

Beskrivning av Finlands bannät 2017



Beskrivning av Finlands bannät 2017

Trafikverkets infrastrukturinformation 4/2015

Omslagsbild: Tehanu Tapola

Webpublikation pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-8276

ISSN 1798-8284

ISBN 978-952-317-166-4

Trafikverket

PB 33

FI-00521 Helsingfors, Finland

Tel. +358 (0)29 534 3000

Förord

Trafikverket publicerar i enlighet med järnvägslagen en beskrivning av bannätet (=nätbeskrivning) för tidtabellsperioden 2017, vilken är den fjortonde beskrivningen av bannätet i Finland. I nätbeskrivningen redogörs för förutsättningarna för tillträde till bannätet, statens bannät, förfarandet vid tilldelningen av bankapacitet, tjänsterna som tillhandahålls järnvägsföretag och grunderna för fastställandet av banavgiften. Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tidtabellsperiod och är avsedd för dem som ansöker om bankapacitet. Den här nätbeskrivningen gäller för tidtabellsperioden 11.12.2016–9.12.2017.

Till grund för nätbeskrivningen 2017 ligger föregående nätbeskrivning som har utvecklats utgående från användarnas kommentarer samt nätbeskrivningar av andra europeiska infrastrukturförvaltare.

Beskrivningen av bannätet följer en gemensam europeisk innehållsstruktur. Nätbeskrivningen består av följande kapitel:

1. Allmänt
2. Förutsättningarna för tillträde till bannätet
3. Bannätet
4. Tilldelningen av bankapacitet
5. Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag
6. Banavgiften

Ändringen av järnvägslagen trädde i kraft 8.12.2015 och de förordningar som ges med stöd av lagen är under beredning när nätbeskrivningen publiceras. Ändringarna i nätbeskrivningen som hänför sig till författningsändringarna görs i början av 2016.

Vid Trafikverket är det avdelningen Trafiktjänster inom verksamhetsområdet Trafik och Information som ansvarar för att nätbeskrivningen utförs. Samtliga experter vid Trafikverket, och flera experter utanför organisationen, har deltagit i arbetet.

Helsingfors den 11 december 2015

Trafikverket
Verksamhetsområdet Trafik och information, Trafiktjänster

Innehållsförteckning

1	ALLMÄNT	7
1.1	Introduktion.....	7
1.2	Syfte.....	7
1.3	Rättslig grund.....	7
1.4	Juridisk status	8
1.4.1	Allmänt.....	8
1.4.2	Giltighet.....	8
1.4.3	Förfarande vid ändringssökande	8
1.5	Nätbeskrivningens struktur	8
1.6	Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering	9
1.6.1	Giltighetstid	9
1.6.2	Uppdatering	9
1.7	Publicering.....	9
1.8	Kontaktuppgifter	10
1.9	Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna	12
1.10	Definitioner, märkningar och förkortningar	12
2	FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET.....	15
2.1	Introduktion.....	15
2.2	Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet	15
2.2.1	Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik	15
2.2.2	Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet.....	16
2.2.3	Koncession för järnvägsföretag	17
2.2.4	Säkerhetsintyg	17
2.2.5	Försäkringar.....	18
2.3	Övriga villkor för tillträde till bannätet.....	19
2.3.1	Ramavtal.....	19
2.3.2	Avtal om tillträde till bannätet	19
2.3.3	Övriga avtal som gäller tillträde till bannätet.....	20
2.4	Föreskrifterna och anvisningarna om trafikering.....	21
2.5	Specialtransporter.....	21
2.6	Transport av farliga ämnen.....	21
2.7	Godkännande av rullande järnvägsmateriel.....	22
2.8	Behörigheten hos personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.....	23
3	BANNÄTET.....	25
3.1	Introduktion.....	25
3.2	Bannätets omfattning.....	25
3.2.1	Flerspåriga banavsnitt	25
3.2.2	Dubbelspåriga banavsnitt	25
3.2.3	Trespåriga banavsnitt	25
3.2.4	Fyrspåriga banavsnitt	25
3.2.5	Det befintliga bannätet.....	25
3.2.6	Anslutande bannät.....	26
3.3	Beskrivning av bannätet.....	26
3.3.1	Geografisk beskrivning	26
3.3.2	Bannätets egenskaper.....	30
3.3.3	Systemen för trafikledning och kommunikation.....	32
3.4	Trafikrestriktioner	36

3.4.1	Särskild bankapacitet	36
3.4.2	Begränsningar som beror på miljöskydd	36
3.4.3	Farliga ämnen.....	36
3.4.4	Begränsningar som beror på tunnlar	38
3.4.5	Begränsningar som beror på broar.....	39
3.4.6	Övertunga transporter	39
3.5	Bannätets användbarhet.....	39
3.6	Stationerna för passagerartrafik	39
3.7	Godstrafikterminalerna.....	39
3.8	Tjänster som stöder järnvägstrafiken.....	39
3.8.1	Rangerbangårdar	39
3.8.2	Uppställningsspår	39
3.8.3	Service- och underhållstjänster	40
3.8.4	Bränsletankningsplatser	40
3.8.5	Tekniska anordningar	40
3.8.6	Trafikverkets säkerhetsövervakningscentral.....	40
3.8.7	Trafikverkets tekniska övervakningscentral	41
3.9	Utvecklingsplanerna för bannätet.....	41
4	TILLDELNING AV BANKAPACITET	42
4.1	Introduktion	42
4.2	Processbeskrivning.....	42
4.2.1	Ansökan om bankapacitet.....	42
4.2.2	Ansökan om bankapacitet för växlingsarbete	43
4.2.3	Ansökan om bangårdskapacitet	43
4.2.4	Utveckling av bankapacitetsprocessen	44
4.3	Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet	44
4.3.1	Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod	44
4.3.2	Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik.....	45
4.4	Tilldelning av bankapacitet.....	45
4.4.1	Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet	45
4.4.2	Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet.....	46
4.4.3	Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning	46
4.4.4	Tilldelning av kapacitet på bangårdar	47
4.4.5	Ramavtalens inverkan.....	48
4.5	Bankapacitet vid underhåll och banarbeten	48
4.6	Outnyttjad bankapacitet.....	49
4.7	Specialtransporter och farliga ämnen.....	50
4.8	Åtgärder i händelse av störningar.....	50
4.8.1	Principer	50
4.8.2	Instruktioner	50
4.8.3	Sannolika situationer	51
4.8.4	Osannolika situationer	51
5	TJÄNSTER.....	52
5.1	Introduktion	52
5.2	Tjänster som Trafikverket erbjuder.....	52
5.2.1	Tjänster som erhålls mot banavgiften	52
5.2.2	Avgiftsbelagda tjänster	54
5.3	Tjänster som erbjuds av andra	55
5.3.1	Skyldighet att erbjuda tjänster	55

5.3.2	Elöverföringen på elektrifierad järnväg	55
5.3.3	Service- och underhållstjänster	56
5.3.4	Bränsletankningsplatser.....	56
5.3.5	Tekniska anordningar	56
6	AVGIFTER	57
6.1	Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar	57
6.2	Banavgiftssystemet.....	57
6.3	Banavgiftens storlek	58
6.4	Incitamentssystem för bästa möjliga utförande	58
6.5	Ändringar av banavgiften.....	58
6.6	Debitering av banavgiften	58

BILAGOR

Bilaga 1	Basuppgifter om banavsnitt
Bilaga 2	Järnvägens trafikplatser
Bilaga 3	Trafikeringsföreskrifter för banavsnittet Torneå-Haparanda
Bilaga 4	Lastprofil
Bilaga 5	Normalsektionen för fria rummet
Bilaga 6	Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axellaster
Bilaga 7	Elektrifiering
Bilaga 8	Säkerhetssystem
Bilaga 9	Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer
Bilaga 10	Hastighetsbegränsningar som beror på banans skick
Bilaga 11	Maximal hastighet i tunnlår
Bilaga 12	Restriktioner till följd av broar
Bilaga 13	Banarbeten
Bilaga 14	Passagerarinformation på trafikplatserna
Bilaga 15	Beskrivning av trafikstyrningstjänsten för växlingsarbete och prisbildningen
Bilaga 16	Den rullande materielens inverkan på hastigheten
Bilaga 17	Transport av övertunga vagnar
Bilaga 18	Transport av vagnar enligt rysk standard
Bilaga 19	Övervakning av rullande materiel
Bilaga 20	Säkerhetsärenden

1 Allmänt

1.1 Introduktion

Beskrivningen av bannätet (nedan även nätbeskrivning) publiceras i enlighet med järnvägslagen (304/2011)¹ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU² om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Denna nätbeskrivning för tidtabellsperioden 2017 är den fjortonde nätbeskrivningen som publicerats i Finland.

1.2 Syfte

I nätbeskrivningen beskrivs förutsättningarna för tillgång till statens bannät, tilldelningen av infrastrukturkapacitet, vilka tjänster som ska tillhandahållas järnvägsföretagen samt på vilka grunder banavgiften bestäms. I nätbeskrivningen beskrivs detaljerat de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna, tillvägagångssätten och grunderna för avgiftssystemen och beviljandet av bankapacitet.

Järnvägsföretagen kan ansöka om bankapacitet för inrikes godstrafik samt för internationell trafik som bedrivs inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. VR Group Ab kan bedriva inrikes persontrafik med ensamrätt på de banavsnitt i det finländska bannätet som avses i avtalet om ensamrätt mellan kommunikationsministeriet och VR Group Ab. På sådana banavsnitt som inte omfattas av avtalet kan vilket som helst annat järnvägsföretag börja bedriva persontrafik. VR Group Ab kan med ensamrätt bedriva förbindelsetrafik på järnväg till och från Ryssland i Finlands bannät ända tills det förnyade avtalet om förbindelsetrafik mellan Finland och Ryssland träder i kraft.

1.3 Rättslig grund

Nuvarande lagstiftning

Trafikverket publicerar i enlighet med järnvägslagen uppgifter om bestämmelser som utfärdats i järnvägslagen, i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet och i lagen om banskatter samt uppgifter om bestämmelser och föreskrifter i lagar i anslutning till dessa även som uppgifter om övriga bestämmelser som berör:

1. rätten till tillgång till bannätet
2. grunderna för bestämmandet av banavgifter
3. ansökan om bankapacitet och tidsfrister i anslutning därtill
4. kraven på och godkännande av rullande järnvägsmateriel
5. övriga faktorer som ansluter sig till bedrivande av järnvägstrafik samt förutsättningarna för inledande av järnvägstrafik.

¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:SV:PDF>

Trafikverket publicerar i nätbeskrivningen uppgifter om bannätets kvalitet och omfattning för varje tidtabellsperiod. Dessa uppgifter ingår i kapitel 3 i denna bannätsbeskrivning. I nätbeskrivningen offentliggörs även Trafikverkets föreskrifter om:

1. särskild bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 3.4.1),
2. prioritetsarrangemang som ska tillämpas på överbelastad bankapacitet med stöd av järnvägslagen (punkt 4.4.3)
3. tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet på respektive järnvägslinjer i enlighet med järnvägslagen (punkt 4.6).

1.4 Juridisk status

1.4.1 Allmänt

Nätbeskrivningen är inte en föreskrift som Trafikverket utfärdat, utan ett dokument som innehåller information.

1.4.2 Giltighet

De uppgifter som publiceras i nätbeskrivningen påverkar inte de instruktioner som Trafikverket gett eller de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdat. De uppgifter som gäller tredje part i nätbeskrivningen kan också ändras under tidtabellsperioden.

1.4.3 Förfarande vid ändringssökande

Enligt järnvägslagen är det möjligt att söka rättelse i Trafikverkets beslut hos regleringsorganet för järnvägssektorn, som i Finland verkar i anknytning till Trafiksäkerhetsverket. Ändring i regleringsorganets beslut får sökas om beslutet gäller:

- överbelastad bankapacitet (23 §)
- prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet (24 §)
- tilldelning av bankapacitet (26 §)
- beviljande av brådskande bankapacitet (27 §)
- återkallat bankapacitet (28 §)
- banavgift (37 §)
- beviljande av bevis om överensstämmelse eller granskningsbevis för det anmälda organet

Rättelseyrkandet ska tillställas regleringsorganet inom 30 dagar efter att beslutet har delgivits. Regleringsorganet ska avgöra en rättelsebegäran inom två månader efter att sökanden har tillställt regleringsorganet alla behövliga uppgifter. När ett krav om rättelse gäller enskilda prioritetsordningar, tilldelning av bankapacitet och brådskande bankapacitet ska ett beslut dock ges inom tio dagar efter att alla behövliga uppgifter tillställts.

1.5 Nätbeskrivningens struktur

Beskrivningen av bannätet är upplagd enligt de europeiska infrastrukturförvaltarnas organisations RailNetEuropes gemensamma struktur för bannätsbeskrivningar.

Nätbeskrivningen består av fem kapitel utöver detta. I det andra kapitlet behandlas förutsättningarna för tillträde till bannätet, i det tredje kapitlet bannätets egenskaper,

i det fjärde kapitlet aspekter i samband med tilldelningen av bankapacitet, i det femte kapitlet tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och i det sjätte kapitlet banavgiften och grunderna för bestämningen av den. I nätbeskrivningens bilagor ges en närmare beskrivning av bannätets egenskaper och trafikeringen.

1.6 Bannätsbeskrivningens giltighetstid och uppdatering

1.6.1 Giltighetstid

En nätbeskrivning gäller för en tidtabellsperiod i sänder och den publiceras fyra månader före tidsfristen för inlämningen av ansökningarna om bankapacitet går ut, dvs. 12 månader innan övergången till ny tidtabellsperiod. Denna beskrivning av bannätet är avsedd för tidtabellsperioden 2017, dvs. tidtabellsperioden 11.12.2016–9.12.2017. Nätbeskrivningen för tidtabellsperioden 2018 publiceras senast den 9.12.2016.

1.6.2 Uppdatering

Om uppgifterna i nätbeskrivningens kapitel 1.3 ändras, publicerar Trafikverket de nya uppgifterna på sina webbsidor <http://www.trafikverket.fi>³.

I nätbeskrivningens bilaga 13 presenteras en uppskattning över de banarbeten som utförs under tidtabellsperioden 2017 och som eventuellt påverkar trafiken. Arbetsprogrammet, avpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga banarbetena ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Trafikverket publicerar en förteckning över banarbetena och uppdaterar den på sina webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁴.

Det kan förekomma ändringar i texten och i bilagorna till nätbeskrivningen efter att den har publicerats. Uppdateringarna görs i publikationen Beskrivning av bannätet (pdf) på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁵.

1.7 Publicering

Bannätsbeskrivningen publiceras på tre språk: finska, svenska och engelska. Om språkversionerna avviker från varandra, gäller den finskspråkiga versionen. Alla språkversioner av publikationen Beskrivning av Finlands bannät finns i pdf-format på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁶.

De långsiktigare utvecklingsplanerna för bannätet för åren 2015–2018 framgår av [Trafikverkets ekonomi- och verksamhetsplan](#)⁷. Statistikuppgifter för bannätet och järnvägstrafiken finns i [Finlands järnvägsstatistik](#)⁸ som Trafikverket publicerar varje år.

³ <http://www.liikennevirasto.fi/beskrivning-av-finlands-bannat>

⁴ <http://www.liikennevirasto.fi/ratatyot>

⁵ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

⁶ <http://www.liikennevirasto.fi/beskrivning-av-finlands-bannat>

⁷ http://www2.liikennevirasto.fi/tts_2015-2018_web.pdf

⁸ <http://www.liikennevirasto.fi/jarnvagsstatistik>

1.8 Kontaktuppgifter

Trafikverket

Trafikverket är ett ämbetsverk som lyder under kommunikationsministeriet och som ansvarar för att upprätthålla och utveckla statens bannät, bevilja bankapacitet, leda samt styra trafiken. Trafikverket ansvarar också för underhållet av landsvägarna samt för att utveckla och trygga verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfarten och annan sjötrafik.

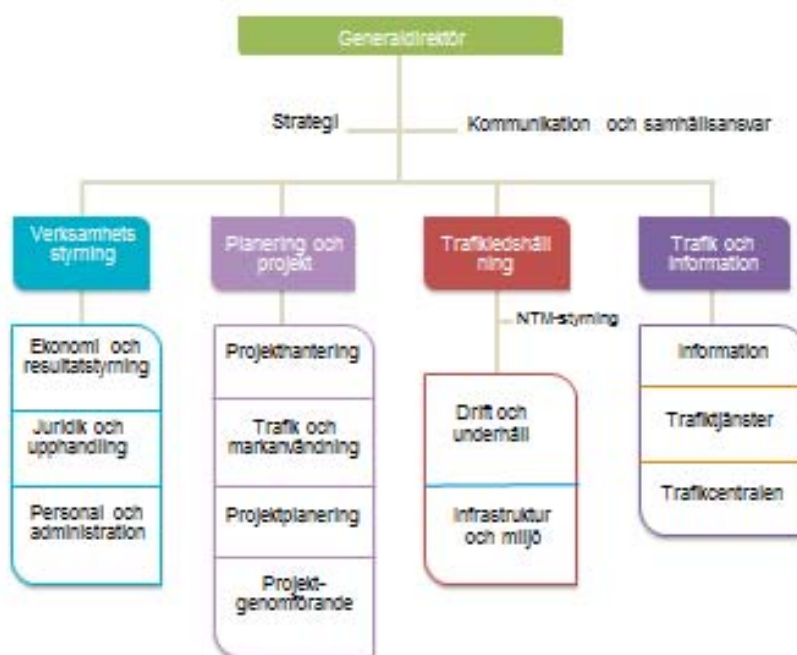


Bild 1. Schema över Trafikverkets organisation.

PB 33 (Besöksadress: Semaförbron 12 A)

FI-00521 HELSINGFORS

FINLAND

E-post: kirjaamo(at)trafikverket.fi

Internet: <http://www.trafikverket.fi>⁹

I frågor som gäller marknadsintroduktion och järnvägstrafik kan man ta kontakt per e-post på adressen: oss(at)liikennevirasto.fi.

Mer kontakt information på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>¹⁰.

⁹ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/>

¹⁰ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafikverket/kontaktuppgifter>

Kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet svarar för två stora sektorer: trafikpolitik och kommunikationspolitik.

Till ministeriets ansvarsområde hör transportsystem, transportnät, gods- och persontrafik, trafiksäkerhet och klimat- och miljöfrågor inom trafikområdet. Ministeriet svarar också för kommunikationsnät, dataskydd och informationssäkerhet, politik som gäller informationssamhället samt massmedier och postverksamhet.

PB 31 (Besöksadress: Södra Esplanaden 16-18)
FI-00023 STATSRÅDET
FINLAND
E-post: kirjaamo(at)lvm.fi
Internet: <http://www.kommunikationsministeriet.fi>¹¹

Trafiksäkerhetsverket

Trafiksäkerhetsverket är ett ämbetsverk på centralnivå inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde som svarar för reglerings- och övervakningsuppgifter inom trafiksystemet, främjar trafiksäkerheten och en hållbar utveckling i trafiksystemet samt producerar myndighetstjänster inom trafiken.

PB 320 (Besöksadress: Gumtäktvägen 9)
FI-00101 HELSINGFORS
FINLAND
E-post: kirjaamo(at)trafi.fi
Internet: <http://www.trafi.fi>¹²

Regleringsorganet för järnvägssektorn

Regleringsorganet för järnvägssektorn följer upp, övervakar och främjar järnvägsmarknadens funktion, jämlikhet och icke-diskriminering.

PB 320 (Besöksadress: Gumtäktvägen 9)
FI-00101 HELSINGFORS
FINLAND
E-post: kirjaamo(at)trafi.fi och railregulator(at)trafi.fi
Internet: <http://saantelyelin.fi>¹³

Konkurrens- och konsumentverket

Konkurrens- och konsumentverket lyder under arbets- och näringsministeriet. Dess verksamhetsidé är att trygga en sund och fungerande ekonomisk konkurrens samt att öka den ekonomiska effektiviteten genom att främja konkurrensen och undanröja hinder för den.

¹¹ <http://www.lvm.fi/web/sv/framsida>

¹² <http://www.trafi.fi/sv/>

¹³ <http://saantelyelin.fi>

PB 332 (Besöksadress: Broholmmsgatan 12 A)
FI-00531 HELSINGFORS
FINLAND
E-post: kirjaamo(at)kilpailuvirasto.fi
Internet: <http://www.kkv.fi>¹⁴

1.9 Samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna

RailNetEurope (**RNE**)¹⁵ är en icke-vinstbringande förening för europeiska infrastrukturförvaltare och tilldelare av bankapacitet, vars syfte är att främja internationell trafik i den europeiska järnvägsinfrastrukturen.

RNE har etablerat en OSS (One Stop Shop) kontaktpunkt i varje medlemsland. Varje kund erbjuds de internationella järnvägstjänster som den behöver vid den OSS-kontaktpunkt som kunden själv önskar. Allt från de inledande frågorna om tillgången på järnvägskapacitet till ansökningar om internationella tåglägen och efterhandsutvärderingen av tågets gång – bland andra dessa ärenden i fråga om hela den internationella tågresan behandlas med tanke på kundernas bekvämlighet vid en kontaktpunkt.

En lista på OSS-kontaktpersoner finns på <http://www.rne.eu>¹⁶. Trafikverket är inte längre medlem i RNE, men fortsätter sin verksamhet i OSS. Kontakta via adressen oss(at)trafikverket.fi.

Övriga länders nätbeskrivningar

Internet-adresserna till nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltarna i andra länder publicerar finns på <http://www.rne.eu>¹⁷.

1.10 Definitioner, märkningar och förkortningar

ATP är ett system av klass B "ATP-VR/RHK-Junankulunvalvonta (JKV)" enligt bilaga B till den tekniska specifikationen av den 28 mars 2006 för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Trafikstyrning och signalering" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

Banhållning avser byggande, underhåll och utveckling av banan och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

¹⁴ <http://www.kkv.fi>

¹⁵ <http://www.rne.eu/>

¹⁶ http://www.rne.eu/oss_network.html

¹⁷ <http://www.rne.eu/>

Bannätsförvaltare (infrastrukturförvaltare) avser Trafikverket samt förvaltare av privata spåranläggningar som omfattas av Järnvägslagens (304/2011)¹⁸ tillämpningsområde.

Bankapacitet avser enligt järnvägslagen möjligheten att använda bannätet och göra upp tidtabeller för rutterna som trafikeras i bannätet. Bankapaciteten kan också definieras som förmågan att förmedla tågtrafik under en viss period på en viss järnvägslinje på grund av bannätets egenskaper.

Bankapacitet för regelbunden trafik innebär bankapacitet som man ansöker om för regelbunden och långvarig trafikering som återkommer i samma form. Exempel: behov att trafikera året om från måndag till lördag eller varje tisdag och torsdag under tre månaders tid.

Bedrivande av järnvägstrafik innebär trafik som bedrivs av järnvägsföretag, trafik i anslutning till banunderhåll, museitrafikoperatörers trafik, trafik som bedrivs av företag eller sammanslutning som såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet bedriver trafik och infrastrukturförvaltarens trafik på bannätet.

Brådskande bankapacitet (Ad hoc) innebär bankapacitet som man ansöker om för ett tillfälligt, kortvarigt och varierande trafikeringsbehov. Exempel: tåg som kör under enskilda dagar samt arbetsmaskiner och tåg med varierande stoppförfaranden eller rutter.

Förhandsinformation om tågtrafiken(JETI) är ett system för upprätthållande av förhandsplanerna för banarbetet samt för informationen om ändringar som påverkar trafiken, vilka i annat fall skulle meddelas av trafikledningen.

Järnvägsföretag är ett offentligt eller privaträttsligt företag eller någon annan sammanslutning som med stöd av en koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet såsom sin huvudsakliga verksamhet bedriver person- eller godstrafik på järnväg och som är skyldig att tillhandahålla dragkraft; med järnvägsföretag avses också företag som enbart tillhandahåller dragkraft.

Järnvägsoperatörer avser järnvägsföretag, banunderhållsföretag, infrastrukturförvaltare som trafikerar bannätet samt museitrafikoperatörer. Också sådana företag eller sammanslutningar som bedriver trafik på bannätet såsom annan än sin huvudsakliga verksamhet räknas som järnvägsoperatörer.

KUPLA är lokförarnas terminalutrustning som möjliggör elektronisk dataöverföring mellan järnvägstrafikledningssystemen samt mellan trafikstyrningen och lokförarna.

LIIKE är ett datasystem, med vilket man ansöker bankapacitet.

Museijärnväg är en järnväg som innehavaren av statens bannät har bestämt att ska vara museijärnväg. Innan beslutet om museijärnväg fattas ska förvaltaren av statens bannät höra Trafiksäkerhetsverket och de järnvägsoperatörer som idkar trafik på ifrågavarande järnväg. På en museijärnväg får bara förekomma museitrafik, där får således inte förekomma annan person- eller godstrafik.

¹⁸ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

Museitrafik avser sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning utan vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel. Med museimateriel avses materiel som i Trafiksäkerhetsverkets materielregister registrerats som museimateriel.

Parentestecknen () innebär att objektet inom parentes inte hör till det som finns i förteckningen.

POHA (system för hantering av avvikelser inom järnvägstrafiken) bestämmer hur störningsmeddelandena förmedlas och avvikelserna hanteras mellan olika parter. När POHA-systemet tas i bruk förväntas järnvägsoperatören lämna störningsuppgifter i systemet för egen del, det vill säga i fråga om avvikelser som beror på järnvägsoperatörerna.

Privat spåranläggning avser spåranläggning i annan än Trafikverkets ägo.

Ratapurkki är en databank för bandata, som tillhandahåller information om järnvägsinfrastrukturen för företag och datasystem inom järnvägsbranschen. Som användargränssnitt används ett webbläsarprogram, med hjälp av vilket man kan söka information via en karta eller databasrapporterna.

RATO avser bantekniska anvisningar, vilka innefattar basuppgifter om planering, granskning och underhåll av banan och bananläggningarna. RATO baserar sig på Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. **RATO**¹⁹ publiceras av Trafikverket.

Samordning avser det förfarande som används då det organ som svarar för beviljandet av bankapacitet och sökanden försöker avgöra situationer där ansökningar konkurrerar om samma bankapacitet.

Trafikledning innebär säkring av trafiken på järnvägssträckorna. Utöver säkringen av färdvägarna innefattar trafikledningen även beviljande av tillstånd och meddelanden som är nödvändiga i trafiken. Trafikledningen inbegriper även säkringen av banarbetsplatserna, beviljande av tillstånd för banarbete och mottagande av meddelande om att arbetet avslutats. I enlighet med trafikens omfattning, behov och säkerhetsanläggningarnas struktur, kan även ställverks- eller växelkarl, ledare för växlingsarbete, förare, person som svarar för ett arbetes trafiksäkerhet eller annan person som anses nödvändig, delta i trafikledningen motsvarande sin kompetens.

TURI är ett datasystem för säkerhetsavvikelser och riskhantering. Järnvägsoperatörerna förväntas göra den nödvändiga säkerhetsrapporteringen till Trafikverket via detta system.

