#) kuvatulla tavalla. Ristiriitaiset palvelujen käyttötarpeet pyritään sovitteluun keskustelemalla ja koordinoimalla tarvittaessa yhteistyössä myös muiden palvelupaikkojen ylläpitäjien ja rataverkon haltijoiden kanssa.

Liite 7.10.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Tiedot käytettävissä olevasta raidekapasiteetista näkyvät SAAGA-järjestelmässä. Tiedot tilapäisistä kapasiteettirajoitteista näkyvät RUMA-järjestelmässä. Tietoa voi kysyä myös Fintraffic Raide Oy:n kapasiteettiohjauksesta tai liikenteenohjauksesta.

Liite 7.11: Palvelupaikan kuvaus: Raivaus- ja pelastuspalvelu

Liite 7.11.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.11.1.1: Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa valtion rataverkolla suoritettavaa raivaus- ja pelastuspalvelua.

Väylävirasto on tuottanut tämän palvelupaikka-asiakirjan EU:n täytäntöönpanoasetuksen 2017/2177 vaatimusten mukaisesti. Palvelupaikan laji direktiivin 2012/34 liitteen II mukaisesti on peruspalvelu.

Liite 7.11.1.2: Palvelupaikan ylläpitäjä

Väylävirasto, Radanpidon keskitetyt tehtävät-yksikkö

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liite 7.11.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.11.2: Palvelut

Liite 7.11.2.1: Raivaus- ja pelastuspalvelu

Väylävirasto tuottaa raivaus- ja pelastuspalvelua valtion rataverkolle.

Liite 7.11.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.11.3.1: Luettelo palvelupaikan osista

Palvelupaikkoina toimivat tukikohdat sijaitsevat kolmella eri paikkakunnalla; Riihimäellä, Oulussa ja Kouvolassa. Raivaus- ja pelastuspalvelun toiminta-alueet on jaettu maantieteellisesti osiin Pohjois-Suomi, Etelä- ja Länsi-Suomi ja Itä-Suomi. Tukikohdissa on erilaista raivaus- ja pelastuspalvelun tarvitsemaa kalustoa ja varusteita, kuten:

- raivaus- ja sammutusautoja
- johtoautoina toimivia henkilöautoja
- vaarallisten aineiden torjuntaan käytettäviä autoja
- vaarallisten aineiden torjuntaan käytettävä kärkyjä
- mönkijöitä
- droneja
- moottorikelkkoja
- peräkärkyjä
- erilaisia nostoapuvälineitä
- tunkkaus- ja siirtovälineitä.

Liite 7.11.3.2: Palvelupaikan osan nimi

-

Liite 7.11.3.2.1: Sijainti

Raivaus- ja pelastuspalvelun toiminta-alueet on jaettu maantieteellisesti kolmeen osaan; Pohjois-Suomi, Etelä- ja Länsi-Suomi ja Itä-Suomi .

Liite 7.11.3.2.2: Aukioloajat

Päivystystoiminta ympäri vuorokauden 24/7.

Liite 7.11.3.2.3: Tekniset ominaispiirteet

Ei teknisiä ominaispiirteitä. Raivaus- ja pelastuspalvelun toimintaohjeet sekä kalustojen ja varusteiden huolto-ohjeet on kuvattu erillisessä kokonaisohjeessa sekä muissa toimintaa ohjaavissa ohjeissa.

Liite 7.11.3.2.4: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Ei suunniteltu merkittäviä muutoksia. Muutoksia toimintaan tarpeen mukaan.

Liite 7.11.4: Maksut**Liite 7.11.4.1: Tiedot maksuista**

Raivaus- ja pelastuspalvelusta peritään maksua vahingon aiheuttajalta toteutuneiden kustannusten mukaisesti, mikäli se on osoitettavissa tutkinnan perusteella.

Liite 7.11.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.11.5: Käyttöehdot**Liite 7.11.5.1: Juridiset vaatimukset**

Rautatieliikenteen harjoittajien on toimitettava Väylävirastolle liikkuvan kalustonsa nosto-ohjeet, liikkuvan kaluston maadoitusohjeet sekä pelastustoiminnan kannalta olennaiset ohjeet.

Liite 7.11.5.2: Rautatieliikenteeseen liittyvien palveluiden oma tuotanto

-

Liite 7.11.5.3: Tekniset ehdot**Liite 7.12: Palvelupaikan kuvaus: Sähköenergian siirtopalvelu**

Liite 7.12.1: Yleisiä tietoja

Liite 7.12.1.1: Johdanto

Tämä palvelukuvaus kuvaa valtion rataverkolla tarjottavaa sähköenergian siirtopalvelua. Palvelu on direktiivin 2012/34/EU liitteen II kohdassa 3 tarkoitettu lisäpalvelu.