TURO avser säkerhetsanvisningar för banhållningen. Trafikverket publicerar anvisningarna på sin webbplats <http://www.trafikverket.fi>²⁰.

VIRVE är en förkortning av det finska namnet för myndighetsradionätverk (viranomaisradioverkko). VIRVE-nätverket är världens första landsomfattande radiotelefonnät, som baserar sig på TETRA-teknologi, och det har tagits i nationellt bruk 2002.

Fler specifika definitioner finns i RATO (**Bantekniska anvisningar**)²¹.

¹⁹ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet/rakennuttaminen/rautatiet

²⁰ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-01_turo_web.pdf

2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet

2.1 Introduktion

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för tillträde till bannätet. Förutsättningar för utövande av trafik är en koncession, säkerhetsintyg, beviljad bankapacitet och avtal om tillträde till bannätet. I detta kapitel beskrivs dessutom bl.a. förfarandet för godkännande av rullande materiel samt vilka krav som ställs på personal inom trafiksäkerheten.

2.2 Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet

Den rättsliga grunden för tillträde till bannätet beskrivs i järnvägslagen (304/2011)²². På statens bannät ska Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och Trafikverkets instruktions följask. Information om vilka av Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter som är i kraft finns på Finlex <http://www.finlex.fi>²³ och på Trafiksäkerhetsverkets webbplats <http://www.trafi.fi>²⁴. Trafikverkets instruktioner kan fås via Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>²⁵.

I statsrådets förordning om järnvägssystemets säkerhet och driftskompatibilitet (372/2011)²⁶, föreskrivs bl.a. om de väsentliga krav som gäller järnvägssystemet.

Loken som trafikerar statens bannät bör ha fungerande fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll. Detta gäller inte sådan materiel för vilken Trafiksäkerhetsverket har beviljat undantag. Ytterligare information finns i avsnitt 3.3.3.6, Automatisk tågkontroll.

2.2.1 Allmänna förutsättningar för utövande av järnvägstrafik

För utövande av järnvägstrafik på statens bannät ska järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag uppfylla följande villkor:

1. Järnvägsföretaget eller den internationella sammanslutningen av järnvägsföretag ska ha ett i järnvägslagen avsett eller motsvarande järnvägsföretags tillstånd som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
2. Järnvägsföretaget ska ha ett i järnvägslagen avsett, av Trafiksäkerhetsverket beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken ska bedrivas.

²¹ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet/rakennuttaminen/rautatiet

²² <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%3%A4rnnv%3%A4gslag>

²³ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

²⁴ <http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset>

²⁵ http://www2.liikennevirasto.fi/radanpidon_tekniset_ohjeet_web.pdf

²⁶ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110372>

3. Järnvägsföretaget har för sin trafik beviljats sådan bankapacitet som det behöver för sin trafik.
4. Järnvägsföretaget ska ingå ett avtal med Trafikverket om tillträde till tjänster av central betydelse vid utövningen av järnvägstrafik.
5. De villkor för järnvägstrafik som ställs i järnvägslagen ska i övrigt uppfyllas.

Förutsättningarna för tillträde till bannätet och de olika skedena för inträde på gods- trafik marknaden har framställts i form av ett processdiagram på bild 2.

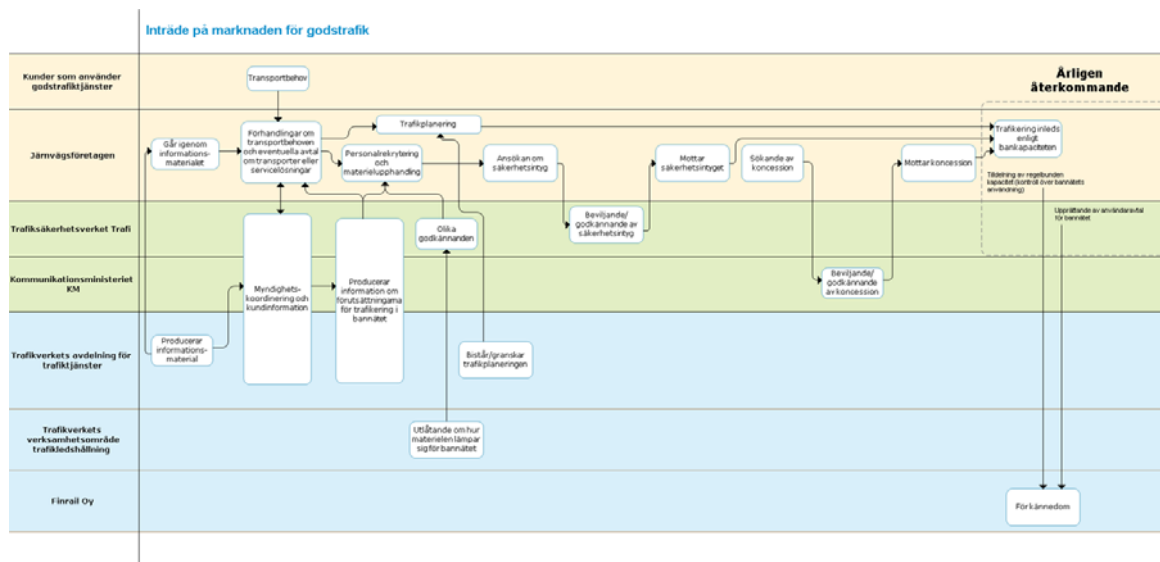


Bild 2. Inträde på marknaden för godstrafik.

Museitrafik

Kraven i nätbeskrivningen gäller även museitrafik, med undantag av koncessionen och avtalet om tillträde till bannätet. För museitrafikoperatörer krävs ett säkerhetsintyg som beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Säkerhetsintyget beviljas efter ansökan för högst fem år i taget. Förutsättningarna för att beviljas säkerhetsintyg framgår av avsnitt 2.2.4. Trafikverket förutsätter att museitrafikoperatören ingår ett tillträdesavtal för varje tidtabellsperiod.

Bankapacitet för museitrafik ansöks endast som brådsökande bankapacitet.

Föreskriften om museitrafik (RVI/295/411/2008) har upphävts och ersatts med Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse Delsystemet Drift och trafikledning "**Käyttötoiminta ja liikenteen hallinta (TRAFI/22100/03.04.02.00/2012)**"²⁷. Bestämmelsen ger inte till alla delar anvisningar om trafikeringen som gäller museitrafik, varför den som idkar museitrafik måste kontrollera bl.a. Trafiksäkerhetsverkets anvisningar om ATP-utrustning. Ytterligare information finns i kapitlet 3.3.3.6.

2.2.2 Allmänna förutsättningar för tillträde till bannätet

²⁷ https://www.finlex.fi/Trafi_2438_03.04.02.00_2015

Följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag har tillträde till statens bannät för utövande av järnvägstrafik:

1. ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i järnvägslagen och som bedriver internationell järnvägstrafik mellan länderna inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller inrikes gods- trafik
2. VR Group Ab kan bedriva inrikes persontrafik med ensamrätt på de banavsnitt i Finlands bannät som avses i avtalet om ensamrätt mellan VR Group Ab och kommunikationsministeriet. På sådana banavsnitt som inte omfattas av avtalet kan vilket som helst annat järnvägsföretag börja bedriva persontrafik. VR Group Ab kan med ensamrätt bedriva förbindsetrafik på järnväg till och från Ryssland i Finlands bannät ända tills det förnyade avtalet om förbindsetrafik mellan Finland och Ryssland träder i kraft.

Dessa järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag (senare järnvägsföretag) har tillträde till bannätet i enlighet med järnvägslagen och Trafikverkets trafikplatser för den trafik som de bedriver enligt separat avtalade villkor (avtal om tillträde till bannätet). Också andra järnvägsoperatörer har tillträde till statens järnvägsnät, förutsatt att de kommit överens om detta med Trafikverket.

2.2.3 Koncession för järnvägsföretag

Kommunikationsministeriet beviljar en sökande som etablerat sig i Finland koncession för utövande av järnvägstrafik. Den beviljade koncessionen är i kraft tills vidare, och ministeriet ser över koncessionen och dess villkor vart femte år. En koncession som beviljats i en stat som hör till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller på Europas hela ekonomiska samarbetsområde. Koncession som beviljats annorstädes ska tillställas kommunikationsministeriet för kännedom.

För att ett företag ska beviljas koncession krävs det att företaget bedriver järnvägstrafik som huvudsyssla, att företaget är tillräckligt solitt och att företaget har en kompetent ledning och tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring. Koncessionsansökan tillställs kommunikationsministeriet.

2.2.4 Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget beviljas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Finland beviljas säkerhetsintyget av Trafiksäkerhetsverket.

Om järnvägsföretaget har beviljats säkerhetsintygets del A i något annat land som ingår i det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska det ansöka om säkerhetsintygets B-del av Trafiksäkerhetsverket innan det kan börja utöva järnvägstrafik eller banhållning i Finland.

Säkerhetsintyget beviljas eller godkänns för högst fem år i taget. När säkerhetsintygets giltighetstid löpt ut ska företaget ansöka om nytt säkerhetsintyg.

Säkerhetsintyget omfattar två delar. Med A-delen godkänns säkerhetsledningssystemet och med B-delen de dokument och arrangemang som innehavaren av säkerhetsintyget tillställt för att uppfylla stadgade förutsättningar. Med säkerhets-

intyget försäkras att sökanden uppfyller de säkerhetskrav som ställs på verksamheten och att företaget har förutsättningar att verka på ett säkert sätt på bannätet. Dessa krav har framställts i järnvägslagen. Säkerhetsintyget kan även i övrigt innehålla villkor beträffande järnvägstrafikens säkerhet, som grundar sig på säkerställande av järnvägstrafiken med beaktande av karaktären och omfattningen av den järnvägs- trafik som sökanden bedriver. Dessa krav har specificerats och förklarats i Trafik- säkerhetsverkets föreskrift avseende ansökan om säkerhetsintyg.

Trafiksäkerhetsverket kräver uppgifter om följande ärenden:

- sökanden har ett kravenligt säkerhetsledningssystem
- sökanden påvisar att han uppfyller de regler och bestämmelser som gäller tillträde till bannätet och som rör den del av bannätet där sökanden avser bedriva trafik eller trafikera och sökanden påvisar att han kan säkerställa att stadgandena och bestämmelserna följs
- sökanden påvisar att hans personalgrupper och underentreprenörers personalgrupper är utbildade och kompetenta till sina uppgifter i enlighet med vederbörliga bestämmelser [som gäller nätet];
- sökanden påvisar att hans rullande materiel är sakenlig enligt bestämmelser [som gäller nätet] och att service och underhåll av hans rullande materiel har ordnats på vederbörligt sätt.

Trafiksäkerhetsverket har utfärdat en föreskrift för ansökan av säkerhetsintyg. Trafik- säkerhetsverket tillhandahåller blanketter med vilka man kan ansöka om säkerhetsintyg. En skriftlig ansökan inkl. bilagor levereras till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket behandlar ansökan och ber vid behov kompletterande utredningar av sökanden. Trafiksäkerhetsverket avgör om säkerhetsintyget ska beviljas eller godkännas inom fyra månader räknat från det att sökanden har levererat de uppgifter som behövs för avgörandet. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg som omfattar statens hela bannät eller enskilda järnvägsrutter. Verket kan revidera ett säkerhetsintyg eller dess del om stadgandena eller bestämmelserna som rör järnvägssystemets säkerhet ändras avsevärt. Om innehavaren av säkerhetsintyg ändrar karaktären eller omfattningen av sin verksamhet märkbart, ska han ansöka om att säkerhetsintyget godkänns på nytt till den del ändringen påverkar förutsättningarna för säkerhetsintyget.

2.2.5 Försäkringar

En operatör inom järnvägstrafiken ska ha en tillräcklig ansvarsförsäkring eller motsvarande ifall operatören orsakar annan skada som operatören ansvarar för utgående från lag eller avtal. När man bedömer om en försäkring eller motsvarande arrange- mang är tillräckligt omfattande ska man beakta verksamhetens karaktär och omfatt- ning samt riskerna i samband med den. Försäkringen eller motsvarande arrangemang ska vara i kraft hela den tid som järnvägstrafik bedrivs. Ytterligare information om Trafiksäkerhetsverkets [anvisning om ansvarsförsäkring](#)²⁸.

²⁸ http://www.trafi.fi/filebank/a/1327667636/d582c3ee14540cf9601cad2e3d3e6401/9079-OHJE_RAUTATIELIIKENTEEN_HARJOITTAJAN_vastuuvakuutusesta.pdf

2.3 Övriga villkor för tillträde till bannätet

2.3.1 Ramavtal

Trafikverket kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankapacitet, där särdragen i den bankapacitet som sökanden behöver definieras. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden till i avtalet angiven bankapacitet.

Järnvägsföretaget bör ansöka om bankapacitet enligt ramavtalet för varje tidtabellsperiod. Trafikverket beviljar även i ramavtalet angiven bankapacitet på ansökan genom förfarande som anges i järnvägslagen. På motsvarande sätt ingås avtal om tillträde till bannätet för varje tidtabellsperiod utan hänsyn till ramavtalet. Ramavtalet begränsar dock inte tillämpningen av bestämmelserna i järnvägslagen på andra som ansöker om bankapacitet.

Ett ramavtal ingås för högst fem år. Trafikverket kan dock av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än fem år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

Trafikverket ingår inte tillsvidare ramavtal.

2.3.2 Avtal om tillträde till bannätet

Järnvägsföretaget och museitrafikoperatören ska ingå ett avtal med Trafikverket om tillträde till bannätet (s.k. *access contract*) avseende användningen av statens bannät och centrala tjänster i anslutning till järnvägstrafiken. Dylika tjänster är tillträde till spår på trafikplatser och trafikstyrningstjänster. Parterna kan även ingå avtal om övriga nödvändiga praktiska arrangemang vid utövandet av järnvägstrafik.

Järnvägsoperatören ska kontakta Trafikverket för beredning av koncession och för avtalsförhandlingar i ett så tidigt skede som möjligt, helst redan före ansökan om bankapacitet. Trafikverket ingår avtal om tillträde till bannätet med järnvägsoperatören med beaktande av karaktären och omfattningen av den bankapacitet som beviljats operatören. Avtalet om tillträde till bannätet görs separat för varje tidtabellsperiod, och det kan ändras om beslut som fattats under tidtabellsperioden avseende fördelningen av bankapacitet förutsätter det eller övriga exempelvis faktorer i anslutning till bannätets skick eller tillgänglighet kräver det. Avtal kan ingås när alla villkor för utövande av järnvägstrafik i enlighet med järnvägslagen uppfylls. Trafikeringen på statens bannät kan inledas efter att avtalet ingåtts.

2.3.3 Övriga avtal som gäller tillträde till bannätet

Avtal mellan infrastrukturförvaltarna

Avtalet gäller bland annat trafikering mellan bannäten, trafikstyrning, bannätens gränspunkt, dess innehav och underhåll samt samarbete mellan infrastrukturförvaltarna. För att avtal ska kunna ingås, ska infrastrukturförvaltaren skicka en fritt formulerad förfrågan till Trafikverket på adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi.

Avtal om användning av enskilda trafikplatser

De som bedriver trafik på statens bannät eller på enskilda trafikplatser i bannätet, men som inte är järnvägsoperatörer med detta som sin huvudsakliga verksamhet, ska ingå ett tillträdesavtal med Trafikverket innan trafiken inleds. Avtalet förnyas varje tidtabellsperiod. För att avtal ska kunna ingås, ska järnvägsoperatören skicka en fritt formulerad ansökan till Trafikverket på adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi.

Bangårdsavtal

För trafikplatser som trafikeras av många järnvägsoperatörer ingås ett bangårdsavtal mellan alla berörda parter. Detta avtal gäller de gemensamma spelreglerna, tillträdet till och trafikeringen av spåren på bangården och bangårdsdelarna i fråga. Bangårdsavtalet uppgörs som en bilaga till tillträdesavtalet. Bangårdsavtalet förnyas varje tidtabellsperiod. Trafikverket sammankallar till förhandlingarna gällande bangårdsavtalet.

Avtal om dressintrafik

Dressintrafik får inte bedrivas på sådana banavsnitt i bannätet där det bedrivs kommersiell trafik. Ett avtal om dressintrafik kan ingås för vissa banavsnitt som är stängda för trafik, om detta kan tillåtas med tanke på banans skick och säkerhetsaspekterna. Sådana avtal ingås alltid från fall till fall och Trafikverket kan vägra att ingå ett avtal. Förfrågningar skickas via adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi.

Underhållsentreprenörernas avtal om tillträde till bannätet

De underhållsentreprenörer som har ett giltigt avtal om underhåll av järnvägen med infrastrukturförvaltaren (eller med en underentreprenör till infrastrukturförvaltarens underhållsentreprenör) behöver inte ingå ett särskilt tillträdesavtal, eftersom tillträde till bannätet ingår i underhållsavtalet. De entreprenörer som inte har ett avtal med infrastrukturförvaltaren eller ett underentreprenörsförhållande, ska kontakta infrastrukturförvaltaren för att uppskatta behovet av ett avtal om tillträde till bannätet. Ytterligare information fås av Trafikverkets enhet Användning av bannätet.

Avtal om tillträde till spåren i bannätet för uppbevaring av materiel

Järnvägsföretaget ska i samband med sin ansökan om regelbunden årskapacitet göra en grov uppskattning om sitt behov av tillträde till bangårdar (tidsbehov, funktionellt behov såsom t.ex. rangerarbete och uppställningsbehov samt i mån av möjlighet också spårberedskapen). Man går igenom och kommer överens om behovet av tillträde till spåren på bangårdarna och rätten att använda spåren i avtalet om tillträde till bannätet.

Om museitrafikoperatörerna har behov att uppbeara sin materiel på statens bannät, ska man ingå ett avtal om uppbearandet av materielen med infrastrukturförvaltaren. Sådana avtal ingås alltid från fall till fall och infrastrukturförvaltaren kan av välgrundade skäl vägra att ingå ett sådant avtal. Ansökningar om avtal skickas via adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi.

RAILI- och VIRVE-avtal

För kommunikationen mellan trafikstyrningen och lokförarna används nätverket RAILI och VIRVE i statens bannät. År 2017 går man över från nätverket RAILI till att använda nätverket VIRVE. Järnvägsoperatörerna ska ingå RAILI- och VIRVE-avtal med Trafikverket. För att få ta del av avtalet ska företaget fylla i en blankett på Trafikverkets webbsidor och skicka den till Trafikverket.

2.4 Föreskrifterna och anvisningarna om trafikering

Anvisningarna om trafikering finns på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>²⁹ och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter på webbsidan <http://www.trafi.fi>³⁰. Andra föreskrifter på Finlex <http://www.finlex.fi>³¹.

2.5 Specialtransporter

Begränsningar som gäller specialtransporter behandlas i avsnitt 3.4 och i bilaga 17. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på Finlex <http://www.finlex.fi>³² och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor <http://www.trafi.fi>³³. De övriga anvisningarna finns på Trafikverkets Internetsidor <http://www.trafikverket.fi>³⁴.

Tillstånd för specialtransporter beviljas tillsvidare av VR Transpoint. Specialtillståndsförfarandet utvecklas under 2016. Ytterligare information om specialtillstånd finns i bilagorna 4, 12 och 17.

2.6 Transport av farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i kapitel 3.4.3. Föreskrifter beträffande järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på Finlex <http://www.finlex.fi>³⁵ och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor <http://www.trafi.fi>³⁶.

²⁹ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/julkaisut/ohjeita>

³⁰ http://www.trafi.fi/forfattningar_och_foreskrifter

³¹ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

³² <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

³³ http://www.trafi.fi/forfattningar_och_foreskrifter

³⁴ <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/aineistopalvelut/julkaisut/ohjeita>

³⁵ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

³⁶ http://www.trafi.fi/forfattningar_och_foreskrifter/eu-rattsakter

2.7 Godkännande av rullande järnvägsmateriel

För ibruktagande av rullande materiel krävs att Trafiksäkerhetsverket beviljar ett tillstånd för ibruktagande. Tillstånd för ibruktagande kan beviljas rullande materiel som uppfyller kraven i gällande lagstiftning i Finland.

Kraven baserar sig på Europeiska gemenskapens rättsenliga driftskompatibilitetskrav, och Trafiksäkerhetsverket har gett noggrannare instruktioner som kompletterar dem. Kravenligheten kan bevisas med en EG-kontrollförklaring eller motsvarande förklaring som beviljats inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. För att fastställa eventuella begränsningar innan tillståndet beviljas begär Trafiksäkerhetsverket om ett utlåtande av Trafikverket beträffande materieltypens eller materiel-enhetens lämplighet för bannätet.

För att främja järnvägssystemets säkerhet och identifiera rullande materiel upprätthåller Trafiksäkerhetsverket ett register med hjälp av vilket man övervakar den rullande materielens skick och trafiksäkerhet. Den rullande materielen registreras i Trafiksäkerhetsverkets register om den beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland. I registret antecknas även sådan rullande materiel som används på statens bannät, som beviljats tillstånd för ibruktagande i en stat inom eller utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I registret antecknas även rullande materiel som används på privata spår.

Trafiksäkerhetsverket kan även registrera rullande materiel för viss tid. Också sådan rullande materiel som har beviljats tillstånd för ibruktagande i annan stat kan registreras för viss tid om den har beviljats tillstånd för ibruktagande i Finland och den endast tillfälligt används på statens bannät.

I registret för rullande materiel ska antecknas uppgifter om den rullande materielens ägare, innehavare och hyrestagare. Om övriga uppgifter som antecknas i registret för rullande materiel fastställs i förordning av statsrådet.

När det gäller rullande materiel som används i den gemensamma järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland ska i registret antecknas uppgifter om fordonets ägare eller hyrestagare, eventuella begränsningar i användningen av fordonet samt uppgifter om fordonets serviceprogram med väsentlig betydelse för säkerheten.

Trafiksäkerhetsverket delger närmare information om krav och andra frågor med anknytning till materiel.

Rullande materiel som används enbart för banarbete, godkänns av Trafikverkets bantekniska enhet. Om materielen i något skede används som tåg eller för växling, godkänns materielen av Trafiksäkerhetsverket.

På bansträckan Toijala–Valkeakoski finns 20 plankorsningar som är försedda med varningsanordningar. Den rullande materielen och banarbetsmaskinerna som rör sig på banavsnittet ska ha en lokenhet som är avsedd att styra varningsanordningarna. Lokenheten fås från Toijala station eller bangård. Också andra banavsnitt torde förse

med ljusanordningar 2017. Instruktionerna finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>³⁷.

All rullande materiel ska försees med RFID-identifiering.

Trafikverket förutsätter att Trafikverkets KUPLA-applikation används i alla enheter som trafikerar statens bannät, också i trafik för växlingsarbete vid en enskild trafikplats. Ytterligare information finns i avsnitt 3.3.3.4.

Man kan läsa om bestämmelserna och anvisningarna som gäller banarbetsmaskiner i [del 6 av LIMO](#)³⁸ (Bestämmelser och anvisningar beträffande rullande materiel).

2.8 Behörigheten hos personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter

Personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska ha ett sådant hälsotillstånd, sådan utbildning och behörighet som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. Behörigheten regleras närmare i lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet som trädde i kraft 1.1.2010 (nedan den s.k. behörighetslagen). Behörighetslagen ([1664/2009](#))³⁹ har reviderats genom lagen om ändring av lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet 860/2012, som trädde i kraft 1.1.2013. Om behörighetskraven för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som direkt inverkar på trafiksäkerheten i järnvägstrafiken föreskrivs i behörighetslagen. Personer som sköter dessa uppgifter ska även uppfylla de hälso-, utbildnings- och andra lämplighetskrav som ställs i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Behörighetskraven varierar beroende på uppgifterna.

Statsrådet har med stöd av behörighetslagen utfärdat tre förordningar, som trädde i kraft 15.1.2013. Statsrådets förordning [12/2013](#)⁴⁰ innehåller bestämmelser om de språkkunskaper som krävs av dem som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet. Statsrådets förordning [13/2013](#)⁴¹ innehåller bestämmelser om bland annat kraven som gäller läroanstalterna som ger utbildning i trafiksäkerhet på järnvägarna samt kompetenskraven för utbildare och examinatore för prov för förare av rullande materiel. Statsrådets förordning [11/2013](#)⁴² innehåller bestämmelser om uppgifterna gällande behörighet för de personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som ska registreras i Trafiksäkerhetsverkets behörighetsregister och i verksamhetsutövaens register över kompletterande intyg i järnvägssystemet.

Trafiksäkerhetsverket har med stöd av behörighetslagen utfärdat noggrannare bestämmelser om behörighetskraven. Föreskriften om utbildningsprogram för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet trädde i kraft 1.1.2011. Därtill har verket utfärdat föreskrifter om hälsotillståndskrav och hälsoundersökningar för per-

³⁷ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf4/paatos_2014_huomiolaitteiden_kaytoonotto_web.pdf

³⁸ http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset/kansalliset_maaraykset/osittain_kumotut_maaraykset

³⁹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2009/20091664>

⁴⁰ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2013/20130012>

⁴¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2013/20130013>

⁴² <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2013/20130011>

soner med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet. Dessa föreskrifter trädde i kraft 3.1.2011. Trafiksäkerhetsverket har också utfärdat en förordning om kraven på psykisk lämplighet hos personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet och psykologisk personbedömning, som trädde i kraft 15.5.2012.

Den reviderade behörighetslagen samt förordningarna och föreskrifterna som statsrådet utfärdat med stöd av behörighetslagen finns på finska på Trafiksäkerhetsverkets webbsidor <http://www.trafi.fi> (Säädökset)⁴³.

Sådana uppgifter som anses ha endast indirekt inverkan på trafiksäkerheten i järnvägssystemet hör emellertid inte till behörighetslagens tillämpningsområde. Därför har Trafikverket utfärdat säkerhetsanvisningar inom banhållning för sådana banhållningstekniska specialbehörigheter (andra än trafiksäkerhetsuppgifter) som krävs för bland annat banarbete. Anvisningarna trädde i kraft 16.4.2012. Anvisningarna finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁴⁴.

För att ett säkerhetsintyg ska beviljas eller godkännas ska järnvägsoperatören tillstålla Trafiksäkerhetsverket uppgifter om behörigheten hos de anställda eller personerna som har säkerhetsrelaterade uppgifter i järnvägssystemet och i behövlig omfattning från fall till fall hos personerna som sköter banhållningstekniska behörigheter. Trafiksäkerhetsverket kan i samband med beviljandet av säkerhetsintyg även undersöka närmare om en person eller grupp av personer som är anställd av eller arbetar tillsammans med järnvägsoperatören (verksamhetsidkaren) uppfyller de vederbörliga behörighetskraven.

Behörighet som krävs för lokförare på begränsat område (förarkompetens)

Med begränsat område avses privatjärnväg som har anslutning till det statliga bannätet, likaså ett område av det statliga bannätet där en enhet som kommer från en privat bana har tillstånd att trafikera, med stöd av ett trafikeringsavtal som ingåtts med Trafikverket.

Slutförande av utbildningsprogrammet för förare, växlingsarbete, begränsat område med godkänt vitsord ger uppdragsspecifik kompetens som förare på begränsat område, i växlingsarbete och som växelarbetsledare på begränsat område. Därtill ger utbildningsprogrammet uppdragsspecifik kompetens för trafikledning, d.v.s. personen kan under trafikledarens översyn växla över ett tåg eller ge tillstånd att använda ett spår.

⁴³http://www.trafi.fi/forfattningar_och_foreskrifter

⁴⁴ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-01_turo_web.pdf

3 Bannätet

3.1 Introduktion

Med bannätet avses statens bannät som förvaltas av Trafikverket. Trafikverkets bannhållning inkluderar byggandet, underhållet och planeringen av banan och därtill hörande byggnader, anläggningar och anordningar samt den fasta egendom som bannhållningen kräver.

3.2 Bannätets omfattning

3.2.1 Flerspåriga banavsnitt

3.2.2 Dubbelspåriga banavsnitt

Leppävaara-Kirkkonummi
Huopalahti-Havukoski
Kytömaa-Kyrölä
Purola-Riihimäki-Sääksjärvi
Kouvola-Juurikorpi
Pohjois-Louko-Seinäjoki asema-Lapua
Kytömaa-Hakosilta
Riihimäki asema-Luumäki
Tampere tavara-Lielähti
Tampere Järvensivu-Orivesi
Kokkola-Karhukangas

3.2.3 Trespåriga banavsnitt

Kyrölä-Purola
Sääksjärvi-Tampere tavara

3.2.4 Fyrspåriga banavsnitt

Helsinki asema-Leppävaara
Helsinki asema-Kytömaa

3.2.5 Det befintliga bannätet

Järnvägslinjerna i statens bannät har framställts på bild 3 och i bilaga 1.

Följande banavsnitt är avstängda för trafik:

- Aittaluoto-Parkano
- Kihniö-Haapamäki
- Pesiökylä-Taivalkoski
- Kolari-Äkäsjoki
- Niesa-Rautuvaara
- Kiukainen-Säkylä
- Isokylä-Kelloselkä
- Lautiosaari-Elijärvi
- Lohja-Lohjanjärvi

- Otava-Otavan satama
- Yläkoski-Iisvesi
- Rantasalmi-Savonlinna
- Vaasa-Vaskiluoto
- Seinäjoki-Kaskinen

Eventuella ändringar meddelas på Trafikverkets webbplats

<http://www.trafikverket.fi>⁴⁵.

3.2.6 Anslutande bannät

Från Finland går en järnvägsbana till Sverige via Torneå. Huvuddragen i trafikskötseln av banavsnittet Torneå–Haparanda beskrivs i bilaga 3. I Sverige är Trafikverket infrastrukturförvaltare.

Finland har järnvägsförbindelser till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartius. Järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland regleras i samtrafikavtalet om järnvägstrafik länderna emellan. VR Group Ab kan med ensamrätt bedriva förbindsetrafik på järnväg till och från Ryssland i Finlands bannät ända tills det förnyade avtalet om förbindsetrafik mellan Finland och Ryssland träder i kraft.

3.3 Beskrivning av bannätet

3.3.1 Geografisk beskrivning

3.3.1.1 Järnvägslinjerna

De befintliga järnvägslinjerna finns på bild 3 samt i infrastruktureregistret, bilaga 1.

3.3.1.2 Spårvidden

Den nominella spårvidden som används på bannätet är 1524 mm.

De hastighetsrelaterade gränsvärdena för spårvidden framgår ur Trafiksäkerhetsverkets föreskrift "Järnvägssystemets delsystem Infrastruktur" (Trafi/18116/03.04.02.00/2012). Föreskriften finns på Finlex <http://www.finlex.fi>⁴⁶.

3.3.1.3 Stationer och trafikplatser

Trafikplatserna på statens bannät har återgetts på bild 4 och i bilaga 2.

⁴⁵ <http://www.liikennevirasto.fi/beskrivning-av-finlands-bannat>

⁴⁶ https://www.finlex.fi/TRAFI_8591_03.04.02.00_2014

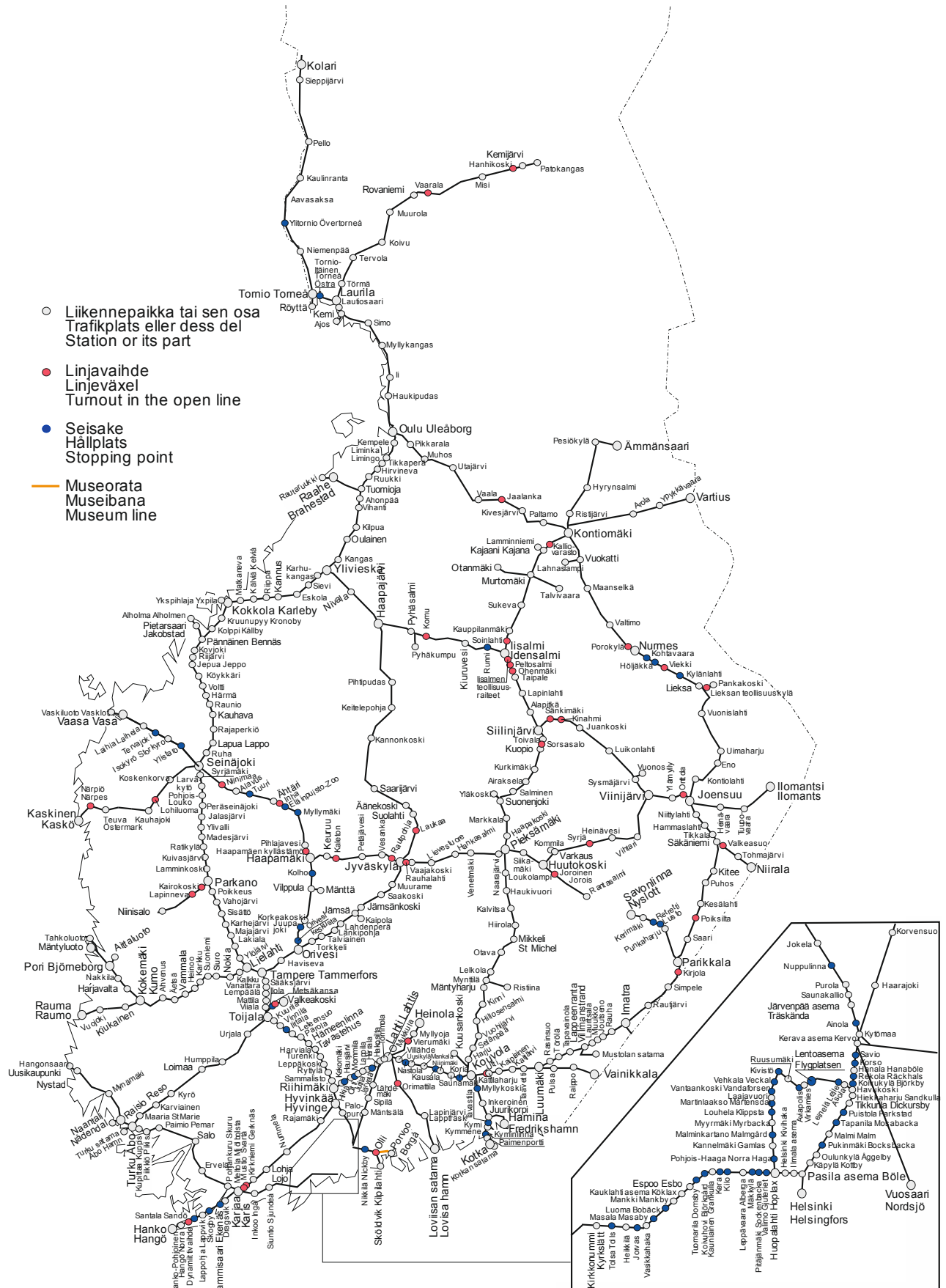


Bild 4. Trafikplatserna på statens bannät i början av tidtabellsperioden 2017.

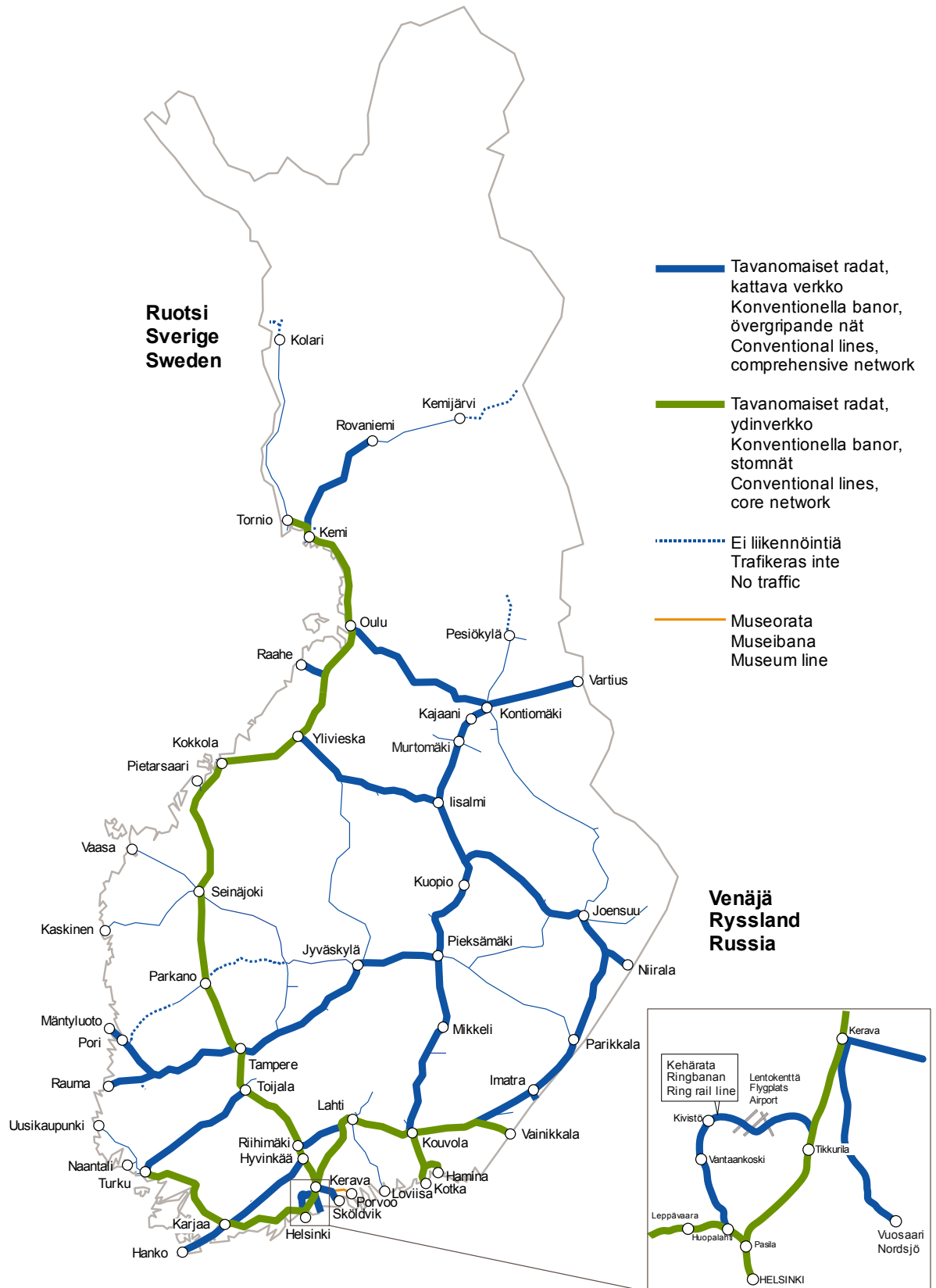


Bild 5. Europeiska bannätet i Finland (TEN-nät).

3.3.2 Bannätets egenskaper

3.3.2.1 Profilerna

På hela statens bannät gäller en lastprofil (KU), bilaga 4 och en normalektion för fria rummet (ATU), bilaga 5. På privata spår kan det finnas begränsningar både på lastprofilen och på normalektionen för fria rummet som järnvägsföretagen ska utreda skilt för varje transport.

Ytterligare information om lastprofilen för rullande materiel och spårets normalektion för fria rummet finns i Trafiksäkerhetsverkets [föreskrift \(Järnvägssystemets delsystem Infrastruktur Trafi/18116/03.04.02.00/2012\)](#)⁴⁷. Ytterligare information om skyddszonen vid banarbete finns i [TURO](#)⁴⁸, säkerhetsanvisningen för banhållning.

3.3.2.2 Viktbegränsningar

Axellast

På största delen av bannätet tillåts en axellast på 225 kN. Av bilaga 6 framgår de största tillåtna axellasterna samt de tillåtna hastigheterna till följd av tågens axellast. I bilagorna 17 och 18 beskrivs axellasterna och begränsningarna för övertunga transporter och vagnar för den östliga samtrafiken.

Metervikterna

Den tillåtna metervikten för rullande materiel på hela statens bannät är 80 kN/m.

3.3.2.3 Lutning

Den största lutningen som används på huvudbanorna är 20 mm/m. På enstaka platser är lutningen större. På sidobanorna är den största lutningen 22,5 mm/m. Banavsnittens största lutning på en 1200 lång mätbas finns angiven i bilaga 1.

På Ringbanan mellan trafikplatserna Lejle och Kivistö är lutningen 40 mm/m.

3.3.2.4 Hastighet

Den högsta hastigheten som används är 220 km/h för persontåg och 120 km/h för godståg. På spår som inte har automatisk tågkontroll är den högsta tillåtna hastigheten 80 km/h. I bilaga 6 redogörs för de hastigheter som kan användas på bannätet för såväl person- som godståg.

Farttagningssträckor

Ett tåg vars största tillåtna hastighet är 70 km/h får överskrida den tågspecifika hastigheten med 10 km/h på de s.k. farttagningssträckorna i följande backar:

- Taavetin mäki i riktningen Lä-Kvl: km 244,0-234,0
- Sitikkalan mäki i riktningen Kvl-Lh: km 170,2-161,5
- Härmänmäki i riktningen Aro-Kon: km 683,0-673,0

⁴⁷ https://www.finlex.fi/TRAFI_8591_03.04.02.00_2014

⁴⁸ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-01_turo_web.pdf

I området Taavetin mäki, Sitikkalan mäki eller Härmänmäki hastighet kan tillfälligt vara mindre än 70 km/h och det måste iaktta.

3.3.2.5 Största tåglängder som används på banavsnitten

Den största tåglängden som används på ett banavsnitt ska vara sådan att tåget även kan använda trafikplatsernas sidospår. Tåget behöver inte rymmas på samtliga trafikplatsers alla sidospår. De tåglängder som använts vid dimensioneringen av banavsnitten är 700, 750, 925 och 1100 meter. I bilaga 2 redogörs för de längsta sidospåren på trafikplatserna.

3.3.2.6 Elmatningssystemet på de elektrifierade järnvägslinjerna

Den nominella spänningen för elektrifieringen är 25 kV/50 Hz AC. Elmatningen sker över hela den elektrifierade delen av bannätet via en kontaktledning som finns ovanför banan så att den ena eller båda löprälerna och återledningarna bildar en returkrets. Matarsektionerna för kontaktledningens omformarstationer gränsar till skiljesektionerna där den rullande materielen inte kan ta ström. Vid en skiljesektion ska ellokets eller eltågets huvudbrytare slås på. Vid skiljesektionen får tågets elektriska dragfordon inte stanna.

Strömavtagartoppens bredd ska vara 1950 mm. Kontaktledningens sicksack är max. 400 mm. Kontaktledningens höjd kan variera mellan 5600–6500 mm. Därför måste strömavtagaren fungera i uppfällt läge också där kontaktledningens höjd är 5600 – 6600 mm. Kontaktledningens normalhöjd är 6150 mm. Av bilaga 7 framgår de elektrifierade banavsnitten.

Kontaktledningens maximala strömmatningskapacitet för eldriven materiel är 350–800 A. Mängden materiel som samtidigt använder elkraft och dess placering i elmatningsområdet påverkar den tillgängliga strömmen.

Elektrifieringen har för de fasta konstruktionernas del presenterats i del 5 ”Elektrifierad bana” i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO)⁴⁹.

Elektrifieringen beträffande elektrisk utrustning i rullande materiel har presenterats i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift Elsystem för järnvägsmateriel (RVI/376/411/2008). Bestämmelsen finns i Finlex <http://www.finlex.fi>⁵⁰ och i Trafikverkets anvisningar [Bantekniska anvisningar \(RATO\), kapitel 21 ”Rullande materiel”](#)⁵¹.

I ny eldriven materiel, som anskaffats efter 2012, ska det finnas energimätare enligt standard EN 50463 (2012) som är anpassade för debitering. Dataöverföringen till Trafikverkets balanshanteringssystem kan genomföras till exempel med UTILTS- eller MSCONS-meddelanden.

⁴⁹ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet/rakennuttaminen/rautatiet

⁵⁰ http://www.finlex.fi/data/normit/35169-RVI_376_411_2008_TRK.pdf

⁵¹ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet/rakennuttaminen/rautatiet

3.3.3 Systemen för trafikledning och kommunikation

3.3.3.1 Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som är i användning presenteras i bilaga 1 och grafiskt i bilaga 8.

Med blockerad bandel avses en bandel som är indelad i sektioner. På ett blockerat banavsnitt kan endast finnas ett tåg i taget. Blockering beskrivs i avsnitt 6 (**Turvalaitteet**)⁵² i publikationen Bantekniska anvisningar (RATO) och Trafiksäkerhetsverkets föreskrift "Delsystemen Trafikstyrning och signalering". Föreskriften finns på Finlex <http://www.finlex.fi>⁵³.

Med en kombinerad signal avses en signal som Trafikverket utvecklat för att styra järnvägstrafiken. Med signalen kan man ersätta de äldre signalerna som används i bannätet. Kombinerade signaler har tagits i bruk på vissa banavsnitt och trafikplatser i statens bannät. En karta över de kombinerade signalerna finns i bilaga 8.

3.3.3.2 Övervakningsanordningar för rullande materiel

Detektorer för upptäckande av varmgång i lager har placerats med cirka 50 km mellanrum på bannätet. Mellanrummen mellan installationerna kan vara lite längre på banavsnitt vars högsta tillåtna hastighet är under 160 m/h. Anordningarna är installerade i spåret och för att de ska kunna fungera felfritt, måste den nedre ytan av den rullande materielens lagerboxar vara tillräckligt synlig i mätutrustningens riktning. De alarm som kommer från systemet förmedlas till den trafikstyrning som övervakar det aktuella banavsnittet samt till Trafikverkets tekniska övervakningscentral.

Mätstationerna för hjulkraft har placerats så heltäckande som möjligt så att materielen som är i trafik passerar en mätstation minst en gång på sin vanliga rutt. Utrustningen mäter den statiska och dynamiska belastningen som uppstår från hjulpar till räl. På basis av mätresultaten kan man konstatera överlast, obalans i lasten och vissa fel i hjulets löpcirkel. Utrustningen är installerad i spåret. Alarm om kritiska fel i hjulen, som aktiveras av utrustningen, förmedlas till trafikledningen som övervakar det aktuella banavsnittet. Alarm om obalans i lasten skickas till Trafikverkets Bantrafikcentral.

Kamerautrustningen som övervakar skicket på strömvtagarnas slitskenor på eldriven materiel är huvudsakligen installerad i broar som går över spåret. Övervakningspunkterna har placerats så att de aktiva strömvtagarna som närmar sig mätstationen fotograferas. Bilderna analyseras antingen automatiskt eller manuellt. Meddelanden om defekta strömvtagare skickas till företaget som ansvarar för den rullande materielen.

Genom att utrusta den rullande materielen med radiofrekvensidentifiering (RFID), som är driftskompatibel med det system som Trafikverket använder, är det möjligt att snabbt med hjälp av övervakningsdata lokalisera rätt materielenhet och den som är underhållsskyldig. Förutsättningarna för driftskompatibiliteten har definierats i Trafikverkets publikation **RATO 21, Rullande materiel**⁵⁴.

⁵² http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-06_rato6_muutokset_web.pdf

⁵³ https://www.finlex.fi/TRAFI_26494_03.04.02.00_2014

⁵⁴ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-21_rato_21_web.pdf

I bilaga 19 finns det en karta över varmgångsdetektorernas placering.

Trafikverkets tekniska övervakningscentral följer med och underhåller nätet av övervakningsutrustning. VALTSU-systemet, som övervakningscentralen använder, samlar in all mätningdata som övervakningsutrustningen producerar, kombinerar data med RFID-läsning och förmedlar data vidare till de aktörer som behöver den. Ytterligare information om den tekniska övervakningscentralen finns i kapitlet 3.8.7 Tekniska övervakningscentralen.

3.3.3.3 Trafikledningens system

De banavsnitt som har ett automatiserat trafikledningssystem presenteras i bilaga 1 och bilaga 8. De automatiserade trafikledningssystem som används är fjärrstyrning och radiostyrning. På de fjärrstyrda eller radiostyrda banorna har alla rörelsevägar utrustats med anordningar som gör det möjligt att fjärrmanövrera växlar och färdvägar. Då man trafikerar på sido-, lastnings- eller uppställningsspår kan det på dessa banavsnitt behövas snabb lokal inställning av färdvägarna. På radiostyrda banavsnitt ska färdvägarna ställas in lokalt om det finns behov för trafikering på sido-, lastnings- eller uppställningsspår.

3.3.3.4 Kommunikationssystem

RAILI- och VIRVE-nätverken

För kommunikationen mellan trafikstyrning, trafikering och banarbete ska antingen nätverken RAILI eller VIRVE användas under tidtabellsperioden. Trafikverket ersätter nätverket RAILI med nätverket VIRVE från och med 2017. Under tidtabellsperioden är båda nätverken i användning. Man har preliminärt planerat att VIRVE-nätverkets täckning ska vara lika omfattande som RAILI-nätverkets. RAILI-nätverket täcker största delen av statens bannät. En del banavsnitt hamnar utanför RAILI-nätet. Ytterligare information finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁵⁵.

Om det inte är möjligt att använda RAILI- eller VIRVE-nätverket på grund av teknisk störning eller dålig hörbarhet i GSM-R- eller VIRVE-radionätet, ska andra telefon- eller mobila kommunikationsnät användas. Störningar som förhindrar eller försvårar användningen samt alternativa kontaktuppgifter ska, i enlighet med de arbetsinstruktioner som gäller kommunikation, meddelas trafikledningen eller på motsvarande sätt tågens förare, växlingsledarna och de personer som ansvarar för banarbetet.

RAILI- eller VIRVE-nätverket används bara i kommunikation i anknytning till trafiksäkerheten.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar bestämmelser som gäller bl.a. trafikering och banarbete samt kommunikation. Gällande bestämmelser finns på Finlex <http://www.finlex.fi>⁵⁶.

⁵⁵ <http://www.liikennevirasto.fi>

⁵⁶ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

Trafikverket utfärdar bl.a. arbetsinstruktioner som kompletterar bestämmelserna om trafikledning, trafikering, barnarbete och kommunikation. Gällande [arbetsinstruktioner](#)⁵⁷ finns på Trafikverkets webbplats. Trafikledningens kontaktuppgifter finns på Trafikverkets [extranetplats](#)⁵⁸.

Information som avviker från det normala meddelas via ett system för förhandsinformation (JETI) som Trafikverket upprätthåller samt genom trafikledningens meddelanden. Personerna som ansvarar för banarbetet och tågets förare ska under arbetets/färdens gång och på arbetsområdet/färden ha tillgång till gällande förhandsplaner samt trafikledningens kontaktuppgifter.

Järnvägsoperatörerna ska ingå ett VIRVE-avtal om anslutningsavgifter för VIRVE-telefoner som installeras i rullande materiel med Trafikverket innan VIRVE-nätverket tas i bruk. Ytterligare information om detta finns i avsnitt 2.3.3.

Lokförarnas terminalutrustning (KUPLA)

Trafikverket förutsätter att Trafikverkets terminalutrustningsapplikation för lokförare (KUPLA) används i alla enheter som trafikerar statens bannät, också i trafik för växlingsarbete vid en enskild trafikplats samt i trafik i anknytning till banarbete.

Kravet gäller tillsvidare inte de banhållningsenheter som bara använder avsnitt som reserverats för banarbete. Lokförarnas terminalapplikation fungerar i terminalutrustning, vars anskaffnings- och driftskostnader järnvägsoperatörerna helt och hållet svarar för. Användningen av lokförarnas terminalapplikation förutsätter en Windows-baserad pekplatta (Windows 8.1 eller nyare) med GPS-funktion samt en GSM-baserad kommersiell internet-förbindelse. På Trafikverkets webbsidor finns noggrannare anvisningar om vilka tekniska egenskaper terminalutrustningen ska ha för att KUPLA-applikationen ska fungera. Trafikverket vidareutvecklar funktionerna i lokförarnas terminalapplikation tillsammans med järnvägsoperatörerna. Trafikverket använder utrustningens positionsuppgifter för trafikledningssystemens behov, men uppgifterna överläts inte till någon tredje part om inte annat nämns i någon annan lagstiftning.

3.3.3.5 Övriga system

På de flesta större stationer finns kameraövervakningssystem. Med hjälp av systemet kan trafikledarna följa med tågens rörelser och Informationscentralen kan följa med hur passagerarna rör sig på plattformarna samt skicket på informationsutrustningen. Säkerhetsövervakningscentralen kan använda systemet för att övervaka passagerarnas säkerhet och förebygga vandalism. Den tekniska övervakningscentralen och fastighetsservicen kan med hjälp av systemet bl.a. följa med hur snyggt det är i plattformsområdena samt behovet av utrustning och underhåll.

3.3.3.6 Automatisk tågkontroll

Automatisk tågkontroll (ATP) är ett system (ATP-system) som övervakar tågets hastighet.

⁵⁷ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/urakoitsijat_suunnittelijat/vaylanpidon_ohjeet

⁵⁸ <http://www.liikennevirasto.fi/ratatieon-extranet>

Loken som trafikerar statens bannät bör vara utrustade med automatisk tågkontroll enligt det finska systemets (ATP-VR/RHK) B-klass eller så uppnås motsvarande funktion genom att man kombinerar lokutrustningen enligt det europeiska tågkontrollsystemet med en anpassningsmodul (ETCS+STM). Information om utbudet av och leveransvillkoren för ATP-lokutrustning ges av [Bombardier Transportation Finland Oy](#)⁵⁹. De liksom även [Ansaldo STS Finland Oy](#)⁶⁰ ger samma information gällande kombinationen ETCS+ STM.