Liite 7.12.1.2: Palvelun ylläpitäjä

Väylävirasto, Ratojen kunnossapidon ohjaus- ja kehittämissyksikkö

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liite 7.12.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.12.2: Palvelut

Liite 7.12.2.1: 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.

Liite 7.12.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.12.3.1: Luettelo palvelun osista

Sähköistetty rataverkko on kuvattu verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.1: Rataosien perustiedot](#) ja karttapalvelussa.

Liite 7.12.3.2: Palvelun nimeäminen

Liite 7.12.3.2.1: Sijainti

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

Liite 7.12.3.2.2: Aukioloajat

Sähköistetty rataverkko, lämmityspostit ja pistorasiakeskukset ovat käytettävissä aina. Tilapäiset jännitekatkot esitetään kapasiteetin hallinnan tietojärjestelmissä (LIIKE, RUMA).

Liite 7.12.3.2.3: Tekniset ominaispiirteet

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

Liite 7.12.3.2.4: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Palvelua kehitetään jatkuvasti yhteistyössä rautatieliikenteen harjoittajien kanssa.

Liite 7.12.4: Maksut

Liite 7.12.4.1: Tiedot maksuista

Sähköenergian siirtopalvelun kustannukset muodostuvat sähköistetyin rataverkon ulkopuolisille verkkoyhtiöille suoritettavista siirtomaksuista ja ratajohtoverkon häviöistä sekä verkossa siirretyn energian mittaus- ja arviointipalveluista sekä taseenhallinnasta.

Väylävirasto on laatinut syyskuussa 2024 arvion siirtopalveluiden hinnoista aikataulukauden 2027 verkkoselostukseen perustuen edellisten 12 kuukauden siirtomaksujen toteumiin ja valtion sähkönhankintayksikön Hansel Oy:n sähkönhintaennusteisiin. Väylävirasto laskuttaa palvelun käytöstä kuukausittain näiden hintojen mukaan. Koska palvelu laskutetaan kustannusvastaavasti, arviolaskutus tarkastetaan keväällä 2028 tasauslaskulla vastaamaan verkkoyhtiöiden laskutusta, häviöenergian kustannuksia ja EREX-kustannuksia. Laskutusta seurataan käyttösopimuksen seurantakokouksissa aikataulukauden aikana.

Taulukko 3. Sähköenergian siirtopalvelun hinnasto 1.1.2027–31.12.2027

	Perusmaksu	Suurjänniteverkkojen siirtomaksu		Ratajohtoverkon häviöenergiamaksu
		Talvikausi *)	Muu aika	
Yksikköhinta	50 €/kk/vetoyksikkö	9,50 €/MWh	6,20 €/MWh	52,00 €/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 liikenteen harjoittajan sähkövetoyksikköjen arvioidun kokonaismäärän mukaan. Perusmaksun yksikköhinta saattaa muuttua Erex-järjestelmään kuuluvien vetoyksiköiden määrän muuttuessa.
- Suurjänniteverkkojen siirtomaksu määräytyy kantaverkon ja suurjännitejakeluverkkojen siirtokustannusten mukaan. Koko rataverkolla käytetään keskimääräistä siirtomaksua. Talvikaudelle on määritelty oma hintansa, koska verkkoyhtiöt veloittavat talvella suurempaa siirtomaksua.
- Ratajohtoverkon häviöt saadaan, kun syöttöasemien nettokulutuksesta vähennetään yksittäisten kulutuskohdeiden nettokulutus. Häviöenergiakustannus muodostuu rataverkon haltijan hankkiman todellisen 2027 toteutuneen sähköenergian hinnan mukaisesti. Siirtomaksuhinnaston laskutushinta on arvio vuoden 2027 keskihinnasta.

Liite 7.12.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.12.5: Käyttöehdot

Liite 7.12.5.1: Juridiset vaatimukset

Sähköenergian siirtopalvelun käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan rataverkon käyttö sopimuksessa.

Sähköenergian siirtopalvelun käytön edellytys on voimassa oleva sopimus sähköntoimittajan kanssa. Ratakapasiteetin käyttö sisältää liikenteen harjoittajan 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 valitseman sähköntoimittajan kanssa.

Liite 7.12.5.2: 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 Sähkönsyöttöjärjestelmä](#) ja [sähkönsyötön järjestelmiä koskevissa ohjeissa](#).

Liite 7.12.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen

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

Liite 7.13: Palvelupaikan kuvaus: Liikenteen laadun valvomo ja kaluston valvontalaitteet**Liite 7.13.1: Yleisiä tietoja****Liite 7.13.1.1: Johdanto**

Tämä palvelukuvaus 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.