Trafikering utan fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll eller motsvarande utrustning kräver att undantag beviljats enligt 76 § i järnvägslagen (304/2011)⁶¹. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantag om järnvägssystemets säkerhet inte äventyras. I fall som gäller användningen av fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll kan undantag beviljas för viss tid om det gäller ett extraordinärt eller tillfälligt trafikeringsbehov, eller om utrustningen eller reservdelar för denna inte finns att tillgå. Undantag beviljas inte för tågsätt eller lok som används i passagerartåg eller kommersiell godstrafik som inte direkt anknyter till banhållning. Materiel som endast används för växlingsarbete behöver inte ha fordonsbaserad utrustning för automatisk tågkontroll.

Föreskriften om museitrafik (RVI/295/411/2008) har upphävts och ersatts med Trafiksäkerhetsverkets bestämmelse ”[Delsystemet Drift och trafikledning](#)”⁶². Bestämmelsen ger inte till alla delar anvisningar om trafikeringen som gäller museitrafik, varför museitrafikoperatörerna måste kontrollera bl.a. Trafiksäkerhetsverkets anvisningar om ATP-utrustning. När anvisningarna uppdateras, uppdateras också nätbeskrivningen till nödvändiga delar. Information om uppdateringarna finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁶³.

Ytterligare information om automatisk tågkontroll och trafikering samt om anvisningarna som gäller museitrafik fås från Trafiksäkerhetsverket och om dessa bestämmelser <http://www.trafi.fi>⁶⁴.

3.3.3.7 Datasystemgränssnitt

Trafikverket har gjort en beskrivning av de datasystemgränssnitt, applikationstjänster och nödvändiga teknologikomponenter som är väsentliga för järnvägsoperatörer. Beskrivningen finns på webbadressen: <http://www.rautatiemarkkinoille.fi/jarjestelmat>⁶⁵

⁵⁹ <http://www.bombardier.com/>

⁶⁰ <http://www.ansaldo-sts.com/en/about-us/ansaldo-around-world/our-companies/ansaldo-sts-finland>

⁶¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110304>

⁶² <https://www.finlex.fi>

⁶³ <http://www.liikennevirasto.fi/beskrivning-av-finlands-bannat>

⁶⁴ http://www.trafi.fi/nationella_foreskrifter

⁶⁵ <http://www.liikennevirasto.fi/ammattiliikenne-raiteilla#.VmWAtF6RNoc>

3.4 Trafikrestriktioner

3.4.1 Särskild bankapacitet

Trafikverket kan definiera en järnvägslinje eller del av den som särskild bankapacitet, om man kan anvisa tillräckligt många alternativa järnvägslinjer för den övriga trafiken. Med särskild bankapacitet avses en järnvägslinje eller en del av den, där den trafik för vilken bankapaciteten specialiserats har företrädesrätt. I Finland är järnvägslinjerna med särskild bankapacitet: Helsingfors–Kervo östligaste spår och det östra mittspåret, Helsingfors–Alberga sydligaste spår och det södra mittspåret samt båda spåren på sträckan Hoplax–Havukoski. Dessa s.k. stadsspår är i främsta hand reserverade för Helsingforsregionens närtrafik. Mellan Kervo och Nordsjö är trafikering med persontåg inte tillåten och mellan Havukoski och Hoplax är trafikering med godståg inte tillåten. Förutom linjesträckorna är plattformsspåren 1-4 och 16-19 bankapacitet som specialiserat sig på närtrafik, där särskilt användningen av spår 4 fordrar samordning mellan dem som ansöker om bankapacitet.

3.4.2 Begränsningar som beror på miljöskydd

Vid registreringen av rullande materiel följs Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och instruktioner. I föreskrifterna behandlas bl.a. allmänna bestämmelser som gäller rullande materiel och särskilda bestämmelser som gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska störningar, utsläpp, ämnen som är skadliga för miljön och återanvändning av byggnadsmaterial. Ytterligare information finns på Trafiksäkerhetsverkets webbsidor <http://www.trafi.fi>⁶⁶.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer har införts på inalles 18 olika ställen i olika delar av Finland. Begränsningarna gäller främst tunga tåg på över 3000 bruttoton. Hastighetsbegränsningar till följd av vibrationer återges i bilaga 9.

3.4.3 Farliga ämnen

3.4.3.1 Transport av farligt gods på järnväg

Transport av farligt gods på järnväg

I inrikes järnvägstransporter följer man lagen (719/1994 inkl. ändringarna) som gäller alla transportformer, samt förordningen om transport av farliga ämnen på järnväg (195/2002 inkl. ändringarna) samt Trafis föreskrift om transport av farliga ämnen på järnväg.

Bilagorna till Trafis föreskrift innehåller detaljerade bestämmelser om bl.a. klassificeringen av farliga ämnen, förpackningar, nödvändiga dokument, godkännande av fordon och deras utrustning, körtillstånd, fria dimensioner samt anteckningar i fraktboken och på förpackningarna och fordonet/vagnen.

De internationella RID-bestämmelserna har legat som grund när Finlands nationella bestämmelser om järnvägstransporter har utarbetats.

Trafi övervakar transporter av farliga ämnen på järnväg och den tillfälliga uppbevaringen av dem. Också Tullen och gränsbevakningsväsendet övervakar transporter av

⁶⁶ http://www.trafi.fi/rautatiet/saadokset/kansalliset_maaraykset

farliga ämnen på järnväg till och från Finland samt den tillfälliga uppbevaringen av dem. Trafi har också i dessa fall det främsta övervakningsansvaret.

Olycksrapportering

Om det vid lastning, transport eller lossning av farliga ämnen eller i samband med påfyllning av godsvagn eller container för bulkgoods sker en olycka som avses i avsnitt 1.8.5 i bilagan till Trafis föreskrift (transport av farliga ämnen på järnväg), ska lastaren, påfyllaren, transportören eller mottagaren för sin del utan dröjsmål avge en olycksrapport till Trafi och Olycksutredningscentralen enligt modellen i föreskriften.

Om det är fråga om transport av radioaktiva ämnen, avges rapporten till Strålsäkerhetscentralen.

Separata överenskommelser

Separata RID-avtal får tillämpas på transporter av farliga ämnen på järnväg mellan länder som undertecknat avtalet i fråga.

Det separata RID-avtalet som Finland undertecknat får tillämpas också på nationella transporter av farliga ämnen på järnväg. För närvarande är inga separata RID-avtal som Finland undertecknat i kraft.

Säkerhetsrådgivare

Företag som transporterar eller lastar farliga ämnen eller vilkas verksamhet på annat sätt påverkar transportsäkerheten för dessa ämnen på vägar och/eller järnvägar, ska utnämna en för detta ändamål utbildad person till säkerhetsrådgivare för företaget.

Säkerhetsrådgivaren ska avlägga ett prov, som anordnas av Trafi.

Om säkerhetsrådgivaren föreskrivs genom förordning av statsrådet (274/2002).

Internationella avtal om järnvägstransport av farliga ämnen (TFÄ)

RID-bestämmelser

På järnvägstransporter av farligt gods mellan Finland och länder som anslutit sig till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF), tillämpas bestämmelserna om transport av farligt gods som ingår i bilaga C till fördraget om internationell järnvägstrafik (RID, COTIF).

COTIF-fördraget

Fördraget om internationell järnvägstrafik COTIF (52/2006)

- Kommunikationsministeriets meddelande om ikraftträdande av ändringar i bilaga C (RID) om transport av farligt gods på järnväg till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) (107/2014)
- RID 2015
- Separata RID-avtal

Separata RID-avtal får tillämpas på transporter av farliga ämnen mellan länder som undertecknat avtalet i fråga.

För närvarande är inga separata RID-avtal som Finland undertecknat i kraft.

Avtal om transport av farliga ämnen i den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland

ÖVERENSKOMMELSE mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland

- Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland (76/2014) (RP 41/2014)
- Statsrådets förordning om sättande i kraft av överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och om ikraftträdande av lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen (fördragsserie nr 77/2014)

ÖVERENSKOMMELSE mellan kommunikationsministeriet i republiken Finland och transportministeriet i Ryska federationen om genomförande av överenskommelsen om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland

- Statsrådets förordning om sättande i kraft av överenskommelsen med Rysslands transportministerium om genomförandet av överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland (fördragsserie nr 96/2014)
- Ett administrativt avtal är ett tekniskt avtal med detaljerade föreskrifter gällande exempelvis förpackningar, cisterner, märkning av transportenheter och fraktsedlens innehåll. De tekniska föreskrifterna grundar sig på bestämmelserna i SMGS-avtalet från 2009 och motsvarar i stort sett RID-bestämmelserna som ingår i COTIF-fördraget som tillämpas i EU-länderna. Förhandlingar med Ryssland om uppdatering av de tekniska föreskrifterna har inletts i januari 2015.

3.4.4 Begränsningar som beror på tunnlar

Begränsningar som beror på tunnlar finns på banavsnittet Helsingfors–Åbo och Orivesi-Jyväskylä. Begränsningarna framgår av bilaga 11.

I tunnelarna på Nordsjöbanan får endast godståg och materiel i anslutning till banarbete trafikera. Transportering av passagerare är förbjuden i tunnelarna på Nordsjöbanan. Godstågstrafik är tillåten endast med eldrift. Enskilda förflyttningar med dieseltåg är tillåtna. Trafikverket utreder möjligheterna att använda diesellok i Nordsjöbanans tunnlar.

I tunneln på Nordsjöbanan måste lok och banarbetsmaskiner vara utrustade med syrgasapparat.

Mellan Hoplax och Havukoski får man köra bara med passagerartåg och banarbetsmateriel. Mellan Lejle och Kivistö trafikplatser är passagerartrafik tillåten bara med eldrift. Enskilda förflyttningar med diesellok är tillåtna.

3.4.5 Begränsningar som beror på broar

Begränsningar som beror på broar framgår av bilaga 12.

3.4.6 Övertunga transporter

Beträffande axellasterna och begränsningar som gäller övertunga transporter och vagnar i den östliga förbindelsetrafiken, se bilagor 17 och 18.

3.5 Bannätets användbarhet

Begränsningarna som påverkar trafiken presenteras i bilagorna 9, 10, 11, 12 samt i JETI. Banarbeten som påverkar trafiken framgår av bilaga 13.

Elbanans matningsstationer har begränsad kapacitet att mata effekt till kontaktledningen. Vid elektrisk överbelastning avbryts strömtillförseln automatiskt med ett kortvarigt elavbrott i kontaktledningen som följd.

3.6 Stationerna för passagerartrafik

Perronglängderna för persontrafik (kortast/längst) framgår av bilaga 2. I bilagan finns även inom parentes de perronger som inte omfattas av Trafikverkets underhåll.

3.7 Godstrafikterminalerna

Lastningsmöjligheterna framgår av bilaga 2. "K" betyder ja och "Y" betyder privat. För lastningsbryggornas del finns angivet den längd av bryggan som står till förfogande.

De privata spårförbindelserna på trafikplatserna har märkts i bilaga 2 med beteckningen "Privata spåranslagningar".

3.8 Tjänster som stöder järnvägstrafiken

3.8.1 Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 med "rangeringsmöjlighet". Ytterligare information om rangerbangårdarna finns i avsnitt 5.2.1.

3.8.1.1 Växlingsvallar

På trafikplatserna i Kouvola och Tammerfors finns det växlingsvallar för omgruppering av vagnläget. Mera information om växlingsvallar och hur de används, i avsnitt 5.2.1.

3.8.2 Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. På dessa spår får vagnar uppställas bara tillfälligt. Ytterligare information om uppställningsspår finns i kapitel 5.2.1.

3.8.3 Service- och underhållstjänster

Tillträde till service- och underhållstjänster förutsätter överenskommelse med den som upprätthåller servicestället.

3.8.4 Bränsletankningsplatser

I bilaga 2 finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som erbjuder tankning av bränsle. Ytterligare information finns i kapitel 5.3.4.

3.8.5 Tekniska anordningar

I bilaga 2 finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som tillhandahåller lyftanordningar. Ytterligare information finns i avsnitt 5.3.5.

3.8.6 Trafikverkets säkerhetsövervakningscentral

Trafikverkets säkerhetsövervakningscentral svarar huvudsakligen för att förbättra personsäkerheten inom spårtrafiken på stationerna och plattformsområdena och för att skydda mot skadegörelse på baninfrastrukturen. Säkerhetsövervakningscentralen svarar för att övervaka situationen, ta emot meddelanden och skapa en lägesbild samt för att vägleda ordningsvakter, väktare och vid behov olika myndigheter till platsen där hjälp behövs. Den operativa verksamheten ute på fältet styrs från Säkerhetsövervakningscentralen.

Kameraövervakningen från järnvägsstationerna och bussterminalerna i huvudstadsregionens närtrafik samt från Ringbanans infartsparkering har övergått till Trafikverkets säkerhetsövervakningscentral. Säkerhetsövervakningscentralen fungerar som operations- och styrcentral för väktartjänsterna. Säkerhetsövervakningscentralen samarbetar med Vanda, Helsingfors och Esbo städer samt med HRT och HST.

Med säkerhetsövervaknings- och bevakningstjänster på närtrafikområdets trafikplatser avses bevakning och säkerhetsövervakning på stationerna och de närliggande bussterminalerna samt i de närliggande områdena, på trafikplatserna, infartsparkeringarna och eventuellt också i tågen. Med säkerhetsövervaknings- och bevakningstjänster avses också sådana tjänster som erbjuds på hållplatserna och i bussarna som trafikerar i HRT:s busslinjenät (Samkommunen Helsingforsregionens trafik). Tjänsterna täcker nästan hela närtrafikområdet och de kan utvidgas vid behov.

Till Säkerhetsövervakningscentralens uppgifter kan också höra att ta emot och förmedla brotts- och personskyddsanmälningar samt brandalarm och alarm från tekniska system liksom också annan verksamhet enligt anvisningarna. Från Säkerhetsövervakningscentralen ges också nödutropen på närtrafikområdet

3.8.7 Trafikverkets tekniska övervakningscentral

Vid Trafikverkets tekniska övervakningscentral övervakas de tunnel- och fastighets-tekniska systemen på Ringbanan och Nordsjöbanan.

Den tekniska övervakningscentralens uppgift kommer att indelas i två olika helheter. Den ena består av att övervaka tunnel- och fastighetsautomatiken och vidta de åtgärder som krävs i både normala och exceptionella situationer. De alarm om exceptionella situationer som kommer från systemen förmedlas från fall till fall till olika samarbetsparter, som kan bestå av t.ex. brand- och räddningsmyndigheter, polisen, systemförvaltare, trafikledare samt Säkerhetsövervakningscentralen och driftcentralen.

Den andra helheten består av övervakning och analys i anknytning till övervakningssystemen för rullande materiel samt de åtgärder som vidtas till följd av analysen. Övervakningen av rullande materiel innebär att man följer med sådana egenskaper hos lokparken, vagnarna och tågenheterna, som har ett direkt eller indirekt gränssnitt med den traditionella baninfrastrukturen. Geografiskt sett finns övervakningssystemen för rullande materiel utplacerade i hela bannätet.

3.9 Utvecklingsplanerna för bannätet

Trafikverket har publicerat flera trafiknätsutredningar, såsom utvecklingsbilden för kapaciteten i bannätet 2035, ytterligare elektrifiering av bannätet, utredning om passagerartrafiken på järnvägarna i framtiden. Trafikverket har också beställt järnvägsplaner på projektnivå. Utvecklingsplanerna för bannätet har presenterats i [Trafikverkets verksamhets- och ekonomiplan](#)⁶⁷ för åren 2015-2018.

År 2017 pågår fem utvecklingsprojekt inom bannätet.

- Österbottenbanan, projektet färdigställs 2017.
- Mellersta Böles västra spår, byggs samtidigt som det första kvarteret i Mellersta Böle. Spåret tas i bruk för trafik senast 2020.
- Riihimäki triangelspår
- Ökning av kapaciteten på banavsnittet Helsingfors-Riihimäki, etapp 1 byggs 2015–2019.
- Bättre funktionalitet på Helsingfors bangård 2016–2020
- Minskande av reparationsskulden för bannätet

Dessutom fortsätter genomförandet av tre projekt i den trafikpolitiska redogörelsen, vilka erhåller finansiering för basstrafikledshållningen 2016.

- Utveckling av trafikstyrsystemet
- Utveckling av råvirkesterminaler
- Reparation av områden med tjälskador och mjuk mark

⁶⁷ http://www2.liikennevirasto.fi/tts_2015-2018

4 Tilldelning av bankapacitet

4.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i Europaparlamentets och rådets [direktiv 2012/34/EU](#)⁶⁸ om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, järnvägslagen ([304/2011](#))⁶⁹ och i statsrådets förordning om tidtabellsperioder och ansökan om bankapacitet ([413/2011](#))⁷⁰.

4.2 Processbeskrivning

Bankapacitet på statens bannät ansöks hos Trafikverket för respektive tidtabellsperiod samt under tidtabellsperioden för regelbunden trafik enligt vissa utsatta tider. Av bild 6 framgår hur man anholder om bankapacitet samt tidsschemat för tilldelningen. Bankapacitet kan även ansökas som brådskande bankapacitet för annan än regelbunden järnvägstrafik.

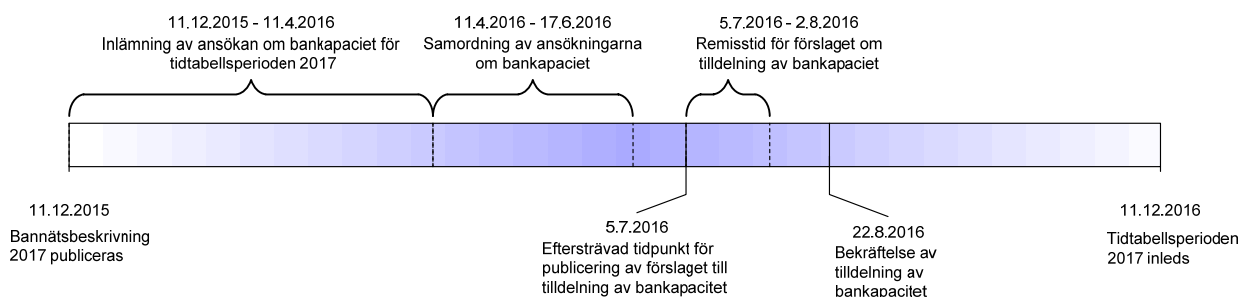


Bild 6. Tidsschema för ansökan om och tilldelning av bankapacitet.

4.2.1 Ansökan om bankapacitet

Principerna för ansökning av bankapacitet fastställs i järnvägslagen ([304/2011](#))⁷¹ och i statens förordning om järnvägstrafikens tågplanepriod och ansökan om bankapacitet ([413/2011](#))⁷². För precisering av lagen och förordningen har Trafikverket utarbetat [en anvisning för ansökning av bankapacitet](#)⁷³.

Ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik och ändringsansökningar för den regelbundna trafiken samt ad hoc-ansökan under tidtabellsperioden ska göras i [data-systemet LIIKE](#)⁷⁴ eller via ett gränssnitt som Trafikverket fastställer (tilläggsinformation i anvisningen om hur man ansöker om bankapacitet). Därtill ska man särskilt

⁶⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:SV:PDF>

⁶⁹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnnv%C3%A4gslag>

⁷⁰ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110413>

⁷¹ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110304>

⁷² <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110413>

⁷³ http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/23990/ohje_2015_ratakapasiteetin_hakuohje_web.pdf/0475d618-ea67-48fe-8c16-8ed53ebc21f8

⁷⁴ <http://www.liikennevirasto.fi/ammattiliikenne-raiteilla/liikennesuunnittelu/tiike#.Vjic3rU8Kpo>

meddela sina funktionsbehov gällande användningen av bangårdarna till Trafikverkets registratorskontor inom tidtabellen för ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik.

Om LIIKE-systemet p.g.a. en omfattande störning inte är i bruk, så beviljar bantrafikcentralen per telefon bankapacitet för ändringarnas del. Då JETI-systemet är ur bruk p.g.a. störningar, ger bantrafikcentralen anvisningar om hur man övergår till reservsystemet för förartidtabeller och förhandsmeddelanden.

Mera information om ansökan om bankapacitet och bakgrundsinformation om tidtabellsplaneringen i samband med detta i anvisningen om hur man ansöker om bankapacitet.

4.2.2 Ansökan om bankapacitet för växlingsarbete

Ansökan om kapacitet för växlingsarbete mellan trafikplatser samt mellan trafikplatsdelar inom en trafikplats görs via LIIKE-systemet. De ovan nämnda avsnitten mellan trafikplatserna samt bangårdsdelarna har definierats i anvisningarna för ansökan om och beviljande av bankapacitet för växlingsarbete. Bankapacitet som ansökts och beviljats via LIIKE-systemet prioriteras på alla banavsnitt liksom också bankapacitet som beviljats för banarbete. Om det finns fri bankapacitet kan trafikledningen utan LIIKE-systemet i operativa situationer bevilja bankapacitet för växlingsarbete mellan trafikplatsens olika delar.

För ansökan om bankapacitet för växlingsarbete är en ändring som gäller tidtabellsperioden 2018 på kommande, där det skulle vara möjligt att ansöka om bankapacitet för sådana transporter redan i samband med årsansökan om bankapacitet i regelbunden trafik. Då skulle bankapacitet som ansökts i samband med årsansökan prioriteras i förhållande till kapacitet som ansöks senare. En noggrannare samordning av kapaciteten på avsnittet i fråga görs ändå då beslutet om tilldelning av bankapacitet publicerats och man fått en exaktare bild av trafikoperatörernas planer gällande materielens rotation och användningen av bannätet.

4.2.3 Ansökan om bangårdskapacitet

Järnvägsföretagen ska i samband med sin ansökan om regelbunden årskapacitet göra en grov uppskattning av sitt behov av att använda bangårdarna (tidsbehov, funktionellt behov såsom t.ex. rangerarbete och uppställningsbehov samt i mån av möjlighet också spårberedskapen).

Övriga järnvägsoperatörer ska kontakta Trafikverkets enhet Användning av bannätet för uppställningsbehov som uppkommer under tidtabellsperioden.

För tillfällig uppställning kan man i undantagsfall också använda särskilda för ändamålet reserverade uppställningsspår, enligt avsnitt 5.2.1. Infrastrukturförvaltaren (bantrafikcentralen) beslutar om tilldelningen av bankapacitet på bangårdarna och om användningen av spåren i situationer som kräver operativa beslut bl.a. angående akuta kortvariga uppställningsbehov. Om över en vecka långa uppställningsbehov beslutar infrastrukturförvaltarens enhet Användning av bannätet.

4.2.4 Utveckling av bankapacitetsprocessen

Trafikverket fortsätter utvecklingsarbetet för att kunna hantera tilldelningen av kapaciteten på bangårdarna med större precision (såsom fastställandet av precisionsnivån för spår användningen, användningsändamålen, från årsnivå till dagsnivå), med målet att på ett rättvist sätt tilldela kapacitet i en omgivning med många olika aktörer och kunna förmedla tillräcklig lägesinformation till de olika aktörerna. Utvecklingsarbetet görs i samarbete med järnvägsoperatörerna och trafikledningen samt banunderhållet.

4.3 Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet

4.3.1 Ansökan om bankapacitet för en tidtabellsperiod

Järnvägstrafikens tidtabellsperiod inleds kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag under det andra veckoslutet i december varje år och slutar vid samma tidpunkt följande år. Tidtabellsperioden 2017 inleds den 11.12.2016 och slutar den 9.12.2017. På motsvarande sätt inleds tidtabellsperioden 2018 den 10.12.2017 och slutar den 8.12.2018. Den som ansöker om bankapacitet ska ansöka om bankapacitet för respektive tidtabellsperiod tidigast 12 och senast 8 månader innan tidtabellsperioden träder i kraft. En ansökan kan inkludera alla trafikändringar som ska göras under tidtabellsperioden. För att åstadkomma en fungerande tidtabellsstruktur ombeds den som ansöker om bankapacitet att i förväg meddela sitt behov av ändringar i förhållande till tidtabellen som nu är i kraft, dock senast 12 månader innan tidtabellsperioden inleds, så att Trafikverket vid behov kan påbörja samordningen av tidtabellsstrukturen ca 11 månader innan tidtabellsperioden inleds. De som ansöker om bankapacitet är skyldiga att delta i samordningsförfarandet där man strävar efter att åstadkomma en ändamålsenlig tidtabellsstruktur för hela samhällets bästa.

Besluten om tilldelning av bankapacitet för regelbunden trafik kan under gällande tidtabellsperiod vid separata tidpunkter ändras för den återstående tidtabellsperioden, förutsatt att ändringen inte påverkar den bankapacitet som beviljats andra järnvägsföretag eller den internationella trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Tidpunkterna för ändring infaller i tidtabellsperiodens början klockan 00.00 på natten mellan lördag och söndag och andra veckoslutet efter läsårets slut klockan 00.00 natten mellan söndag och måndag, d.v.s. i veckoskiftet 24-25. Utöver de ovan nämnda tidpunkterna kan Trafikverket av särskilda skäl besluta om andra tidpunkter för ändring. Ändringstidpunkterna under tidtabellsperioden 2017 är sannolikt:

11.12.2016

26.3.2017

19.6.2017

14.8.2017 (tillsvidare fastslagen tidpunkt för ändringar i början av vecka 33)

29.10.2017

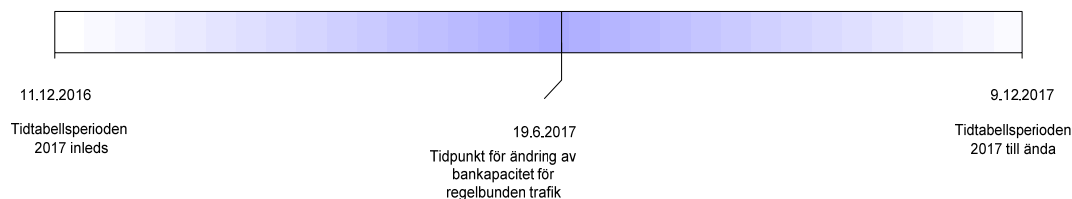


Bild 7. Tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik under tidtabellsperioden 2017.

Trafikverket meddelar alla järnvägsföretag om de nya tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik. Besluten om tidpunkterna för ändring publiceras även på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁷⁵.

4.3.2 Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik

Brådskande bankapacitet (ad hoc-ansökan) ansöks enligt beskrivningen i anvisningen om hur man ansöker om bankapacitet.

4.4 Tilldelning av bankapacitet

4.4.1 Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet

Trafikverkets Trafiktjänster avdelning upprättar på basis av ansökningarna ett förslag om tilldelning av bankapacitet (i lagen tidtabellsförslag) för följande tidtabellsperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. De europeiska infrastrukturförvaltarna har emellertid kommit överens om att högst 2,5 månader ska användas till samordning av ansökningarna om bankapacitet.

Förslaget till tilldelning av bankapacitet grundar sig i första hand på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tidtabellerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Trafikverket kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den bankapacitet som ansöks. Trafikverket kan också låta bli att dela ut bankapacitet, förutsatt att det för tidtabellsperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioriteringsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Trafikverket skickar ett förslag om tilldelning av bankapacitet inom utsatt tid till dem som ansökt om bankapacitet. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tidtabellsförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dygn, som för dessa parter del börjar löpa när ett meddelande om att tidtabellsförslaget färdigställts publiceras på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁷⁶. På webbsidan finns det utöver förslaget om tilldelning även information om till vilken adress och inom vilken tid man bör ge utlåtande.

⁷⁵ <http://www.liikennevirasto.fi/ammattiliikenne-raiteilla/liikennesuunnittelu/saannollisen-liikenteen-muutokset>

⁷⁶ <http://www.liikennevirasto.fi/ammattiliikenne-raiteilla/liikennesuunnittelu/saannollisen-liikenteen-muutokset>

Trafikverket ska på basis av förslaget till tilldelning av bankapacitet och efter utfrågning av parterna besluta om tilldelningen av bankapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande grunder. Trafikverket ska samtidigt ta särskild hänsyn till passagerar- och godstrafiken samt banhållningens behov liksom också bannätets effektiva användning. Vid beslutet ska även beaktas den prioritetsordning som gäller vid särskild och överbelastad bankapacitet, om inte bestämmelserna i detta kapitel föranleder annat.

Mera information gällande ansökan om bankapacitet, tilldelning och återtagande i anvisningen om hur man ansöker om bankapacitet.

4.4.2 Rättelseyrkande i beslut om bankapacitet

Ett järnvägsföretag kan hos regleringsorganet (Trafiksäkerhetsverket) söka rättelse i Trafikverkets beslut beträffande tilldelningen av bankapacitet (se avsnitt 1.4.3).

4.4.3 Överbelastad bankapacitet och därmed förknippad prioriteringsordning

Om det inte är möjligt att genom förhandlingar och kompromisser samordna den sökta bankapaciteten under tidtabellsperioden på ett sätt som är tillfredsställande för de sökande, konstaterar Trafikverket att den ifrågavarande delen av infrastrukturen är överbelastad. Det samma görs för sådana delar av infrastrukturen som förväntas ha otillräcklig kapacitet inom den närmaste framtiden. Om infrastrukturen har konstaterats vara överbelastad, ska Trafikverket göra en kapacitetsanalys. Inom ramen för analysen ska infrastrukturanvändarna höras. I analysen tas trafikstyrningen, tidtabellsstrukturen, hastighetsförändringarna och möjligheterna att förbättra infrastrukturen i beaktande. Inom sex månader efter det att kapacitetsanalysen blivit klar, ska Trafikverket upprätta en kapacitetsförstärkningsplan.

Prioritetsordning som tillämpas i Finland

Trafikverket beslutar att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad om en samordning av bankapaciteten mellan överlappande ansökningar misslyckas. Trafikverket kan även konstatera att bankapaciteten är överbelastad om det är uppenbart att bankapaciteten kommer att överbelastas under tidtabellsperioden.

Överlappande ansökningar kan rangordnas enligt tabell 1. Tanken är att varje tåg under hela sin resa kan definieras med någon av trafiktermerna i tabellen nedan. Trafiktermen i tabellen som hänför sig till ett tåg kan förändras medan tåget är på väg.

Om det i prioritetsordningen enligt tabellen finns behov av att prioritera tåg inom en viss prioriteringskategori, ska man särskilt då det gäller godstrafik vid prioriteringen beakta längden på resan samt antalet resdagar. På så sätt prioriteras transportbehovet enligt resans längd och regelbundenhet.

Tabell 1. Prioritetsordningen för överbelastad bankapacitet.

Prioritet	Trafik
1.	Synergisk trafikhelhet ⁷⁷
2.a	Snabb passagerartrafik ⁷⁸
2.b	Transport som är bunden till industriella processer ⁷⁹
3.a	Närtågstrafik och övrig passagerartrafik
3.b	Övrig regelbunden godstågstrafik (även internationell trafik)
4.	Godstågstrafik som inte har större tidtabellskrav
5.	Övrig trafik ⁸⁰

Avvikande från den prioritetsordning som anges i beskrivningen av bannätet

Trafikverket kan genom ett särskilt beslut om prioritetsordningen avvika från den allmänna prioritetsordning som avses i järnvägslagen och nätbeskrivningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Det samma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamheten som bedrivs av deras kunder.

4.4.4 Tilldelning av kapacitet på bangårdar

Trafikverket tilldelar de olika järnvägsoperatörerna bangårdskapacitet i avtalen om tillträde till bannätet och vid behov i ett bangårdsavtal som bifogas tillträdesavtalet. Järnvägsoperatörerna ska meddela och specificera sitt behov av att använda bangårdar när avtalet om tillträde till bannätet görs upp.

Om spår användningen på godsbangårdar inom en trafikplats avtalas separat i avtalet om tillträde till bannätet och vid behov i det till tillträdesavtalet bifogade bangårdsavtalet. Trafiken inom en trafikplats prioriteras i regel på följande sätt:

1. Tågtrafik (passagerar- och godstrafik, inklusive gränsöverskridande trafik och banarbetsenheter som utför arbete på linjen).
2. Växlingsarbete mellan trafikplatserna
3. Trafiken som krävs för växlingsarbete mellan olika delar av en trafikplats.
4. Växlingsarbete för gruppering av vagnar (tågbildning och upplösning av tåg)
5. Flyttande av materielen till uppställningsspår

⁷⁷ Med synergisk passagerartrafikhelhet avses i trafiken sådana tåg som utgör ett trafiksystem som producerar klart mervärde för kunderna. Ett sådant system är t.ex. modellen med styv tidtabell, som Trafikverkets enhet Användning av bannätet godkänt i förväg.

⁷⁸ Med snabb trafik avses trafik som till några delar inte hör till ett trafiksystem som medför synergi. Även internationell passagerartrafik kan höra till denna kategori.

⁷⁹ Med processindustrins transporter avses transporter vilkas direkta slutmål eller startplats är en hamn eller en privat spårläggning. Transporterna är en väsentlig del av helhetslogistiken. Till denna grupp hör framför allt kombinerade transporter, den kemiska skogsindustrins transporter och transporter till hamnar.

⁸⁰ Med övrig trafik avses t.ex. trafik i samband med banarbete, museitrafik eller växlingsarbete på banavsnitt.

Järnvägsföretaget ska kontakta Trafikverket för uppställningsbehov som uppkommer under tidtabellsperioden. Trafikverkets bantrafikcentral beslutar om tilldelningen av bankapacitet på bangårdarna och om spår användningen i situationer som kräver operativa beslut, bl.a. angående akuta kortvariga uppställningsbehov. Om över en vecka långa uppställningsbehov beslutar Trafikverkets enhet Användning av bannätet.

Om bangårdens spår behövs i det dagliga trafikläget, t.ex. för museitåg eller arbetsmaskiner, möjliggör järnvägsföretagen härigenom en användning av bannätet enligt Trafikverkets anvisningar. Järnvägsföretagen ska också för sin del medverka till att vinterunderhåll kan utföras på spåren bl.a. genom att flytta materielen.

De som trafikerar på bangården får inte avsiktligt hindra någon annan som trafikerar där. Materielen får inte onödigtvis stå uppställd på området med växlar och växelgata (t.ex. under pauser). S.k. genomfartstrafik ska vara möjlig mellan bangårdens olika delar.

4.4.5 Ramavtalens inverkan

Trafikverket ingår inte tillsvidare ramavtal. Med ett ramavtal kan man fastställa den sökandes och Trafikverkets rättigheter och skyldigheter för en längre tid än en tidtabellsperiod. Ramavtalen hindrar emellertid inte andra sökanden att använda infrastrukturen i fråga och binder inte heller Trafikverket att bevilja järnvägsföretaget i fråga den bankapacitet som anges i avtalen.

4.5 Bankapacitet vid underhåll och banarbeten

Bannätet kan även användas till att flytta maskiner som används inom banhållningen från baserna till arbetsfälten, mellan arbetsfälten och i underhållssyfte. Vissa spår används huvudsakligen för banhållningens behov. För trafikering utanför det område som reserverats för banhållning krävs i enlighet med järnvägslagen ett säkerhetsintyg som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket, om trafikeringen sker som tåg eller växlingsarbete. Säkerhetsintyget beviljas mot ansökan för högst fem år åt gången. För beviljande av säkerhetsintyget förutsätts att den som bedriver banhållningsrelaterad trafikverksamhet har tillräcklig ansvarsförsäkring och riskhanteringssystem, att dess materiel är godkänt av Trafiksäkerhetsverket och att personerna som trafikerar har sådan kompetens som krävs för sina uppgifter. Ansökan om den bankapacitet som krävs för trafikering görs i LIIKE-systemet. I **TURO**⁸¹ finns särskilda direktiv för maskiner som används för banhållning på bannätet och för personer samt företag som arbetar med trafiksäkerheten.

Innan ett arbete inleds under den överenskomna bandispositionstiden ska den som utför arbetet ha beviljats bankapacitet, ha tillstånd för att utföra banarbete och vid behov även för spänningsavbrott.

⁸¹ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2012-01_turo_web.pdf

Banarbete och trafik

Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen utgör tabell 1 i bilaga 13 den bästa uppskattningen av vilka banarbeten som påverkar trafiken under tidtabellsperioden 2017 och vilka bankapacitetsbehov de i sin tur orsakar banhållningen. Arbetsprogrammet, anpassningen av arbetstidtabellerna och de nödvändiga bandispositionstiderna ändras i och med att finansieringen och planeringen preciseras. Bilaga 13 är således inte bindande för Trafikverket. Efter att Beskrivningen av Finlands bannät publicerats upprätthåller Trafikverket uppdaterad information om arbetsprogrammet under följande tidtabellsperiod och delger regelbundet sökande av bankapacitet information om detta på Trafikverkets webbplats <http://www.trafikverket.fi>⁸².

Före inledningen av följande tidtabellsperiod, det vill säga för tidtabellsperioden 2017 i december 2016, fattar Trafikverket särskilt beslut om alla banarbeten som väsentligen påverkar trafiken och de nödvändiga bandispositionstiderna i samband med dem.

Efter beslutet kan uppkomna bandispositionstider i banhållningen eller ändringar av tidigare beslut vid särskilt behov diskuteras separat. Utgångspunkten är att inga bandispositionstider som kräver trafikomställningar arrangeras, utan arbeten som uppkommer efter beslutet utförs på trafikens villkor (i trafikluckor).

Utöver det ovan beskrivna ska den som behöver utföra ett arbete alltid separat kontakta Trafikverkets trafikplanerare och i enlighet med Trafikverkets beslut om bandispositionstider komma överens om bandispositionstiden i detalj senast två månader innan arbetet inleds.

Mera information om banarbeten, trafikarrangemang i samband med dessa och om ersättningar i bilaga 13 (Banarbeten).

4.6 Outnyttjad bankapacitet

Beviljandet av kapacitet som ansöks för tidtabellsperioden påverkas inte av den tidigare utnyttjandegraden av kapaciteten. Trafikverket har ändå rätt att återkalla bankapaciteten, eller en del av den, som beviljats en sökande, för hela den resterande delen av tidtabellsperioden, om den sökande under 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än vad det nedan definierade tröskelvärde förutsätter. Tröskelvärdet för minsta utnyttjande av bankapaciteten i Finland är i princip 95 % för persontåg och 50 % för godstrafik när denna nätbeskrivning publiceras. Tröskelvärdena gäller regelbunden bankapacitet och uppföljningen av hur den realiserats görs på månadsbasis. Då tröskelvärdena underskridits, begär Trafikverket vid behov innehavaren av bankapaciteten utreda orsakerna till att kapaciteten förblivit outnyttjad. Åtgärder vidtas dock inte om ett tåg inte annullerats mer än tre gånger under 30 dygn.

Trafikverket får emellertid inte återkalla bankapaciteten om kapaciteten har blivit outnyttjad på grund av andra än ekonomiska orsaker som inte är beroende av sökanden eller järnvägsföretaget. Trafikverket återtar alltid bankapacitet för den tid då ett järnvägsföretag inte innehar säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

⁸² <http://www.liikennevirasto.fi/ratatyot>

4.7 Specialtransporter och farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i avsnitt 3.4.3 Farliga ämnen. Föreskrifter avseende järnvägstrafik och järnvägsmateriel finns på Finlex <http://www.finlex.fi>⁸³ och på Trafiksäkerhetsverkets Internetsidor <http://www.trafi.fi>⁸⁴.

Tillstånd för specialtransporter beviljas tillsvidare av VR Transpoint.

4.8 Åtgärder i händelse av störningar

4.8.1 Principer

Trafikverket har rätt att helt eller delvis återkalla bankapacitet på en sådan järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk.

Trafikverket ska då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Trafikverket är emellertid inte skyldigt att ersätta den som innehar bankapacitet för eventuell skada, såvida man inte avtalat om annat med innehavaren av bankapacitet.

Ersättningar i anslutning till störningar behandlas i avsnitt 6.4 (Incitamentssystem för bästa möjliga utförande).

Störningskort

Trafikverket har tillsammans med de olika bannätsaktörerna utarbetat instruktionskort för banavbrott och andra störningssituationer. Instruktionerna på korten följs till tillämpliga delar under ledning av Bantrafikcentralen då störningar inträffar. Utvecklingen och uppdateringen av störningskortet är ett fortlöpande arbete.

4.8.2 Instruktioner

Trafikverket fastställer reglerna för hanteringen av störningssituationer järnvägsföretagen emellan. Ett järnvägsföretag kan föreslå egna instruktioner i händelse av störningar som gäller företagets egna tåg.

Trafikcentralen på Trafikverket löser störningssituationerna inom järnvägstrafiken och ger handledning i hur man ska agera i störningssituationer.

I sin anvisning Anvisningar om beredskapen för järnvägsolyckor (OVRO) fastställer Trafikverket de åtgärder som borde vidtas vid olyckshändelse och hur man i förväg kan förbereda sig på olyckor. Anvisningen finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁸⁵.

⁸³ <http://www.finlex.fi/sv/viranomaiset/normi/499001/>

⁸⁴ http://www.trafi.fi/nationella_foreskrifter

⁸⁵ http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2011-16_ohje_varautumisesta_web.pdf

Säkerhetsärenden

Säkerhetsärenden har behandlats i avtalet om tillträde till bannätet och i bilaga 20 i nätbeskrivningen.

4.8.3 Sannolika situationer

I störningssituationer förfar man enligt de anvisningar som ges av Trafikcentralen på Trafikverket.

4.8.4 Osannolika situationer

Trafikverket och järnvägsoperatörerna är skyldiga att förbereda sig för olyckor som kan ske på järnvägarna inom deras bransch och verksamhetsområde i enlighet med Trafikverkets anvisning "Anvisningar om beredskapen för järnvägsolyckor (OVRO)".

Trafikverket svarar för röjningen av den egna järnvägsinfrastrukturen och dess iståndsättning i enlighet med räddningslagen och banlagen. Järnvägsoperatören ska dock vara beredd att bistå Trafikverket i röjningsarbetet för den egna materielens och det transporterade godsets del. Ansvar för olyckorna fastställs i enlighet med lagen om ansvar i spårtrafik och skadeståndslagen. Trafikverket har rätt att bestämma att järnvägsföretaget överlåter sin materiel samt de av sina anställda som är lämpliga att använda materielen, i Trafikverkets bruk enligt artikel 54 i järnvägsmarknadsdirektivet 2012/34/EU. Trafikverket betalar för användningen av materielen och resurserna enligt skäliga kostnader.

Trafikverket ska vara berett på att snabbt återställa banan i trafikabelt skick, och inom rimlig tid i sådant skick som motsvarar läget före olyckan. Trafikverket avtalar om saken i samband med avtalen om underhåll av bannätet.

Om man upptäcker säkerhetsbrister som påverkar trafiken i bannätet, kan Trafikverket tvingas att begränsa till exempel axellasterna eller hastigheterna.

Kommunikationsministeriet övervakar hur de olika aktörerna på järnvägssektorn förberett sig för olyckor och undantagsförhållanden och ger anvisningar gällande detta.

5 Tjänster

5.1 Introduktion

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i järnvägslagen (304/2011)⁸⁶. Då nätbeskrivningen publiceras har järnvägslagen och författningarna som grundar sig på den förelagts riksdagen för godkännande. Lagen och författningarna jämte ändringar uppdateras i nätbeskrivningen då de trätt i kraft.

I kapitel 5 och bilaga 2 beskrivs tjänsterna i anslutning till tillträde till bannätet. Dessa tjänster erbjuds av Trafikverket eller någon annan.

Trafikverket fortsätter utvecklingsarbetet i anknytning till bannätstjänsterna under 2016, och kapitel 5 i nätbeskrivningen preciseras. Det kan också ske förändringar i prissättningen av de tjänster som Trafikverket erbjuder. Information om förändringarna finns på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁸⁷.

5.2 Tjänster som Trafikverket erbjuder

5.2.1 Tjänster som erhålls mot banavgiften

Trafikverket erbjuder järnvägsoperatörerna rätten att mot banavgift använda järnvägslinjer, rangerbangårdar, uppställnings- och lastningsspår och övriga spåranläggningar samt plattformar för persontrafiken i enlighet med den bankapacitet som beviljats dem. Trafikverket erbjuder dessutom tågledning samt passagerarinformations- och stationsutropssystem på de järnvägstrafikplatser som definierats i bannätsbeskrivningen (bilaga 14).

Utnyttjande av bankapacitet inkluderar operatörens rätt att ansluta sig till Trafikverkets elöverföringsnät på de i nätbeskrivningen definierade elektrifierade banavsnitten för att få ström till drift för rullande materiel.

Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 med "rangeringsmöjlighet".

Alla rangerbangårdars spår är inte elektrifierade. Trafikverkets verksamhetsområde Trafikledshållning ger vid behov information om elektrifierade spår.

Användningen av rangerbangårdar kan bli avgiftsbelagd. Eventuella förändringar uppdateras på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁸⁸.

Kontaktuppgifterna för bangårdarnas kontaktpersoner finns på Trafikverkets extranätssidor <http://www.trafikverket.fi>⁸⁹.

⁸⁶ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

⁸⁷ <http://www.liikennevirasto.fi/beskrivning-av-finlands-bannat>

⁸⁸ <http://www.liikennevirasto.fi/beskrivning-av-finlands-bannat>

Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. På dessa spår får vagnar uppställas bara tillfälligt. Spåren kan även användas till andra ändamål som tågtrafiken kräver. Endast järnvägsoperatörer och entreprenörer får låta vagnar stå på uppställningsspåren. Trafikverket definierar uppställningsspåren. En förteckning över spår som är avsedda för tågtrafik men som i undantagsfall kan användas för tillfälligt uppställningsbehov för materiel, erhålls av Trafikverkets enhet Användning av bannätet.

Om järnvägsoperatören har behov att tillfälligt låta materiel stå på uppställningsspår, ska man genast kontakta bantrafikcentralen om detta. Bantrafikcentralen kan fatta beslut om kortvariga, akuta uppställningsbehov, men beslut om över en vecka långa uppställningsbehov fattas av enheten Användning av bannätet. Uppställningsbehoven antecknas också i LIIKE-systemet med ett förhandsmeddelande, och därför ska järnvägsoperatören mata in uppgifterna i JETI-systemet och se till att meddelandet avlägsnas ur JETI genast då man vet när uppställningsbehovet upphör.

När vagnar som transporterar farliga ämnen ställs upp, ansvarar järnvägsoperatören för att man har meddelat vagnarnas uppställningsplatser och ämnena i dem till den lokala räddningsmyndigheten.

Långvarig uppbevaring av materiel på bangårdar: se avsnitt 2.3.3 Övriga avtal som gäller tillträde till bannätet.

Växlingsvallar och deras användning

På trafikplatserna i Kouvola och Tammerfors finns det växlingsvallar för omgruppering av vagnläget som står till järnvägsoperatörernas förfogande. Om järnvägsoperatören har behov av att använda växlingsvall, ska denne i god tid (minst sex veckor i förväg) meddela Trafikverket om saken, så att arrangemangen gällande utnyttjandet av växlingsvallarnas kapacitet och de praktiska åtgärderna i anknytning till detta kan sättas i gång.

Trafikstyrning

I statens bannät ansvarar Trafikverket för trafikstyrningen. Noggrannare uppgifter om trafikstyrningen och de olika trafikplatserna på Trafikverkets extranetsidor.

Bantrafikcentralen

Trafikverkets bantrafikcentral övervakar järnvägstrafiken dygnet runt, klarar vid behov upp störningssituationer och meddelar om störningar i trafiken. Bantrafikcentralen ger järnvägsoperatörerna och trafikstyrningen de nödvändiga instruktionerna och rådgör vid behov med de olika parterna. I konfliktsituationer bestämmer bantrafikcentralen tågordningen och användningen av bankapaciteten med beaktande av trafiksystemets helhetsbild. Därtill ansvarar bantrafikcentralen för myndighetssamarbetet med de undersökande myndigheterna i hotande och exceptionella situationer och för sin del bl.a. med polis- och räddningsmyndigheterna. Infrastrukturförvaltaren

håller kommunikationsministeriet informerat i vissa särskilt definierade situationer, bl.a. gällande olyckor.

Bantrafikcentralen utgör kontaktytan till järnvägsoperatörernas styrning av tågdriften, då det behövs instruktioner för trafikstyrningen eller konfliktlösning. Bantrafikcentralen övervakar infrastrukturen och trafiksituationen, samt ingriper då defekter upptäcks.

5.2.2 Avgiftsbelagda tjänster

Infrastrukturförvaltaren kan utöver bastjänster erbjuda järnvägsoperatören övriga tilläggs- och sidotjänster som inte ingår i banavgiftens grunddel. Användningen av sådana övriga tjänster tas upp i avtalet om tillträde till bannätet. Efter det att avtalet undertecknats kommer man särskilt överens om eventuella ändringar med operatören eller operatörerna och uppdaterar avtalet till behövliga delar med en bilaga till avtalet om tillträde till bannätet.

Vid prissättningen av eventuella övriga tjänster tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten och, på basis av den, kommunikationsministeriets förordning om Trafikverkets avgiftsbelagda prestationer. Användningen av tjänsterna faktureras med en månads mellanrum, om inget annat överenskommit i avtalet om tillträde till bannätet.

Om flera järnvägsoperatörer har behov av samma tjänst (t.ex. styranordningar eller -system på bangårdar, så klarlägger man principerna för användningen av tjänsten till behövliga delar under ledning av infrastrukturförvaltaren

Faktureringen av en avgiftsbelagd tjänst påbörjas då tjänsten tas i bruk, om inget annat avtalats.

Trafikstyrning av växlingsarbete

Trafikstyrning av växlingsarbeten är en avgiftsbelagd tilläggstjänst. Beskrivning av tjänsten och prisbildningen i bilaga 15.

Användning av serviceanläggningar på Ilmala bangård

Infrastrukturförvaltaren har serviceanläggningar och annan teknisk utrustning i Helsingfors-depån som ligger i Ilmala. Användningen av dessa utgör en avgiftsbelagd tilläggstjänst. Ytterligare information fås av Trafikverkets enhet Användning av bannätet.

Övriga avgiftsbelagda tjänster som Trafikverket erbjuder

Trafikverket kan erbjuda järnvägsoperatörerna tjänster som prissatts på affärsekonomiska grunder bl.a. rätten att använda byggnader och markområden som Trafikverket förfogar över.

Rullande materiel kan testköras vid Trafikverkets testkörningscentral i Laajakangas. Denna tjänst ingår inte i banavgiften.

Kostnaderna för överföring av elenergi inom statens bannät fördelas mellan alla elförbrukare enligt förbrukningen.

Användningen av Trafikverkets tjänster skrivs ned i avtalet parterna emellan om tillträde till bannätet eller i separat hyresavtal.

5.3 Tjänster som erbjuds av andra

5.3.1 Skyldighet att erbjuda tjänster

Enligt järnvägslagen (304/2011/34§)⁹⁰ är järnvägsföretag och bolag eller andra sammanslutningar som tillhandahåller järnvägstjänster (tjänsteleverantör) skyldiga att tillhandahålla järnvägsoperatörer de bantillträdestjänster och spårförbindelser som avses i punkt 2 i bilaga II till Europaparlamentets och -rådets direktiv [2012/34/EU](#)⁹¹.

Om tjänsternas tillgänglighet ska förhandlas och om tillträdet till dem avtalas med serviceproducenterna. Serviceproducenten har rätt att ta ut avgifter för sina tjänster. Avgifterna ska vara desamma för alla järnvägsföretag samt rimliga i förhållande till de kostnader som tjänsterna orsakar.

Sådana tjänster kan utgöra bl.a. tillträdet till följande tjänster:

- företagets elöverföringsanordningar
- bränsletankningsanordningar
- passagerarstationer
- godstrafikterminaler
- rangerbangårdar
- rangeringsanordningar
- depåsidospår
- utrymme och anordningar för service och underhåll av rullande materiel
- övrig teknisk utrustning (bl.a. sandningsutrustning, el- och vattenuttag för rullande materiel, strålningsmätare för vagnarna, anordningar för mätning av cisternvagnarnas påfyllningsgrad, anordningar för vägning av vagnarna och anordningar för testning av bromsar) samt
- utbildningstjänster för personal som arbetar med trafiksäkerhetsuppdrag

5.3.2 Elöverföringen på elektrifierad järnväg

Utnyttjande av bankapacitet inkluderar järnvägsoperatörens rätt att ansluta sig till Trafikverkets elöverföringsnät på de i bannätsbeskrivningen definierade elektrifierade banavsnitten för att få ström till drift för rullande materiel. Trafikverket erbjuder dock inte elenergi, utan järnvägsoperatören ska själv avtala om detta med en elproducent.

Möjligheterna till elmatning för rullande materiel med 400 och 1500 volts spänning framgår av bilaga 2. Dessutom redogörs för den största tillgängliga strömmen i ampere för elmatning med 400 volt.

⁹⁰ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2011/20110304>

⁹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:SV:PDF>

5.3.3 Service- och underhållstjänster

Tillträdet till service- och underhållstjänster förutsätter överenskommelse med leverantören av service- och underhållstjänsterna.

5.3.4 Bränsletankningsplatser

Trafikverket äger ingen bränsletankningsutrustning och erbjuder ingen bränsletankningsservice. I bilaga 2 finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som erbjuder tankning av bränsle. Användningen av tankningsplatserna förutsätter överenskommelse med tankningsplatsernas innehavare.

5.3.5 Tekniska anordningar

Om användningen av andra tekniska anordningar på bannätet (bl.a. vägningsanordningar, lyftkranar m.m.) ska överenskommas med innehavaren av anordningarna. Trafikverket ställer inte dessa anordningar till järnvägsoperatörernas förfogande. I bilaga 2 finns en förteckning över vilka järnvägstrafikplatser som tillhandahåller lyftanordningar.

6 Avgifter

6.1 Grunderna för prissättning samt de tjänster som banavgiften inkluderar

Den rättsliga grunden för fastställandet av banavgiften och banskatten beskrivs i järnvägslagen (304/2011)⁹², i banskattelagen (605/2003)⁹³ och i kommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel (1084/2009)⁹⁴.