Liite 7.13.1.2: Palvelun ylläpitäjä

Fintraffic Raide Oy

029 450 7000

info@fintraffic.fi

Liite 7.13.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.13.2: Palvelut

Liite 7.13.2.1: Liikenteen laadun valvomo

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

Liikenteen laadun valvomon tehtävä jakaantuu kahteen eri kokonaisuuteen. Liikkuvan kaluston valvontajärjestelmiin liittyy tiedonkeruun ja sen laadun valvonta, analysointi ja analysoinnin tuloksena tehtävät toimenpiteet. Valvonnalla seurataan liikkuvan kaluston sellaisia ominaisuuksia, joilla on suoraan tai välillisesti rajapinta ratainfrastruktuurin kanssa. Liikkuvan kaluston eri valvontalaitteita on sijoitettu koko valtion rataverkolle.

Toinen kokonaisuus on tunneli- ja kiinteistöautomaatiikan valvonta ja näiden vaatimat toimenpiteet niin normaali- kuin poikkeustilanteissa. Järjestelmistä tulevat hälytykset välitetään tapauskohtaisesti eri yhteistyötahoille, joita ovat esimerkiksi palo- ja pelastusviranomainen, poliisi, järjestelmien kunnossapitäjät, liikenteenohjaus sekä turvavalvomo ja käyttökeskus.

Liikenteen laadun valvomo valvoo liikkuvan kaluston valvontalaitteistolla vikaantuneen kaluston tuottamia hälytyksiä ja välittää kalustolle rajoituksia hälytysten mukaan. Näin pyritään ehkäisemään onnettomuuksia, sekä vikaantuneen kaluston ratainfraan aiheuttamaa kulumista ja häiriötilanteita. Rataverkolla sijaitseva mittalaitteisto on Väyläviraston omaisuutta. Hälytykset kokoava tietojärjestelmä (VALTSU) on Fintraffic Raide Oy:n omaisuutta. Mittalaitteiston antamien hälytysten avulla voidaan analysoida turhia hälytyksiä, vikaantumisen tiheyttä ja syitä. Tavoitteena on datan analytiikan avulla vähentää häiriöherkkyyttä ja myöhästymisiä junaliikenteelle.

Mittalaitteiston avulla tutkitaan ja seurataan myös mm. pyörävoimia, laakereiden lämpötiloja ja virroittimien kuntoa. Lisäksi rajanylityspaikoilla voidaan analytiikan avulla valvoa ulkomaisen kaluston kuntoa, jonka perusteella osataan kohdentaa tarkempia rajatarkastuksia kalustoyksilöille.

Liite 7.13.2.2: 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 liikenneöivä kalusto ylittää tavanomaisilla reiteillään vähintään kerran ainakin yhden mittalaitteen. Laitteet mittaavat pyöräkerrasta kiskoon aiheutuvan staattisen ja dynaamisen kuormituksen. Mittaustulosten perusteella voidaan todeta sekä pyörän kulkukehän vikoja (mm. lovet) että kuormausvirheitä. Näiden raiteeseen asennettujen laitteiden antamat kriittiset hälytykset välitetään Liikenteen laadun valvomon kautta rataliikennekeskukseen.

Liikenteenohjaus ilmoittaa kalustoyksikön kuljettajalle laakereiden kuumakäynti- tai pyörävoimahälytyksestä sekä ohjeistaa tarvittavista toimenpiteistä. Toimenpiteet on kuvattu Väyläviraston ohjeessa *Junaturvallisuuden ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)*.

Sähkövetokaluston virroittimien kontaktihiilien kuntoa valvotaan kameralaitteistoilla. Mittausasemaa lähestyvät aktiiviset virroittimet kuvataan, kuvat analysoidaan ja viallisista virroittimista raportoidaan kalustoa operoivalle yritykselle. Liikenteenohjaus ilmoittaa ja ohjeistaa kalustoyksikön kuljettajalle, mikäli virroittimen kunto edellyttää välittömiä toimenpiteitä sähkörata- tai kalustovaurion välttämiseksi.

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

Liikkuvan kaluston varustaminen rataverkon haltijan käyttämän järjestelmän kanssa yhteentoimivien 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 [Liite 5.4: Liikkuvan kaluston valvonta](#) ja Väyläviraston Ratatieto-palvelussa, johon on rajoitettu pääsy.

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

Liite 7.13.3: Palvelun kuvaus

Liite 7.13.3.1: Liikenteen laadun valvomon toiminta-alue

Liikenteen laadun valvomon toiminta-alue on koko valtion rataverkko.