Till banavgiftens grunddel hör minimipaketet för tillträdestjänster (beskrivs i punkt 5.2) inklusive bantillträdestjänster och spårförbindelser på statens bannät.

6.2 Banavgiftssystemet

Banavgiftssystemet består av banavgiftens grunddel, banskatten och den investeringskatt som uppbärs för banavsnittet Kervo–Lahtis. Banavgiftens grunddel uppbärs på basis av de direkta banhållningskostnaderna som idkandet av järnvägstrafik orsakar Trafikverket. Banskatten finns till för att täcka miljökostnaderna till följd av tågtrafiken och de fasta infrastrukturkostnaderna för banhållningen. För att täcka investeringskostnaderna för banavsnittet Kervo–Lahtis uppbärs investeringskatten under 15 års tid från den tidpunkt då banan togs i bruk, det vill säga från och med hösten 2006 till och med augusti 2021.

Det kommer att ske förändringar i banavgiftssystemet. Ändringarna baserar sig på författningsändringarna som gjorts till följd av uppdateringen av Det första järnvägspaketet. Författningsändringarna träder i kraft då riksdagen godkänner den nya järnvägslagen och förordningarna med stöd av den. I regeringens proposition består delfaktorerna i det nya banavgiftssystemet av en grundavgift samt prissänkningarna och -höjningarna i anknytning till den. Där ingår dessutom tilläggsavgifter samt avgifter för tjänster för tillträdesrätt och avgifter för tilläggstjänster och extratjänster.

För godstrafiken uppbärs ingen banskatt åren 2015–17. Syftet med åtgärden är att minska kostnadsbördan för näringslivet, särskilt industrin.

Ändringarna i anknytning till banavgiftssystemet meddelas på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁹⁵.

⁹² <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110304?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=j%C3%A4rnv%C3%A4gslag>

⁹³ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2003/20030605>

⁹⁴ <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2009/20091084>

⁹⁵ http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/tjanster_yrkestrafik/beskrivning_bannat

6.3 Banavgiftens storlek

Banavgiften består av avgifterna i tabell 2 nedan.

Tabell 2. Banavgiften.

Grundavgiften	Godstrafik 0,1350 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,1308 cent/bruttotonkilometer
Banskatten	Godstrafik - eldriven 0,05 cent/bruttotonkilometer - dieseldriven 0,1 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,01 cent/bruttotonkilometer
Investeringskatt (gäller banavsnittet Kervo –Lahtis)	Godstrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer Persontrafik 0,5 cent/bruttotonkilometer

6.4 Incitamentssystem för bästa möjliga utförande

För att främja effektivt tillträde till bannätet och punktlig järnvägstrafik samt för att minska driftsstörningar orsakade av järnvägstrafiken och banhållningen, uppmanas järnvägsoperatörerna och Trafikverket att begränsa de störningar deras verksamhet ger upphov till och att förbättra användningseffektiviteten av bannätet med ett incitamentssystem.

Järnvägsoperatören ska betala ersättning till Trafikverket, om järnvägsoperatörens trafik avsevärt avviker från den beviljade bankapaciteten av en orsak som beror av honom och om detta har en negativ effekt på järnvägssystemets funktion. Trafikverket ska betala ersättning till järnvägsoperatören om tillgängligheten till bannätet på grund av trafikstörningar som beror av Trafikverket avviker avsevärt från den bankapacitet som beviljats järnvägsoperatören och om detta har en negativ effekt på järnvägssystemets funktion. I avtalet om tillträde till bannätet överenskomms grunderna för ersättningarna och själva ersättningarna.

Incitamentssystemet gäller tågtrafiken, inte trafiken för växlingsarbete.

6.5 Ändringar av banavgiften

Banavgiftssystemet förnyas. På sin webbplats redogör Trafikverket för principerna för gällande banavgiftssystemet och banavgiftens storlek.

6.6 Debitering av banavgiften

Banavgiften betalas åt Trafikverket enligt debitering för varje kalendermånad i efterskott på basis av de transporter som genomförts.

Vid publiceringstidpunkten för denna nätbeskrivning tas banskatten ut på följande sätt: Järnvägsoperatören ska för faktureringen månatligen meddela Trafikverket om den trafik som idkats. Meddelandena ska skickas till adressen kirjaamo(at)trafikverket.fi och för kännedom till tiina.taivainen(at)trafikverket.fi.

Trafikverket strävar efter att ändra denna praxis så att banavgiften i fortsättningen tas ut på basis av uppgifterna i Trafikverkets system (LIIKE). Järnvägsoperatörerna meddelas skriftligen om det nya tillvägagångssättet. Informationen finns också på Trafikverkets webbsidor <http://www.trafikverket.fi>⁹⁶.

Trafikverket förutsätter inte några säkerheter för erläggandet av banavgifterna, men banavgifterna och de övriga avgifterna i samband med den kan utmätas utan dom eller beslut.

⁹⁶ <http://www.liikennevirasto.fi/beskrivning-av-finlands-bannat>

Basuppgifter om banavsnitt

Teckenförklaringar

On	”ja”
—	”nej”
AC2	elektrifieringssystem 25 kV / 50 Hz
ATP	automatisk tågkontroll

Kolumnerna i tabellen

Knutpunkter i bannätet -trafikplats där spårtrafiken kan ändra rutt.

Banans längd utgör avståndet mellan bannätets knutpunkter.

Största lutning anger den största lutningen på ett 1 200 m långt avsnitt.

Elektrifieringssystem anger elektrifierade bansträckor.

Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka anger vilka bansträckor som är försedda med automatiskt signalsystem.

Automatisk tågkontroll anger vilka bansträckor som är utrustade med ATC.

ERTMS anger huruvida bansträckan är försedd med sameuropeiskt signalsystem.

ATC-kodning av lutande tåg anger vilka bansträckor som utrustats med ATC så att man med lutande tåg kan köra med högre hastighet i kurvor än med andra tåg.

Radiosystem anger digital (Virve) kommunikationsutrustning som är i bruk mellan föraren och trafikledningen.

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määräva kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio- ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radiojärjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings- systemet	Linje-blockerad eller radiostvrd sträcka	Automatisk tågkontroll		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification svstem	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Helsinki asema	Havukoski	18	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Havukoski	Kerava asema	11	7,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kerava asema	Hyvinkää	29	7,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Hyvinkää	Riihimäki asema	12	7,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kerava asema	Vuosaari	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kerava asema	Sköldvik	27	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kerava asema	Hakosilta	65	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Hyvinkää	Karjaa	99	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Helsinki asema	Huopalahti	6	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Huopalahti	Havukoski	27	40,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Huopalahti	Kirkkonummi	31	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kirkkonummi	Karjaa	49	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Karjaa	Hanko asema	50	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Karjaa	Turku asema	107	12,7	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Turku asema	Turku satama	3	7,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Riihimäki asema	Toijala	76	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Turku asema	128	10,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Tampere asema	40	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Toijala	Valkeakoski	18	8,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Turku asema	Raisio	8	7,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Raisio	Naantali	6	9,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Raisio	Uusikaupunki	57	9,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Tampere asema	Lielähti	6	9,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Lielähti	Kokemäki	91	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kokemäki	Rauma	47	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kokemäki	Pori	38	9,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Pori	Mäntyluoto	21	5,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Pori	Aittaluoto	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	5,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Lielähti	Parkano	69	10,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Niinisalo	Parkano	42	10,0	—	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjoki asema	84	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Riihimäki asema	Hakosilta	48	8,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Hakosilta	Lahti	11	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Lahti	Loviisan satama	77	12,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Heinola	38	12,0	—	—	—	—	—	—
Lahti	Mukkula	7	15,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Lahti	Kouvola asema	61	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Luumäki	59	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Juurikorpi	33	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Juurikorpi	Kotka asema	18	8,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kotka asema	Kotkan satama	1	0,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kotka Hovinsaari	Kotka Mussalo	5	6,0	AC2	—	ATP	—	—	GSM-R
Juurikorpi	Hamina	19	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Kuusankoski	10	9,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Kouvola asema	Mynttilä	86	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	—	—	—	—	—	—

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määräva kaltevuus	Sähköistys- järjestelmä	Suojastettu tai radio- ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radiojärjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings- systemet	Linje-blockerad eller radiostvrd sträcka	Automatisk tågkontroll		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification svstem	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Mynttilä	Pieksämäki asema	105	11,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Luumäki	Vainikkala asema	33	8,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Luumäki	Lappeenranta	27	9,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Lappeenranta	Imatra tavara	39	9,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Imatra tavara	Imatrankoski-raja	10	11,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Imatra tavara	Parikkala	60	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Pieksämäki asema	Huutokoski	31	11,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Huutokoski	Rantasalmi	38	12,0	—	On	ATP	—	—	—
Savonlinna	Parikkala	59	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Parikkala	Säkäniemi	93	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Niirala-raja	Säkäniemi	33	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Säkäniemi	Joensuu asema	37	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Joensuu asema	Ilomantsi	71	12,0	—	—	—	—	—	—
Joensuu asema	Viinijärvi	32	9,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Huutokoski	Varkaus	18	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Varkaus	Kommila	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Varkaus	Viinijärvi	101	11,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Joensuu asema	Uimaharju	50	17,6	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Uimaharju	Liekka	54	11,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Liekka	Pankkoski	6	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Liekka	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Nurmes	Vuokatti	85	11,5	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	Lahnaslampi	12	10,0	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	Kontiomäki	24	10,5	—	—	—	—	—	GSM-R
Pieksämäki asema	Suonenjoki	38	9,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Suonenjoki	Yläkoski	3	10,0	—	—	—	—	—	—
Suonenjoki	Siilinjärvi	76	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Siilinjärvi	Sysmäjärvi	99	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Siilinjärvi	Iisalmi	60	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Iisalmi	Murtomäki	62	12,7	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Murtomäki	Otanmäki	25	11,0	—	—	—	—	—	—
Murtomäki	Kajaani	20	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kontiomäki	Vartius	95	11,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Vartius	Vartius-raja	2	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kontiomäki	Ämmänsaari	92	12,0	—	—	—	—	—	—
Tampere asema	Orivesi	40	12,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Orivesi	Vilppula	47	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Vilppula	Mänttä	8	5,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Vilppula	Haapamäki	26	12,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapamäki	Seinäjäki asema	118	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapamäki	Jyväskylä	77	12,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Orivesi	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Jämsä	Kaipola	7	12,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Jämsä	Jämsänkoski	4	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Jämsänkoski	Jyväskylä	52	10,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Jyväskylä	Äänekoski	47	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Äänekoski	Haapajärvi	164	10,5	—	—	—	—	—	—

Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Liikennepaikka (verkon solmupiste)	Radan pituus	Määrävä kaltevuus	Sähköistys-järjestelmä	Suojastettu tai radio-ohjattu osuus	Junan kulunvalvontajärjestelmä	ERTMS	Kallistuvakoristen junien JKV-koodaus	Radiojärjestelmä
Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd	Största lutningen	Elektrifierings-systemet	Linje-blockerad eller radiostvrd sträcka	Automatisk tågkontroll		ATC-kodning av lutande tåg	Radio system
Traffic operating point (Node of the network)	Traffic operating point (Node of the network)	Length of line	Max gradient	Electrification system	Section blocking or radio controlled section	ATP		ATP-coding for tilting trains	
Jyväskylä	Pieksämäki asema	80	12,5	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Seinäjoeki asema	Kaskinen	112	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Seinäjoeki asema	Vaasa	75	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Vaskiluoto	Vaskiluoto	5	1,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Isalmi	Pyhäkumpu erkanemisvaihe	63	10,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Pyhäkumpu erkanemisvaihe	Pyhäkumpu	3	3,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Pyhäkumpu erkanemisvaihe	Haapajarvi	36	9,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Haapajarvi	Ylivieska	55	8,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Seinäjoeki asema	Pännäinen	101	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Pännäinen	Pietarsaari	10	6,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Pietarsaari	Alholma	4	3,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Pännäinen	Kokkola	33	7,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Kokkola	Ykspihlaja	5	10,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Kokkola	Ylivieska	79	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Ylivieska	Tuomioja	68	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Tuomioja	Raaha	28	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Raaha	Rautaruukki	9	10,0	AC2	—	—	—	—	GSM-R
Tuomioja	Oulu asema	54	10,0	AC2	On	ATP	—	On	GSM-R
Oulu asema	Kontiomäki	166	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Oulu asema	Kemi	105	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kemi	Ajos	9	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Kemi	Laurila	7	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Laurila	Tornio asema	19	7,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Laurila	Rovaniemi	106	10,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kemijärvi	Patokangas	9	12,0	AC2	On	ATP	—	—	—
Tornio asema	Tornio-rajaa	3	4,0	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Tornio asema	Röyttä	8	8,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Tornio asema	Kolari	183	10,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Sysmäjärvi	Vuonos	7	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Viinijärvi	Sysmäjärvi	13	7,5	—	On	ATP	—	—	GSM-R
Murtomäki	Talvivaara	24	12,5	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R
Kajaani	Lamminniemi	3	10,0	—	—	—	—	—	GSM-R
Kajaani	Kontiomäki	26	12,0	AC2	On	ATP	—	—	GSM-R

Järnvägens trafikplatser

Teckenförklaringar

() i plattformskolumnerna

K

Y

K i trafikledningskolumnerna

M i trafikledningskolumnerna

Trafikverket underhåller ej plattformen

Ja

Ja, privat

Fjärrstyrd

Manuell

Kolumnerna i tabellen:

Bränsle anger på vilka trafikplatser det finns bränsledistribution. Trafikverket erbjuder inte servicen i fråga.

Det andra namnet är trafikplatsens namn på Finlands andra officiella språk. Det andra namnet är i allmänhet svenskt, endast i Sköldvik är det finska namnet Kilpilahti undantagsvis det andra namnet på grund av ortens nuvarande språkförhållanden.

Förkortning anger förkortningen av namnet på trafikplatsen.

Kommersiellt namn är det kommersiella namnet på trafikplatsen, om detta skiljer sig från trafikplatsens officiella namn som används för trafiksäkerhetsuppgifter.

Dimensionerande spårlängd anger det längsta spåret på trafikplatsen näst efter huvudspåret. Spårlängden är uppmätt så att den gäller i vardera färdriktningen.

Godstrafik anger på vilka trafikplatser det finns möjligheter att idka godstrafik.

Km Helsingfors anger trafikplatsens avstånd från Helsingfors gamla, vid det här laget rivna stationsbyggnad, uppmätt enligt bankilometersystemet. Alla element på banan har förankrats i terrängen enligt detta system.

Kommun är den kommun där trafikplatsen är belägen.

Kortaste och längsta plattformslängd anger persontrafikplattformernas kortaste respektive längsta längd på trafikplatsen. Ett persontåg bör inte vara längre än den plattform som det stannar vid. Om plattformens längd står inom parentes (), betyder det att plattformen inte underhålls av Trafikverket och att trafikeringen sker på trafikutövarens ansvar.

Lastning i samma plan anger på vilka trafikplatser det finns plats att utföra lastning av godsvagnar i samma plan som spåret. Ett typiskt exempel är lastning av råvirke från bil eller bangårdens mellanlager i öppen godsvagn.

Lyftkran anger på vilka trafikplatser det är möjligt att använda lyftkran för lastning av vagnar samt lyftkranens maximala bärkraft. Trafikverket erbjuder inte servicen i fråga.

Möjlighet till växlingsarbete anger att spåranläggningarna på trafikplatsen har en sådan form att det går att byta lok till andra ändan av vagnskön, utan att växlingsrörelsen behöver gå via huvudspåret som korsar trafikplatsen.

Plattform i ändan av banan anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens ända (kombinerade transporter).

Plattformshöjd anger persontrafikplattformarnas formella höjd räknat från rälsytan.

Persontrafik anger på vilka trafikplatser det finns möjligheter att idka persontrafik.

Privata spåranläggningar anger att det på trafikplatsen finns minst en anslutning till ett spår i privat (alla utom Trafikverket) ägo eller administration.

Sidoplattform anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens sida samt längsta plattformslängden på trafikplatsen.

Tillgång till elström anger på vilken trafikplats det finns tillgång till 400 V eller 1500 V elström, närmast för matning av el till vagnar eller arbetsmaskiner.

Trafikledning anger om det tekniskt sett är möjligt att leda tågtrafiken manuellt eller fjärrstyrt. Kolumnen anger inte att trafikledningstjänster regelbundet finns att tillgå.

Trafikplatsens namn är det officiella namnet som används i samband med trafiksäkerhetsuppgifter.

Vändskiva anger på vilka trafikplatser det är möjligt att använda vändskiva. En vändskiva i privat ägo markeras med bokstaven Y. Om Trafikverket äger vändskivan, anges också vändskivans längd i kolumnen.

TFÄ-bangårdar anger trafikplatserna där vagnar med farliga ämnen kan hanteras.

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Ahonpää		Aho		Liikennepaikka	690+468	01343	Seinäjoki-Oulu	Siikajoki	K		K
Ahvenus		Ahv		Liikennepaikka	270+960	01000	Lielähti-Kokemäki	Kokemäki	K		
Ainola		Ain		Seisake	34+784	00628	Helsinki-Riihimäki	Järvenpää			
Airaksela		Arl		Liikennepaikka	436+985	00869	Pieksämäki-Kontiomäki	Kuopio	K	K	K
Aittaluoto		Atl		Liikennepaikka	328+220	00676	Pori-Aittaluoto	Pori		K	K
Ajos		Ajo		Liikennepaikka	867+100	00767	Kemi-Ajos	Kemi		K	K
Alapitkä		Apt		Liikennepaikka	505+840	00415	Pieksämäki-Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Alavus		Alv		Liikennepaikka	373+445	00284	Orivesi-Seinäjoki	Alavus	K		K
Alholma	Alholmen	Alh		Liikennepaikka	532+570	00308	Pietarsaari-Alholma	Pietarsaari		K	K
Arola		Aro		Liikennepaikka	707+668	00939	Kontiomäki-Vartius-rajaa	Hyrnsalmi	K		K
Asola		Aso		Liikennepaikka	31+596	01340	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Aviapolis		Avp		Seisake	25+135	01331	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Dragsvik		Dra		Liikennepaikka	171+180	00167	Karjaa-Hanko	Raasepori	K		
Dynamiittivaihe		Dmv		Linjavaihe	199+185	00581	Karjaa-Hanko	Hanko		K	K
Eläinpuisto-Zoo		Epz		Seisake	338+751	00623	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri			
Eno		Eno		Liikennepaikka	660+170	00464	Joensuu-Nurmes	Joensuu	K		K
Ervelä		Erv		Liikennepaikka	119+816	01004	Helsinki-Turku satama	Salo	K		
Eskola		Ela		Liikennepaikka	603+762	00318	Seinäjoki-Oulu	Kannus	K		K
Espoo	Esbo	Epo		Liikennepaikka	20+600	00066	Helsinki-Turku satama	Espoo	K		
Haapajärvi		Hpj		Liikennepaikka	649+205	00330	Iisalmi-Ylivieska, Äänekoski-Haapajärvi	Haapajärvi	K		K
Haapakoski		Hps		Liikennepaikka	393+454	00402	Pieksämäki-Kontiomäki	Pieksämäki	K		K
Haapamäen kylästämo		Hmk		Linjavaihe	304+940	01008	Orivesi-Seinäjoki	Keuruu		K	
Haapamäki		Hpk		Liikennepaikka	300+235	00200	Haapamäki-Jyväskylä, Orivesi-Seinäjoki	Keuruu	K	K	K
Haarajoki		Haa		Liikennepaikka	39+567	00013	Kerava-Hakosilta	Järvenpää	K		
Hakosilta		Hlt		Liikennepaikka	119+540	01014	Kerava-Hakosilta, Riihimäki-Kouvola	Hollola	K		
Haksi	Hax	Hsi		Seisake	56+737	01015	OLI-Porvoo	Porvoo			
Hamina	Fredrikshamn	Hma		Liikennepaikka	243+646	00527	Juurikorpi-Hamina	Hamina	M	K	K
Hammaslahti		Hsl		Liikennepaikka	602+199	00451	Kouvola-Joensuu	Joensuu	K		K
Hanala	Hanaböle	Hna		Liikennepaikka	21+394	01018	Helsinki-Riihimäki	Vantaa	K		
Hangonsaari		Hgs		Liikennepaikka	269+655	01020	Uusikaupunki-Hangonsaari	Uusikaupunki		K	K
Hanhikoski		Hnh		Linjavaihe	1047+083	00812	Laurila-Kemijärvi	Kemijärvi			K
Hankasalmi		Hks		Liikennepaikka	418+089	00427	Jyväskylä-Pieksämäki	Hankasalmi	K	K	K
HANKO		Han		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Karjaa-Hanko		K		
Hanko asema	Hangö	Hnk	Hanko	Liikennepaikan osa (Hanko)	207+119	00073		Hanko		K	K
Hanko tavara		Hnkt		Liikennepaikan osa (Hanko)	206+350	01317		Hanko			K
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	Hkp		Liikennepaikan osa (Hanko)	205+935	00879		Hanko			
Harjavalta		Hva		Liikennepaikka	295+542	00218	Kokemäki-Pori	Harjavalta	K	K	K
Harju		Hj		Liikennepaikka	201+643	00985	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		K
Harviala		Hrv		Liikennepaikka	99+456	00622	Riihimäki-Tampere	Janakkala	K		
Haukipudas		Hd		Liikennepaikka	775+159	00342	Oulu-Laurila	Oulu	K		K
Haukivuori		Hau		Liikennepaikka	344+442	00549	Kouvola-Pieksämäki	Mikkeli	K		K
HAUSJÄRVI		Hjr		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Riihimäki-Kouvola		K		
Hausjärvi tavara		Has		Liikennepaikan osa (Hausjärvi)	86+210	00340		Hausjärvi			K
Oitti		Oi		Liikennepaikan osa (Hausjärvi)	86+809	00092		Hausjärvi			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Haviseva		Hvs		Liikennepaikka	208+135	01021	Tampere–Jyväskylä	Kangasala	K		
Heikkilä		Hek		Liikennepaikka	34+856	01023	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi	K		
Heinola		Ha		Liikennepaikka	167+607	00113	Lahti–Heinola	Heinola	M	K	K
Heinoo		Hno		Liikennepaikka	237+965	01025	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		
Heinävaara		Häv		Liikennepaikka	648+408	00924	Joensuu–Ilomantsi	Joensuu			K
Heinävesi		Hnv		Liikennepaikka	468+135	00437	Pieksämäki–Joensuu	Heinävesi	K		K
HELSINKI		Hel		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki–Turku satama, Helsinki–Riihimäki		M		
Helsinki asema	Helsingfors	Hki	Helsinki päärautatieasema	Liikennepaikan osa (Helsinki)	0+159	00001		Helsinki			K
Pasila asema	Böle	PsI	Pasila	Liikennepaikan osa (Helsinki)	3+230	00010		Helsinki			
Pasila autojuna-asema	Böle biltågstation	Pau		Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+319	01328		Helsinki			
Ilmala asema		Ila	Ilmala	Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+434	00009		Helsinki			
Helsinki Kivihaka	Stenhagen	Khk		Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+701	01028		Helsinki			
Pasila tavara		PsIt		Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+748	01034		Helsinki		K	K
Ilmala ratapiha		Ilr		Liikennepaikan osa (Helsinki)	4+950	01030		Helsinki		K	K
Käpylä	Kottby	Käp		Liikennepaikan osa (Helsinki)	5+840	00977		Helsinki			
Oulunkylä	Åggelby	Olk		Liikennepaikan osa (Helsinki)	7+399	00015		Helsinki		K	
Herrala		Hr		Seisake	115+790	00096	Riihimäki–Kouvola	Hollola			
Hirola		Hir		Liikennepaikka	318+957	00997	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		
Hikiä		Hk		Seisake	79+743	00091	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi		K	
Hillosensalmi		Hls		Liikennepaikka	233+344	00988	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		
Hinthaara	Hindhår	Hh		Seisake	52+150	00561	Olli–Porvoo	Porvoo			
Hirvineva		Hvn		Liikennepaikka	715+500	01041	Seinäjäki–Oulu	Liminka	K		K
Humppila		Hp		Liikennepaikka	188+778	00144	Toijala–Turku	Humppila	K	K	K
Huopalahti	Hoplax	Hpl		Liikennepaikka	6+375	00072	Helsinki–Turku satama, Huopalahti–Havukoski	Helsinki	K		
Huutokoski		Hko		Liikennepaikka	406+988	00430	Pieksämäki–Joensuu, Huutokoski–Savonlinna	Joroinen	K	K	
Hyrnsalmi		Hys		Liikennepaikka	704+601	00392	Kontiomäki–Ämmänsaari	Hyrnsalmi	M		K
Hyvinkää	Hyvinge	Hy		Liikennepaikka	58+792	00030	Helsinki–Riihimäki, Hyvinkää–Karjaa	Hyvinkää	K	K	K
Hämeenlinna	Tavastehus	Hl		Liikennepaikka	107+559	00047	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna	K	K	K
Härmä		Hm		Liikennepaikka	472+940	00300	Seinäjäki–Oulu	Kauhava	K		K
Höljäkkä		Höl		Seisake	765+261	00938	Joensuu–Nurmes	Nurmes		K	K
Ii		Ii		Liikennepaikka	789+165	00343	Oulu–Laurila	Ii	K		K
Iisalmen teollisuusraiteet	Keveli	Itr		Linjavaihe	548+611	01049	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi		K	K
Iisalmi	Idensalmi	Ilm		Liikennepaikka	550+360	00420	Iisalmi–Ylivieska, Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Iittala		IIta		Seisake	129+286	00154	Riihimäki–Tampere	Hämeenlinna			
Ilola		Ioa		Seisake	155+100	01345	Toijala–Valkeakoski	Valkeakoski			
Ilomantsi	Ilomants	Ilo		Liikennepaikka	695+203	00459	Joensuu–Ilomantsi	Ilomantsi	M	K	K
IMATRA		Ima		Osiin jaettu liikennepaikka	326+542	–	Kouvola–Joensuu, Imatra tavara–Imatrankoski-raja	Imatra	K		
Imatra asema	Imr	Imr	Imatra	Liikennepaikan osa (Imatra)	323+977	00603		Imatra			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
<i>Imatra tavara</i>		<i>Imt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	326+542	00502		<i>Imatra</i>		K	K
<i>Imatrankoski</i>		<i>Imk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	331+267	00504		<i>Imatra</i>		K	K
<i>Pelkola</i>		<i>Pa</i>		<i>Liikennepaikan osa (Imatra)</i>	335+672	01055		<i>Imatra</i>		K	K
Imatrankoski-raja		Imkr		Liikennepaikka	337+095	00503	Imatra tavara–Imatrankoski-raja	Imatra			
Inha		In		Linjavaihde	341+367	00264	Orivesi–Seinäjäki	Ähtäri			K
Inkeroinen		Ikr		Liikennepaikka	212+781	00530	Kouvola–Kotka	Kouvola	K	K	K
Inkoo	Ingå	Iko		Liikennepaikka	70+620	00062	Helsinki–Turku satama	Inkoo	K		K
Isokyrö	Storkyro	Iky		Liikennepaikka	447+488	00295	Seinäjäki–Vaasa	Isokyrö	K		K
Jalasjärvi		Jal		Liikennepaikka	309+871	00276	Tampere–Seinäjäki	Kurikka	K		K
Jepua	Jeppo	Jpa		Liikennepaikka	495+784	00303	Seinäjäki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		K
JOENSUU		Joe		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Pieksämäki–Joensuu, Kouvola–Joensuu, Joensuu–Ilomantsi, Joensuu–Nurmes		M		
<i>Joensuu Sulkulahti</i>		<i>Sul</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	622+650	01071		<i>Joensuu</i>			K
<i>Joensuu Peltola</i>		<i>Plt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	623+540	01070		<i>Joensuu</i>		K	K
<i>Joensuu asema</i>		<i>Jns</i>	<i>Joensuu</i>	<i>Liikennepaikan osa (Joensuu)</i>	624+313	00460		<i>Joensuu</i>			K
Jokela		Jk		Liikennepaikka	47+937	00028	Helsinki–Riihimäki	Tuusula	K		K
Joroinen	Jorois	Jor		Linjavaihde	414+617	00431	Huutokoski–Savonlinna	Joroinen			K
Jorvas		Jrs		Seisake	32+322	00578	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi			
Joutseno		Jts		Liikennepaikka	305+826	00499	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Juankoski		Jki		Liikennepaikka	531+995	00414	Siilinjärvi–Viinijärvi	Juankoski	K		K
Jutila		Jut		Liikennepaikka	94+620	01085	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K		
Juupajoki		Jj		Seisake	246+580	00627	Orivesi–Seinäjäki	Juupajoki			
Juurikorpi		Jri		Liikennepaikka	224+898	00535	Kouvola–Kotka, Juurikorpi–Hamina	Kotka	K		
Jyväskylä		Jy		Liikennepaikka	340+370	00240	Jyväskylä–Pieksämäki, Haapamäki–Jyväskylä, Jyväskylä–Äänekoski, Tampere–Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K
Jämsä		Jäs		Liikennepaikka	284+084	00204	Jämsä–Kaipola, Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K		K
Jämsänkoski		Jsk		Liikennepaikka	287+917	00205	Tampere–Jyväskylä	Jämsä	K	K	K
Järvelä		Jr		Liikennepaikka	103+596	00095	Riihimäki–Kouvola	Kärkölä	K	K	K
JÄRVENPÄÄ		Jvp		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki–Riihimäki		K		
<i>Järvenpää asema</i>	<i>Träskända</i>	<i>Jp</i>	<i>Järvenpää</i>	<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	36+786	00025		<i>Järvenpää</i>			
<i>Saunakallio</i>		<i>Sau</i>		<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	38+846	00806		<i>Järvenpää</i>		K	K
<i>Purola</i>		<i>Pur</i>		<i>Liikennepaikan osa (Järvenpää)</i>	40+533	00564		<i>Järvenpää</i>	K		
Kaipiainen		Kpa		Liikennepaikka	214+451	00485	Kouvola–Joensuu	Kouvola	K	K	K
Kaipola		Kla		Liikennepaikka	290+303	00656	Jämsä–Kaipola	Jämsä		K	K
Kairoskoski		Kko		Linjavaihde	423+184	00230	Niinisalo–Parkano	Parkano			K
Kaitjärvi		Kjr		Liikennepaikka	226+912	00944	Kouvola–Joensuu	Luumäki	K		
Kajaani	Kajana	Kaj		Liikennepaikka	633+491	00387	Pieksämäki–Kontiomäki, Kajaani–Lamminniemi	Kajaani	K		K
Kaleton		Ktn		Linjavaihde	320+875	00697	Haapamäki–Jyväskylä	Keuruu			
Kalkku		Kau		Liikennepaikka	199+471	00639	Lielähti–Kokemäki	Tampere	K	K	
Kalliovarasto		Kao		Linjavaihde	644+770	01090	Pieksämäki–Kontiomäki	Kajaani		K	
Kalvitsa		Ksa		Liikennepaikka	330+634	00548	Kouvola–Pieksämäki	Mikkeli	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Kangas		Kgs		Liikennepaikka	642+464	01092	Seinäjoki–Oulu	Ylivieska	K		K
Kannelmäki	Gamlas	Kan		Liikennepaikka	9+300	00658	Huopalahti–Havukoski	Helsinki	K		
Kannonkoski		Ksi		Liikennepaikka	488+694	00256	Äänekoski–Haapajärvi	Kannonkoski	M		K
Kannus		Kns		Liikennepaikka	570+273	00317	Seinäjoki–Oulu	Kannus	K		K
Karhejärvi		Krr		Liikennepaikka	224+902	01095	Tampere–Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Karhukangas		Khg		Liikennepaikka	622+902	01097	Seinäjoki–Oulu	Ylivieska	K		
Karjaa	Karis	Kr		Liikennepaikka	157+817	00060	Helsinki–Turku satama, Hyvinkää–Karjaa, Karjaa–Hanko	Raasepori	K	K	K
Karkku		Kru		Liikennepaikka	230+733	00178	Lielähti–Kokemäki	Sastamala	K		K
Karviainen		Kar		Liikennepaikka	247+320	01100	Toijala–Turku	Aura	K		
Kaskinen	Kaskö	Ksk		Liikennepaikka	530+522	00267	Seinäjoki–Kaskinen	Kaskinen	K	K	K
Kattilaharju		Kth		Liikennepaikka	205+556	01319	Kouvola–Joensuu	Kouvola	K		
Kauhajoki		Kji		Liikennepaikka	472+720	00272	Seinäjoki–Kaskinen	Kauhajoki	K		
Kauhava		Kha		Liikennepaikka	455+728	00299	Seinäjoki–Oulu	Kauhava	K	K	K
KAUKLAHTI		Kal		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki–Turku satama		K		
<i>Kauklahti asema</i>	<i>Köklax</i>	<i>Klh</i>	<i>Kauklahti</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kauklahti)</i>	<i>24+277</i>	<i>00065</i>		<i>Espoo</i>			<i>K</i>
<i>Mankki</i>	<i>Mankby</i>	<i>Mnk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kauklahti)</i>	<i>25+401</i>	<i>00706</i>		<i>Kirkkonummi</i>		<i>K</i>	
Kaulinranta		Klr		Liikennepaikka	963+350	00790	Tornio–Kolari	Ylitornio	K		
Kauniainen	Grankulla	Kni		Liikennepaikka	16+054	00067	Helsinki–Turku satama	Kauniainen	K		K
Kauppilanmäki		Kpl		Liikennepaikka	568+751	00423	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K		K
Kausala		Ka		Seisake	169+425	00477	Riihimäki–Kouvola	Iitti			
Keitelephoja		Ktp		Liikennepaikka	519+256	00257	Äänekoski–Haapajärvi	Viitasaari	M		K
Kekomäki		Kek		Liikennepaikka	79+288	01101	Riihimäki–Kouvola	Hausjärvi	K		
Kemi		Kem		Liikennepaikka	858+300	00347	Oulu–Laurila, Kemi–Ajos	Kemi	K	K	K
Kemijärvi		Kjä		Liikennepaikka	1056+399	00367	Kemijärvi–Kelloselkä, Laurila–Kemijärvi	Kemijärvi	K	K	K
Kempele		Kml		Liikennepaikka	741+075	00769	Seinäjoki–Oulu	Kempele	K		K
Kera		Kea		Seisake	14+536	00621	Helsinki–Turku satama	Espoo			
KERAVA		Kev		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki–Riihimäki, Kerava–Hakosilta, Kerava–Sköldvik, Kerava–Vuosaari		K		
<i>Kerava asema</i>	<i>Kervo</i>	<i>Ke</i>	<i>Kerava</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kerava)</i>	<i>28+869</i>	<i>00020</i>		<i>Kerava</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kytömaa</i>		<i>Kyt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kerava)</i>	<i>31+274</i>	<i>01111</i>		<i>Kerava</i>			
Kerimäki		Kiä		Liikennepaikka	495+531	00522	Savonlinna–Parikkala	Savonlinna	K		K
Kesälähti		Kti		Liikennepaikka	428+003	00966	Kouvola–Joensuu	Kitee	K		
Keuruu		Keu		Liikennepaikka	316+041	00235	Haapamäki–Jyväskylä	Keuruu	K		K
Kiiala	Kiiala	Kia		Seisake	60+013	01113	Olli–Porvoo	Porvoo			
Kilo		Kil		Seisake	13+035	00580	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Kilpua		Kua		Liikennepaikka	668+910	01115	Seinäjoki–Oulu	Oulainen	K		K
Kinahmi		Knh		Linjavaihde	508+922	00873	Siilinjärvi–Viitijärvi	Kuopio		K	
Kinni		Kii		Liikennepaikka	247+982	01120	Kouvola–Pieksämäki	Mäntyharju	K		
Kirjola		Kij		Linjavaihde	384+475	01123	Kouvola–Joensuu	Parikkala		K	
Kirkkonummi	Kyrkslätt	Kkn		Liikennepaikka	37+503	00063	Helsinki–Turku satama	Kirkkonummi	K		K
Kirkniemi	Gerknäs	Krn		Liikennepaikka	136+261	00079	Hyvinkää–Karjaa	Lohja	K	K	K
Kitee		Kit		Liikennepaikka	460+016	00453	Kouvola–Joensuu	Kitee	K		K
Kiukainen		Kn		Liikennepaikka	297+395	00169	Kokemäki–Rauma	Eura	K		K
Kiuruvesi		Krv		Liikennepaikka	583+985	00417	Iisalmi–Ylivieska	Kiuruvesi	K	K	K
Kivesjärvi		Kvj		Liikennepaikka	878+146	00378	Oulu–Kontiomäki	Paltamo	K		
Kivistö		Ktö		Seisake	12+281	01330	Huopalahti–Havukoski	Vantaa			
Kohtavaara		Koh		Seisake	775+927	00848	Joensuu–Nurmes	Nurmes			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Koivu		Kvu		Liikennepaikka	923+373	00362	Laurila–Kemijärvi	Tervola	K		K
Koivuhovi	Björkgård	Kvh		Seisake	17+861	00675	Helsinki–Turku satama	Espoo			
Koivukylä	Björkby	Kvy		Seisake	19+440	00559	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Kokemäki	Kumo	Kki		Liikennepaikka	284+442	00170	Lielähti–Kokemäki, Kokemäki–Rauma, Kokemäki–Pori	Kokemäki	K		K
Kokkola	Karleby	Kok		Liikennepaikka	551+441	00312	Kokkola–Ykspihlaja, Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K	K	K
Kolari		Kli		Liikennepaikka	1067+206	00358	Tornio–Kolari	Kolari	K		K
Kolho		Klo		Seisake	286+265	00199	Orivesi–Seinäjoki	Mänttä–Vilppula			K
Kolppi	Källby	Kpi		Liikennepaikka	525+100	00309	Seinäjoki–Oulu	Pedersöre	K		K
Kommila		Kmm		Liikennepaikka	429+700	00500	Varkaus–Kommila	Varkaus		K	K
Komu		Kom		Linjavaihte	607+174	00758	Iisalmi–Ylivieska	Pyhäjärvi		K	
Kontiolahti		Khi		Liikennepaikka	640+295	00463	Joensuu–Nurmes	Kontiolahti	K		K
Kontiomäki		Kon		Liikennepaikka	658+786	00390	Nurmes–Kontiomäki, Oulu–Kontiomäki, Kontiomäki–Ämmänsaari, Pieksämäki–Kontiomäki, Kontiomäki–Vartius-raja	Paltamo	K	K	K
Koria		Kra		Seisake	185+374	00478	Riihimäki–Kouvola	Kouvola			
Korkeakoski		Kas		Liikennepaikka	247+910	00193	Orivesi–Seinäjoki	Juupajoki	K	K	K
Korso		Krs		Seisake	22+669	00019	Helsinki–Riihimäki	Vantaa			
Korvensuo		Ksu		Liikennepaikka	50+500	01128	Kerava–Hakosilta	Mäntsälä	K		
Koskenkorva		Kos		Liikennepaikka	442+447	00274	Seinäjoki–Kaskinen	Ilmajoki	M		K
KOTKA		Kot		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Kouvola–Kotka, Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo		M		
<i>Kotka Hovinsaari</i>		<i>Hos</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>240+400</i>	<i>00980</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotka tavara</i>		<i>Ktt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>240+870</i>	<i>01130</i>		<i>Kotka</i>			<i>K</i>
<i>Paimenportti</i>		<i>Pti</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>241+190</i>	<i>00768</i>		<i>Kotka</i>			
<i>Kotka asema</i>		<i>Kta</i>	<i>Kotka</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>242+775</i>	<i>00532</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotkan satama</i>		<i>Kts</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>243+579</i>	<i>00644</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotolahti</i>		<i>Koo</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>245+203</i>	<i>01329</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kotka Mussalo</i>		<i>Mss</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kotka)</i>	<i>247+057</i>	<i>00557</i>		<i>Kotka</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
KOUVOLA		Kvl		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Riihimäki–Kouvola, Kouvola–Pieksämäki, Kouvola–Kotka, Kouvola–Joensuu, Kouvola–Kuusankoski		M		
<i>Kouvola asema</i>		<i>Kv</i>	<i>Kouvola</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>191+540</i>	<i>00480</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola lajittelu</i>		<i>Kvla</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>192+570</i>	<i>01132</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola tavara</i>		<i>Kvt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>194+050</i>	<i>01134</i>		<i>Kouvola</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Kouvola Oikoraide</i>		<i>Oik</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>194+460</i>	<i>01133</i>		<i>Kouvola</i>			
<i>Kullasvaara</i>		<i>Kuv</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kouvola)</i>	<i>197+300</i>	<i>01320</i>		<i>Kouvola</i>			
Kovjoki		Koi		Liikennepaikka	508+925	00745	Seinäjoki–Oulu	Uusikaartepyy	K		
Kruunupyy	Kronoby	Kpy		Liikennepaikka	537+585	00311	Seinäjoki–Oulu	Kruunupyy	K	K	K
Kuivasjärvi		Kis		Liikennepaikka	276+327	01137	Tampere–Seinäjoki	Parkano	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
KUOPIO		Kpo		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Pieksämäki-Kontiomäki		M		
<i>Kuopio asema</i>		<i>Kuo</i>	<i>Kuopio</i>	<i>Liikennepaikan osa (Kuopio)</i>	464+590	00408		<i>Kuopio</i>			K
<i>Kuopio tavara</i>		<i>Kuot</i>		<i>Liikennepaikan osa (Kuopio)</i>	465+500	01139		<i>Kuopio</i>		K	K
Kurkimäki		Krm		Liikennepaikka	444+074	00406	Pieksämäki-Kontiomäki	Kuopio	K		K
Kuurila		Ku		Liikennepaikka	138+769	00626	Riihimäki-Tampere	Hämeenlinna	K		K
Kuusankoski		Kuk		Liikennepaikka	199+290	00537	Kouvola-Kuusankoski	Kouvola	M	K	K
Kylänlahti		Kyn		Seisake	742+960	00937	Joensuu-Nurmes	Lieksa			
Kymi	Kymmene	Ky		Liikennepaikka	233+450	00534	Kouvola-Kotka	Kotka	M	K	K
Kymintlinna		Kln		Seisake	237+255	00981	Kouvola-Kotka	Kotka			
Kyrö		Kö		Liikennepaikka	232+875	00139	Toijala-Turku	Karinainen	K		K
Kälviä	Kelviä	Klv		Liikennepaikka	570+273	00316	Seinäjoki-Oulu	Kokkola	K		
Köykkäri		Kök		Liikennepaikka	486+491	01144	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		
Laajavuori		Lav		Liikennepaikka	14+527	01341	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Lahdenperä		Lpr		Liikennepaikka	267+080	01149	Tampere-Jyväskylä	Jämsä	K		
Lahnaslampi		Lhn		Liikennepaikka	881+053	00871	Vuokatti-Lahnaslampi	Sotkamo		K	K
							Riihimäki-Kouvola, Lahti-Heinola, Lahti-Mukkula,				
Lahti	Lahtis	Lh		Liikennepaikka	130+170	00100	Lahti-Loviisan satama	Lahti	K	K	K
Laihia	Laihela	Lai		Liikennepaikka	468+916	00293	Seinäjoki-Vaasa	Laihia	K		K
Lakiala		Lak		Liikennepaikka	209+214	00212	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Lamminkoski		Lmk		Liikennepaikka	268+785	01151	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
Lamminniemi		Lam		Liikennepaikka	636+664	00845	Kajaani-Lamminniemi	Kajaani		K	K
Lapinjärvi	Lappträsk	Lpj		Liikennepaikka	185+432	00108	Lahti-Loviisan satama	Lahti-Loviisan satama	M		K
Lapinlahti		Lna		Liikennepaikka	525+604	00416	Pieksämäki-Kontiomäki	Lapinlahti	K		K
Lapinneva				Linjavaihde	415+618	00683	Niinisalo-Parkano	Parkano			
Lappeenranta	Villmanstrand	Lr		Liikennepaikka	287+726	00495	Kouvola-Joensuu, Lappeenranta-Mustolan satama	Lappeenranta	K	K	K
Lappila		Laa		Seisake	97+693	00094	Riihimäki-Kouvola	Kärkölä			
Lappohja	Lappvik	Lpo		Liikennepaikka	189+639	00075	Karjaa-Hanko	Hanko	K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa		Liikennepaikka	441+094	00298	Seinäjoki-Oulu	Lapua	K	K	K
Larvakyttö		Lyo		Liikennepaikka	333+057	01153	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Laukaa		Lau		Liikennepaikka	401+193	00249	Jyväskylä-Äänekoski	Laukaa	K		
Laurila		Lla		Liikennepaikka	865+776	00360	Laurila-Kemijärvi, Oulu-Laurila, Laurila-Tornio-rajaa	Keminmaa	K		K
Lauritsala		Lrs		Liikennepaikka	291+936	00498	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K	K	K
Lautiosaari		Li		Liikennepaikka	863+064	00829	Lautiosaari-Elijärvi, Oulu-Laurila	Kemi	K		
Leinelä	Lejle	Lnä		Seisake	31+146	01333	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Lentoasema	Flygplatsen	Len		Seisake	26+575	01332	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Lehkola		Lkl		Liikennepaikka	276+011	00993	Kouvola-Pieksämäki	Hirvensalmi	K		
Lempäälä		Lpä		Liikennepaikka	165+928	00156	Riihimäki-Tampere	Lempäälä	K		
Leppäkoski		Lk		Liikennepaikka	87+830	00043	Riihimäki-Tampere	Janakkala	K		
Leppävaara	Alberga	Lpv		Liikennepaikka	11+249	00068	Helsinki-Turku satama	Espoo	K		K
Leteensuo		Lts		Liikennepaikka	123+554	01154	Riihimäki-Tampere	Hattula	K		
Lieksa		Lis		Liikennepaikka	728+121	00468	Joensuu-Nurmes, Lieksa-Pankakoski	Lieksa	K		K
Lieksan teollisuuskylä		Ltk		Linjavaihde	728+847	01157	Lieksa-Pankakoski	Lieksa		K	K
Lielähti		Llh		Liikennepaikka	193+393	00183	Tampere-Seinäjoki, Lielähti-Kokemäki	Tampere	K	K	K
Lievestuore		Lvt		Liikennepaikka	402+191	00246	Jyväskylä-Pieksämäki	Laukaa	K	K	K
Liminka	Limingo	Lka		Liikennepaikka	728+483	00338	Seinäjoki-Oulu	Liminka	K		K
Lohiluoma		Luo		Linjavaihde	463+619	01159	Seinäjoki-Kaskinen	Kurikka			
Lohja	Lojo	Lo		Liikennepaikka	122+965	00081	Hyvinkää-Karjaa	Lohja	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Loimaa		Lm		Liikennepaikka	208+870	00142	Toijala-Turku	Loimaa	K		K
Louhela	Klippsta	Loh		Seisake	13+190	00661	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Loukolampi		Lol		Liikennepaikka	360+013	00861	Kouvola-Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs		Liikennepaikka	207+209	00106	Lahti-Loviisan satama	Loviisa	M	K	K
Luikonlahti		Lui		Liikennepaikka	557+061	00411	Siilinjärvi-Viinijärvi	Kaavi	K		K
Luoma	Bobäck	Lma		Seisake	27+807	00071	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi			
Lusto		Lus		Seisake	509+170	00690	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna			
Luumäki		Lä		Liikennepaikka	250+540	00487	Kouvola-Joensuu, Luumäki-Vainikkala-rajaa	Luumäki	K	K	K
Lähdemäki		Läh		Liikennepaikka	79+373	01164	Kerava-Hakosilta	Orimattila	K		
Länkipohja		Läp		Liikennepaikka	256+024	00203	Tampere-Jyväskylä	Jämsä	K		
Maanselkä		Mlk		Liikennepaikka	836+049	00382	Nurmes-Kontiomäki	Sotkamo	M		K
Maaria	St Marie	Mri		Liikennepaikka	262+070	01166	Toijala-Turku	Turku	K		
Madesjärvi		Md		Liikennepaikka	291+821	00217	Tampere-Seinäjoki	Kurikka	K		K
Majajärvi		Mij		Liikennepaikka	216+317	01168	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	K		
Malmi	Malm	ML		Liikennepaikka	10+900	00017	Helsinki-Riihimäki	Helsinki	K		
Malminkartano	Malmgård	Mlo		Seisake	10+730	00659	Huopalahti-Havukoski	Helsinki			
Mankala		Mka		Liikennepaikka	160+050	01336	Riihimäki-Kouvola	Itäti	K		
Markkala		Mrk		Liikennepaikka	403+737	00896	Pieksämäki-Kontiomäki	Suonenjoki	K		
Martinlaakso	Mårtensdal	Mrl		Seisake	14+010	00662	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Masala	Masaby	Mas		Seisake	29+561	00064	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi			
Mattkaneva		Mtv		Liikennepaikka	562+607	01171	Seinäjoki-Oulu	Kokkola	K		
Mattila		Mat		Liikennepaikka	159+906	01172	Riihimäki-Tampere	Lempäälä	K		
Meltola	Mjölbolsta	Mel		Linjavaihde	149+862	00584	Hyvinkää-Karjaa	Raasepori		K	
Metsäkansa		Msä		Linjavaihde	155+811	00558	Toijala-Valkeakoski	Valkeakoski			K
Mikkeli	St Michel	Mi		Liikennepaikka	305+165	00546	Kouvola-Pieksämäki	Mikkeli	K	K	K
Misi		Mis		Liikennepaikka	1021+255	00366	Laurila-Kemijärvi	Rovaniemi	M		K
Mommila		Mla		Seisake	91+430	00093	Riihimäki-Kouvola	Hausjärvi			
Muhos		Mh		Liikennepaikka	788+424	00375	Oulu-Kontiomäki	Muhos	K		K
Mukkula		Muk		Liikennepaikka	140+012	00594	Lahti-Mukkula	Lahti		K	K
Murtomäki		Mur		Liikennepaikka	613+165	00386	Pieksämäki-Kontiomäki, Murtomäki-Talvivaara, Murtomäki-Otanmäki	Kajaani	K		K
Mustio	Svartå	Mso		Linjavaihde	143+000	00078	Hyvinkää-Karjaa	Raasepori			K
Mustolan satama		Mst		Liikennepaikka	296+720	00077	Lappeenranta-Mustolan satama	Lappeenranta		K	
Muukko		Mko		Liikennepaikka	297+112	01180	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Muurame		Muu		Liikennepaikka	324+768	00433	Tampere-Jyväskylä	Muurame	K		K
Muurola		Mul		Liikennepaikka	948+494	00363	Laurila-Kemijärvi	Rovaniemi	K		K
Myllykangas		Mys		Liikennepaikka	815+693	01183	Oulu-Laurila	Ii	K		
Myllykoski		Mki		Seisake	203+742	00536	Kouvola-Kotka	Kouvola	K		
Myllymäki		My		Seisake	333+721	00263	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri			K
Myllyoja		Myl		Liikennepaikka	161+727	00606	Lahti-Heinola	Heinola	K	K	K
Mynttilä		Myt		Liikennepaikka	270+889	00543	Kouvola-Pieksämäki, Mynttilä-Ristiina	Mäntyharju	K		
Mynämäki		Myn		Liikennepaikka	229+607	00123	Turku-Uusikaupunki	Mynämäki	K		
Myrämäki	Myrbacka	Myr		Liikennepaikka	12+130	00660	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Mäkkylä		Mäk		Seisake	9+511	00693	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Mäntsälä		Mlä		Liikennepaikka	59+210	00027	Kerava-Hakosilta	Mäntsälä	K		
Mänttä		Män		Liikennepaikka	282+740	00198	Vilppula-Mänttä	Mänttä-Vilppula		K	K
Mäntyharju		Mr		Liikennepaikka	262+680	00544	Kouvola-Pieksämäki	Mäntyharju	K		K
Mäntyluoto		Mn		Liikennepaikka	342+020	00223	Pori-Mäntyluoto	Pori	K	K	K
Naantali	Nädendal	Nnl		Liikennepaikka	213+193	00124	Raisio-Naantali	Naantali		K	K
Naarajärvi		Nri		Liikennepaikka	449+862	00895	Jyväskylä-Pieksämäki	Pieksämäki	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Nakkila		Nal		Liikennepaikka	308+091	00672	Kokemäki-Pori	Nakkila	K		
Nastola		Nsl		Seisake	146+169	00595	Riihimäki-Kouvola	Nastola			
Niemenpää		Nmp		Liikennepaikka	923+605	01185	Tornio-Kolari	Tornio	K		
Niinimaa		Nii		Linjavaihde	383+155	00285	Orivesi-Seinäjoki	Alavus			
Niinimäki		Nmä		Liikennepaikka	172+534	01324	Riihimäki-Kouvola	Iitti			
Niinisalo		Nns		Liikennepaikka	386+215	00227	Niinisalo-Parkano	Kankaanpää	M	K	K
Niirala		Nrl		Liikennepaikka	555+846	00446	Niirala-rala-Säkäniemi	Niirala-rala-Säkäniemi	M	K	K
Niirala-rala		Nrlr		Liikennepaikka	554+080	00445	Niirala-rala-Säkäniemi	Tohmajärvi			
Niittylahti		Nth		Liikennepaikka	613+475	00917	Kouvola-Joensuu	Joensuu	K		
Nikkilä	Nickby	Nlä		Seisake	39+176	00022	Kerava-Sköldvik	Sipoo			
Nivala		Nvl		Liikennepaikka	676+878	00328	Iisalmi-Ylivieska	Nivala	K		K
Nokia		Noa		Liikennepaikka	204+004	00181	Lielähti-Kokemäki	Nokia	K	K	K
Nummela		Nm		Liikennepaikka	109+368	00084	Hyvinkää-Karjaa	Vihti	K		K
Nuppulinna		Nup		Seisake	44+210	00565	Helsinki-Riihimäki	Tuusula			
Nurmes		Nrm		Liikennepaikka	784+420	00472	Nurmes-Kontiomäki, Joensuu-Nurmes	Nurmes	K	K	K
Närpiö	Närpes	När		Linjavaihde	518+255	00268	Seinäjoki-Kaskinen	Närpiö			
Ohenmäki		Ohm		Linjavaihde	542+264	01190	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi			K
Olli		Olli		Linjavaihde	45+734	00570	Kerava-Sköldvik, Olli-Porvoo	Porvoo	K		
Onttola		Ont		Linjavaihde	631+177	00443	Pieksämäki-Joensuu	Joensuu		K	K
Orimattila		Om		Linjavaihde	150+407	00109	Lahti-Loviisan satama	Orimattila			K
Orivesi		Ov		Liikennepaikka	228+276	00190	Tampere-Jyväskylä, Orivesi-Seinäjoki	Orivesi	K		K
Orivesi keskusta		Ovk		Seisake	231+512	01316	Orivesi-Seinäjoki	Orivesi			
Otanmäki		Otm		Liikennepaikka	638+822	00385	Murtomäki-Otanmäki	Kajaani		K	K
Otava		Ot		Liikennepaikka	290+521	00545	Kouvola-Pieksämäki	Mikkeli	K		K
Oulainen		Ou		Liikennepaikka	657+850	00322	Seinäjoki-Oulu	Oulainen	K		K
OULU		Oul		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Seinäjoki-Oulu, Oulu-Kontiomäki, Oulu-Laurila		M		
<i>Oulu Nokela</i>		<i>Nok</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>750+030</i>	<i>01195</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Oulu Oritkari</i>		<i>Ori</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>751+180</i>	<i>01196</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Oulu tavara</i>		<i>Olt</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>751+360</i>	<i>01197</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Oulu asema</i>	<i>Uleåborg</i>	<i>Ot</i>	<i>Oulu</i>	<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>752+778</i>	<i>00370</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Oulu Tuira</i>		<i>Tua</i>		<i>Liikennepaikan osa (Oulu)</i>	<i>755+510</i>	<i>00339</i>		<i>Oulu</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Paimio	<i>Pemar</i>	Po		Liikennepaikka	171+885	00128	Helsinki-Turku satama	Paimio	K		
Palopuro		Plp		Liikennepaikka	54+535	00562	Helsinki-Riihimäki	Hyvinkää	K		
Paltamo		Pto		Liikennepaikka	901+579	00379	Oulu-Kontiomäki	Paltamo	K		K
Pankakoski		Pas		Liikennepaikka	731+865	00935	Liekka-Pankakoski	Liekka		K	K
Parikkala		Par		Liikennepaikka	387+302	00510	Kouvola-Joensuu, Savonlinna-Parikkala	Parikkala	K		K
Parkano		Pko		Liikennepaikka	262+483	00215	Parkano-Kihniö, Tampere-Seinäjoki	Parkano	K	K	K
Parola		Prl		Liikennepaikka	115+764	00049	Riihimäki-Tampere	Hattula	K	K	K
Patokangas		Ptg		Liikennepaikka	1065+000	01346	Kemijärvi-Patokangas	Kemijärvi			K
Pello		Pel		Liikennepaikka	1002+632	00356	Tornio-Kolari	Pello	K	K	
Peltosalmi		Pmi		Liikennepaikka	545+355	00882	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi			
Peräseinäjoki		Psj		Liikennepaikka	318+481	00687	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	K
Pesiökylä		Psk		Liikennepaikka	732+752	00393	Kontiomäki-Ämmäsaari	Suomussalmi	M		K
Petäjavesi		Pvi		Liikennepaikka	343+357	00237	Haapamäki-Jyväskylä	Petäjavesi	K		K
PIEKSÄMÄKI		Pie		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Kouvola-Pieksämäki, Pieksämäki-Kontiomäki, Jyväskylä-Pieksämäki, Pieksämäki-Joensuu	Pieksämäki	M		
<i>Pieksämäki asema</i>		<i>Pm</i>	<i>Pieksämäki</i>	<i>Liikennepaikan osa (Pieksämäki)</i>	<i>376+000</i>	<i>00400</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Pieksämäki Temu</i>		<i>Tmu</i>		<i>Liikennepaikan osa (Pieksämäki)</i>	<i>377+340</i>	<i>01212</i>		<i>Pieksämäki</i>		<i>K</i>	<i>K</i>