Liite 7.13.3.2: 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.

Liite 7.13.3.2.1: Aukioloajat

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

Liite 7.13.3.2.2: Liittyminen palveluun

Liikenteen laadun valvomon palvelut Väylävirastolle tuottaa Fintraffic Raide Oy. Palvelua tuotetaan ja hälytyksistä ilmoitetaan määritellyn ilmoitusmenettelyn avulla kaikille valtion rataverkolla liikkuville.

Liite 7.13.4: Maksut**Liite 7.13.4.1: Tiedot maksuista**

Liikenteen laadun valvomon toiminnasta sekä operaattorikohtaisesta kaluston valvontalaitteiden tuottamasta datasta VALTSU-järjestelmässä ei peritä maksuja.

Liite 7.13.4.2: Tiedot alennuksista

Ei alennuksia.

Liite 7.13.5: Käyttöehdot**Liite 7.13.5.1: Juridiset vaatimukset**

Jokainen kaluston viasta johtuvasta hälytyksestä toimitettu viesti operaattorille tulee johtaa kaluston kunnon tarkastamiseen.

Kaluston aiheuttamista hälytyksistä voidaan asettaa kalustolle rajoitteita kuten nopeus tai ajaminen määrätyle paikalle tarkastukseen.

Liite 7.13.5.2: Tekniset ehdot

Liite 7.13.5.3: 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.

Liite 7.13.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen**Liite 7.13.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset**

Palvelun käyttöä ei haeta erikseen, palvelu sisältyy ratakapasiteetin käyttöön.

Liite 7.13.6.2: Hakemuksiin vastaaminen**Liite 7.14: Palvelupaikan kuvaus: Liikkuvan kaluston lämmitys ja pistorasiakeskukset (1500 V ja 400 V)****Liite 7.14.1: Yleisiä tietoja****Liite 7.14.1.1: Johdanto**

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

Liite 7.14.1.2: Palvelun ylläpitäjä

Väylävirasto, Rautatietekninen yksikkö

Opastinsilta 12 A

00520 Helsinki

kirjaamo@vayla.fi

Liite 7.14.1.3: Voimassaoloaika ja päivitysprosessi

Tämä asiakirja päivitetään verkkoselostuksen julkaisemisen yhteydessä (ks. [1.5 Verkkoselostuksen voimassaolo, päivittäminen ja julkaiseminen](#)).

Liite 7.14.2: Palvelut**Liite 7.14.2.1: Vaunujen lämmitysliitännät (1500 V)**

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

Liite 7.14.2.2: 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 §:n mukaan pistorasiakeskukset ovat lisäpalvelu.

Liite 7.14.3: Palvelun kuvaus**Liite 7.14.3.1: Luettelo palvelun osista**

Luettelo lämmitysposteista ja pistorasiakeskuksista esitetään verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#).

Liite 7.14.3.2: Palvelun nimeäminen

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

Liite 7.14.3.3: Sijainti

Verkkoselostuksen liitteessä [Liite 2.2: Rautatieliikennepaikat](#), raiteistokaavioissa ja karttapalvelussa esitetään liikennepaikat, joilla on mahdollisuus saada 400 V:n tai 1500 V:n sähkövirtaa.

Liite 7.14.3.4: Aukioloajat

Lämmityspostit ja pistorasiakeskukset ovat käytettävissä aina.

Liite 7.14.3.5: Tekniset ominaispiirteet

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

Liite 7.14.3.6: Teknisten ominaispiirteiden suunnitellut muutokset

Palveluun ei ole tulossa suunniteltuja muutoksia.

Liite 7.14.4: Maksut

Liikkuvan kaluston lämmityksen ja pistorasiakeskusten maksuista sovitaan tapauskohtaisesti.

Liite 7.14.5: Käyttöehdot

Liikkuvan kaluston lämmityksen ja pistorasiakeskusten käytöstä ja käyttöehdoista sovitaan tapauskohtaisesti.

Liite 7.14.6: Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen**Liite 7.14.6.1: Käyttöoikeutta tai palveluita koskevat hakemukset**

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

Liite 7.14.6.2: Hakemuksiin vastaaminen

Lämmityspostien ja pistorasiakeskusten käyttöä koskeviin raidevarauksiin vastataan verkkoselostuksen luvussa [4.2.1 Junaliikenteen ratakapasiteetti](#) esitetyn mukaisesti.

Liite 7.14.6.3: Tiedot käytettävissä olevasta kapasiteetista ja tilapäisistä kapasiteettirajoitteista

Ei tiedossa olevia kapasiteettirajoitteita.



Väylävirasto
Trafikledsverket