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Pieksämäki lajittelu		Pmla		Liikennepaikan osa (Pieksämäki)	378+640	01210		Pieksämäki		K	K
Pieksämäki tavara		Pmt		Liikennepaikan osa (Pieksämäki)	379+960	01211		Pieksämäki		K	K
Pietarsaari	Jakobstad	Pts		Liikennepaikka	528+780	00306	Pännäinen-Pietarsaari, Pietarsaari-Alholma	Pietarsaari	M		K
Pihlajavesi		Ph		Liikennepaikka	312+500	00261	Orivesi-Seinäjoki	Keuruu	K		K
Pihtipudas		Pp		Liikennepaikka	540+605	00258	Äänekoski-Haapajärvi	Pihtipudas	M		K
Pikkiö	Pikis	Pik		Liikennepaikka	182+785	00127	Helsinki-Turku satama	Kaarina	K		K
Pikkarala		Pkl		Liikennepaikka	771+765	00819	Oulu-Kontiomäki	Oulu	K	K	
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm		Seisake	8+474	00069	Helsinki-Turku satama	Helsinki			
Pohjankuru	Skuru	Pku		Liikennepaikka	94+907	00059	Helsinki-Turku satama	Raasepori	K	K	K
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh		Seisake	8+050	00657	Huopalahti-Havukoski	Helsinki			
Pohjois-Louko		Plu		Liikennepaikka	329+329	01214	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Poikkeus		Pkk		Liikennepaikka	254+744	01216	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
Poiksilta		Poi		Liikennepaikka	416+728	00965	Kouvola-Joensuu	Kitee			K
Pori	Björneborg	Pri		Liikennepaikka	322+278	00220	Pori-Aittaluoto, Pori-Mäntyluoto, Kokemäki-Pori	Pori	K	K	K
Porokylä		Por		Liikennepaikka	787+046	00473	Nurmes-Kontiomäki	Nurmes			K
Porvoo	Borgå	Prv		Liikennepaikka	62+287	00023	Olli-Porvoo	Porvoo			K
Puhos		Pus		Liikennepaikka	452+808	00919	Kouvola-Joensuu	Kitee	K	K	K
Puistola	Parkstad	Pla		Seisake	14+050	00553	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk		Seisake	9+442	00551	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Pulsa		Pl		Liikennepaikka	262+491	01217	Luumäki-Vainikkala-ralja	Lappeenranta	K		K
Punkaharju		Pun		Liikennepaikka	515+111	00517	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna	K	K	K
Pyhäkumpu		Pyk		Liikennepaikka	615+415	00757	Pyhäkumpu erkanemisvaihde- Pyhäkumpu	Pyhäjärvi		K	
Pyhäkumpu erkanemisvaihde		Pye		Liikennepaikka	613+511	01218	Iisalmi-Ylivieska, Pyhäkumpu erkanemisvaihde- Pyhäkumpu	Pyhäjärvi	K		
Pyhäsalmi		Phä		Liikennepaikka	615+934	00331	Iisalmi-Ylivieska	Pyhäjärvi	K		K
Pännäinen	Bennäs	Pnä		Liikennepaikka	518+604	00305	Pännäinen-Pietarsaari, Seinäjoki-Oulu	Pedersöre	K		K
Raahe	Brahestad	Rhe		Liikennepaikka	726+726	00335	Raahe-Rautaruukki, Tuomioja-Raahe	Raahe	K	K	K
Raippo		Rpo		Liikennepaikka	270+052	00490	Luumäki-Vainikkala-ralja	Lappeenranta	K	K	K
Raisio	Reso	Rai		Liikennepaikka	207+829	00125	Turku-Uusikaupunki, Raisio-Naantali	Raisio	K	K	K
Rajamäki		Rm		Liikennepaikka	72+267	00088	Hyvinkää-Karjaa	Nurmijärvi			K
Rajaperkiö		Rjp		Liikennepaikka	448+396	01220	Seinäjoki-Oulu	Lapua	K		
Rantasalmi		Rmi		Liikennepaikka	445+165	00524	Huutokoski-Savonlinna	Rantasalmi	K		K
Rasinsuo		Ras		Liikennepaikka	258+510	01222	Kouvola-Joensuu	Luumäki	K		
Ratikylä		Rlä		Liikennepaikka	284+344	00596	Tampere-Seinäjoki	Kihniö	K		K
Rauha		Rah		Liikennepaikka	318+490	00501	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		K
Rauhalahti		Rhl		Liikennepaikka	380+510	01225	Jyväskylä-Pieksämäki	Jyväskylä		K	K
Rauma	Raumo	Rma		Liikennepaikka	331+659	00165	Kokemäki-Rauma	Rauma	K	K	K
Raunio		Rio		Liikennepaikka	464+845	01227	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		
Rautaruukki		Rat		Liikennepaikka	730+050	00750	Raahe-Rautaruukki	Raahe		K	K
Rautjärvi		Rjä		Liikennepaikka	345+788	00506	Kouvola-Joensuu	Rautjärvi	K		
Rautpohja		Rph		Liikennepaikka	372+829	01232	Haapamäki-Jyväskylä	Jyväskylä		K	
Rekola	Räckhals	Rkl		Seisake	20+615	00554	Helsinki-Riihimäki	Vantaa			
Retretti		Ree		Seisake	507+500	00793	Savonlinna-Parikkala	Savonlinna			
RIIHIMÄKI	Rii			Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Helsinki-Riihimäki, Riihimäki-Kouvola, Riihimäki-Tan	K			
Riihimäki Arolampi		Arp		Liikennepaikan osa (Riihimäki)	66+600	01235		Hausjärvi			

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Riihimäki tavara		Rit		Liikennepaikan osa (Riihimäki)	68+773	01240		Riihimäki			K
Riihimäki lajittelu		Rila		Liikennepaikan osa (Riihimäki)	70+068	01238		Riihimäki			K
Riihimäki asema		Ri	Riihimäki	Liikennepaikan osa (Riihimäki)	71+410	00040		Riihimäki		K	K
Riijärvi		Rjr		Liikennepaikka	502+567	01327	Seinäjoki–Oulu	Uusikaarlepyy	K		
Riippa		Rpa		Liikennepaikka	577+477	00747	Seinäjoki–Oulu	Kokkola	K		
Ristiina		Rst		Liikennepaikka	291+162	00770	Mynttilä–Ristiina	Mikkeli	M	K	K
Ristijärvi		Rjv		Liikennepaikka	676+804	00391	Kontiomäki–Ämmänsaari	Ristijärvi	K		
Rovaniemi		Roi		Liikennepaikka	971+775	00364	Laurila–Kemijärvi	Rovaniemi	K	K	K
Ruha		Rha		Liikennepaikka	431+132	00742	Seinäjoki–Oulu	Lapua	K		
Runni		Rnn		Seisake	568+518	00886	İisalmi–Ylivieska	İisalmi			
Ruukki		Rki		Liikennepaikka	705+228	00337	Seinäjoki–Oulu	Siikajoki	K		K
Ruusumäki		Rsm		Liikennepaikka	20+285	01338	Huopalahti–Havukoski	Vantaa	K		
Ryttylä		Ry		Liikennepaikka	80+770	00042	Riihimäki–Tampere	Hausjärvi	K	K	K
Röyttä		Röy		Liikennepaikka	893+917	00833	Tornio–Röyttä	Tornio		K	K
Saakoski		Saa		Liikennepaikka	305+373	00668	Tampere–Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Saari		Sr		Liikennepaikka	405+246	00964	Kouvola–Joensuu	Parikkala	K		
Saarijärvi		Srj		Liikennepaikka	452+723	00254	Äänekoski–Haapajärvi	Saarijärvi	M		K
Salminen		Sln		Liikennepaikka	426+718	00405	Pieksämäki–Kontiomäki, Pieksämäki–Kontiomäki	Suonenjoki	K		K
Salo		Slo		Liikennepaikka	143+981	00055	Helsinki–Turku satama	Salo	K		K
Sammalisto		Sam		Liikennepaikka	74+487	01246	Riihimäki–Tampere	Riihimäki	K		
Santala	Sandö	Sta		Seisake	196+908	00827	Karjaa–Hanko	Hanko			
Saunamäki		Smä		Liikennepaikka	180+534	01325	Riihimäki–Kouvola	Iitti			
Savio		Sav		Seisake	26+265	00555	Helsinki–Riihimäki	Kerava			
SAVONLINNA		Svl		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Savonlinna–Parikkala, Huutokoski–Savonlinna				
Savonlinna asema	Nyslott	Sl	Savonlinna	Liikennepaikan osa (Savonlinna)	482+797	00521		Savonlinna	K		
Pääskylähti		Pky		Liikennepaikan osa (Savonlinna)	484+913	00519		Savonlinna	K		K
SEINÄJOKI		Sei		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Tampere–Seinäjoki, Seinäjoki–Oulu, Orivesi–Seinäjoki, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Kaskinen		M		
Seinäjoki tavara		Skt		Liikennepaikan osa (Seinäjoki)	416+580	01252		Seinäjoki		K	K
Seinäjoki asema		Sk	Seinäjoki	Liikennepaikan osa (Seinäjoki)	418+001	00280		Seinäjoki		K	K
Selänpää		Spä		Liikennepaikka	209+869	00539	Kouvola–Pieksämäki	Kouvola	K		
Sieppijärvi		Spj		Liikennepaikka	1045+904	00796	Tornio–Kolari	Kolari	K		K
Sievi		Svi		Liikennepaikka	613+565	00319	Seinäjoki–Oulu	Sievi	K		K
Siikamäki		Skä		Liikennepaikka	389+747	00429	Pieksämäki–Joensuu	Pieksämäki	K		
SIILINJÄRVI		Sii		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Siilinjärvi–Viinjärvi, Pieksämäki–Kontiomäki		K	K	K
Siilinjärvi asema		Sij		Liikennepaikan osa (Siilinjärvi)	489+718	00413		Siilinjärvi	K	K	K
Ruokosuo		Rsu		Liikennepaikan osa (Siilinjärvi)	494+735	01342		Siilinjärvi	K	K	K
Simo		Sim		Liikennepaikka	833+715	00346	Oulu–Laurila	Simo	K		K
Simpele		SpL		Liikennepaikka	368+317	00507	Kouvola–Joensuu	Rautjärvi	K	K	K
Sipilä		Sip		Liikennepaikka	68+697	01254	Kerava–Hakosilta, Kerava–Hakosilta	Mäntsälä	K		

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Sisättö		Stö		Liikennepaikka	235+602	01257	Tampere-Seinäjoki	Ikaalinen	K		
Siuntio	Sjundeå	Sti		Liikennepaikka	51+285	00576	Helsinki-Turku satama	Siuntio	K		
Siuro		Siu		Liikennepaikka	213+355	00179	Lielähti-Kokemäki	Nokia	K		K
Skogby		Sgy		Seisake	184+790	00817	Karjaa-Hanko	Raasepori			
Sköldvik	Kilpilahti	Std		Liikennepaikka	56+360	00560	Kerava-Sköldvik	Porvoo	M	K	K
Soinlahti		Soa		Liikennepaikka	559+651	00422	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi	K	K	K
Sorsasalo		Sor		Liikennepaikka	473+754	00870	Pieksämäki-Kontiomäki	Kuopio	K	K	
Sukeva		Skv		Liikennepaikka	589+222	00424	Pieksämäki-Kontiomäki	Sonkajärvi	K		K
Suolahti		Suo		Liikennepaikka	417+796	00251	Jyväskylä-Äänekoski	Äänekoski	K	K	K
Suonenjoki		Snj		Liikennepaikka	413+842	00404	Pieksämäki-Kontiomäki, Suonenjoki-Yläkoski	Suonenjoki	K	K	K
Suoniemi		Snm		Liikennepaikka	220+655	00638	Lielähti-Kokemäki	Nokia	K		K
Syrjä		Syr		Liikennepaikka	452+865	00435	Pieksämäki-Joensuu	Heinävesi			K
Syrjämäki		Ski		Liikennepaikka	341+621	01265	Tampere-Seinäjoki	Seinäjoki	K		
Sysmäjärvi		Smj		Liikennepaikka	669+601	00912	Sysmäjärvi-Vuonos, Siilinjärvi-Viinijärvi	Outokumpu	K	K	K
Säkäniemi		Sä		Liikennepaikka	480+242	00918	Niirala-rajaa-Säkäniemi, Kouvola-Joensuu	Tohmajärvi	K		
Sänkimäki		Skm		Liikennepaikka	504+505	00872	Siilinjärvi-Viinijärvi	Kuopio			K
Sääksjärvi		Sj		Liikennepaikka	177+734	00157	Riihimäki-Tampere	Tampere	K		
Taavetti		Ta		Liikennepaikka	238+589	00486	Kouvola-Joensuu	Luumäki	K	K	K
Tahkoluoto		Tko		Liikennepaikka	350+750	00702	Pori-Mäntyluoto	Pori		K	K
Taipale		Te		Liikennepaikka	537+605	01268	Pieksämäki-Kontiomäki	Iisalmi	K		K
Talviainen		Tv		Liikennepaikka	247+245	01270	Tampere-Jyväskylä	Orivesi	K		K
Talvivaara		Tlv		Liikennepaikka	637+700	01323	Murtomäki-Talvivaara				
Tammisaari	Ekenäs	Tms		Seisake	174+056	00076	Karjaa-Hanko	Raasepori			
TAMPERE		Tre		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Riihimäki-Tampere, Tampere-Seinäjoki, Tampere-Jyväskylä		M		
<i>Tampere tavara</i>		<i>Tpet</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	184+100	01273		<i>Tampere</i>		K	K
<i>Tampere Viinikka</i>		<i>Vka</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	185+400	01274		<i>Tampere</i>		K	K
<i>Tampere asema</i>	<i>Tammerfors</i>	<i>Tpe</i>	<i>Tampere asema</i>	<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	187+389	00160		<i>Tampere</i>			K
<i>Tampere Järvensivu</i>		<i>Jvs</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tampere)</i>	187+814	01272		<i>Tampere</i>			
Tapanila	Mosabacka	Tna		Seisake	12+610	00552	Helsinki-Riihimäki	Helsinki			
Tapavainola		Tap		Liikennepaikka	270+405	01276	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Tavastila		Tsl		Seisake	228+854	00837	Kouvola-Kotka	Kotka			
Tervajoki		Tk		Seisake	460+156	00294	Seinäjoki-Vaasa	Isokyrö			
Tervola		Trv		Liikennepaikka	900+521	00361	Laurila-Kemijärvi	Tervola	K		K
Teuva	Östermark	Tuv		Liikennepaikka	497+474	00271	Seinäjoki-Kaskinen	Teuva	M		K
Tikkala		Tkk		Liikennepaikka	592+461	00916	Kouvola-Joensuu	Tohmajärvi	K		
Tikkaperä		Tkp		Liikennepaikka	720+741	01335	Seinäjoki-Oulu	Liminka	K		
TIKKURILA		Tik		Osiin jaettu liikennepaikka		-	Helsinki-Riihimäki, Huopalahti-Havukoski		K		
<i>Havukoski</i>		<i>Hvk</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	17+725	01334		<i>Vantaa</i>			
<i>Hiekkaharju</i>	<i>Sandkulla</i>	<i>Hkh</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	17+109	00556		<i>Vantaa</i>			
<i>Tikkurila asema</i>	<i>Dickursby</i>	<i>Tkl</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tikkurila)</i>	15+861	00018		<i>Vantaa</i>	K	K	K
Tohmajärvi		Toh		Liikennepaikka	571+752	00448	Niirala-rajaa-Säkäniemi	Tohmajärvi	K		K
Toijala		TL		Liikennepaikka	147+339	00150	Toijala-Turku, Riihimäki-Tampere, Toijala-Valkeakoski	Akaa	K	K	K
Toivala		Toi		Liikennepaikka	479+162	00412	Pieksämäki-Kontiomäki	Siilinjärvi	K		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Tolsa	Tolls	Tol		Seisake	35+454	00830	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi			
Tommola		Tom		Liikennepaikka	117+197	01280	Riihimäki-Kouvola	Hollola	K		
Torkkeli		Trk		Liikennepaikka	240+154	01283	Tampere-Jyväskylä	Orivesi	K		
TORNIO		Trn		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Tornio-Röyttä, Tornio-Kolari, Laurila-Tornio-rajaa		K		
<i>Tornio asema</i>	<i>Torneå</i>	<i>Tor</i>	<i>Tornio</i>	<i>Liikennepaikan osa (Tornio)</i>	<i>884+656</i>	<i>00351</i>		<i>Tornio</i>	<i>K</i>	<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Tornio-rajaa</i>	<i>Torneå gränsen</i>	<i>Trr</i>		<i>Liikennepaikan osa (Tornio)</i>	<i>887+190</i>	<i>00678</i>		<i>Tornio</i>			
Tornio-Itäinen	Torneå Östra	Tri		Seisake	883+307	01318	Laurila-Tornio-rajaa	Tornio			
Tuomarila	Domsby	Trl		Seisake	19+022	00579	Helsinki-Turku satama	Espoo			
Tuomioja		Tja		Liikennepaikka	698+504	00336	Seinäjoki-Oulu, Tuomioja-Raaha	Siikajoki	K		K
Turenki		Tu		Liikennepaikka	93+771	00044	Riihimäki-Tampere	Janakkala	K	K	K
TURKU		Tur		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Helsinki-Turku satama, Toijala-Turku, Turku-Uusikaupunki	Turku	K		
<i>Kuppittaa</i>	<i>Kuppis</i>	<i>Kut</i>		<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	<i>196+372</i>	<i>00126</i>		<i>Turku</i>			
<i>Turku asema</i>	<i>Åbo</i>	<i>Tku</i>	<i>Turku päärautatieasema</i>	<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	<i>199+674</i>	<i>00130</i>		<i>Turku</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Turku tavara</i>		<i>Tkut</i>		<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	<i>200+460</i>	<i>01285</i>		<i>Turku</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Turku satama</i>	<i>Åbo hamn</i>	<i>Tus</i>		<i>Liikennepaikan osa (Turku)</i>	<i>202+510</i>	<i>00135</i>		<i>Turku</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Tuupovaara		Tpv		Liikennepaikka	668+672	00458	Joensuu-Ilomantsi	Joensuu			K
Tuuri		Tuu		Seisake	366+962	00283	Orivesi-Seinäjoki	Alavus			K
Törmä		Tör		Liikennepaikka	878+075	01287	Laurila-Kemijärvi	Keminmaa	K		
Törölä		Trä		Liikennepaikka	264+972	01290	Kouvola-Joensuu	Lappeenranta	K		
Uimaharju		Uim		Liikennepaikka	674+451	00465	Joensuu-Nurmes	Joensuu	K	K	K
Urajala		Ur		Liikennepaikka	165+588	00148	Toijala-Turku	Urajala	K		K
Utajärvi		Uti		Liikennepaikka	810+502	00376	Oulu-Kontiomäki	Utajärvi	K		K
Utti		Uti		Linjavaihde	204+085	00484	Kouvola-Joensuu	Kouvola			K
Uusikaupunki	Nystad	Ukp		Liikennepaikka	264+795	00121	Uusikaupunki-Hangonsaari, Turku-Uusikaupunki	Uusikaupunki	K	K	K
Uusikylä		Ukä		Liikennepaikka	149+485	00105	Riihimäki-Kouvola	Nastola	K		K
Vaajakoski		Vko		Liikennepaikka	384+866	00245	Jyväskylä-Pieksämäki	Jyväskylä	K		K
Vaala		Vaa		Liikennepaikka	844+671	00377	Oulu-Kontiomäki	Vaala	K		K
Vaarala		Vra		Linjavaihde	981+481	00807	Laurila-Kemijärvi	Rovaniemi			K
Vaasa	Vasa	Vs		Liikennepaikka	492+588	00288	Seinäjoki-Vaasa	Vaasa	K	K	K
Vahojärvi		Vjr		Liikennepaikka	244+926	00214	Tampere-Seinäjoki	Parkano	K		
VAINIKKALA		Vai		Osiin jaettu liikennepaikka	–	–	Luumäki-Vainikkala-rajaa		M		
<i>Vainikkala tavara</i>		<i>Vnat</i>		<i>Liikennepaikan osa (Vainikkala)</i>	<i>281+700</i>	<i>01292</i>		<i>Lappeenranta</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
<i>Vainikkala asema</i>		<i>Vna</i>	<i>Vainikkala</i>	<i>Liikennepaikan osa (Vainikkala)</i>	<i>282+784</i>	<i>00492</i>		<i>Lappeenranta</i>		<i>K</i>	<i>K</i>
Vainikkala-rajaa		Vnar		Liikennepaikka	284+862	00493		Lappeenranta			
Valimo	Gjuteriet	Vmo		Seisake	7+480	00847	Helsinki-Turku satama	Helsinki			
Valkeakoski		Vi		Liikennepaikka	164+952	00153	Toijala-Valkeakoski	Valkeakoski	M	K	K
Valkeasuo		Vso		Linjavaihde	583+976	00450	Niirala-rajaa-Säkänieniemi	Tohmajärvi			K
Valtimo		Vlm		Liikennepaikka	808+636	00475	Nurmes-Kontiomäki	Valtimo	M		K
Vammala		Vma		Liikennepaikka	245+885	00176	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		K
Vanattara		Vtr		Liikennepaikka	172+340	01295	Riihimäki-Tampere	Lempäälä	K		
Vantaankoski	Vandaforsen	Vks		Seisake	14+907	00839	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Varkaus		Var		Liikennepaikka	424+685	00432	Pieksämäki-Joensuu, Varkaus-Kommila	Varkaus	K	K	K
Vartius		Vus		Liikennepaikka	753+755	00941	Kontiomäki-Vartius-rajaa	Kuhmo	M		K

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Koodi	Rataosuus	Kunta	Liikenteenohjaus	Yksityisraiteita	Vaihtotyö-mahdollisuus
Namn	Annat namn	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Kod	Banavnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår-anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Code	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Vartius-raja		Vur		Liikennepaikka	755+856	00949	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo			
Vasikkahaka		Vkh		Liikennepaikka	31+175	01300	Helsinki-Turku satama	Kirkkonummi	K		
Vaskiluoto	Veckal	Vsk		Liikennepaikka	496+463	00291	Vaasa-Vaskiluoto	Vaasa		K	K
Vehkala		Veh		Seisake	15+997	01337	Huopalahti-Havukoski	Vantaa			
Venetmäki		Vki		Liikennepaikka	433+164	00428	Jyväskylä-Pieksämäki	Pieksämäki	K		
Vesanka		Vn		Liikennepaikka	364+469	00239	Haapamäki-Jyväskylä	Jyväskylä	K		
Viekki		Vk		Linjavaihde	753+979	00471	Joensuu-Nurmes	Joensuu			K
Vierumäki		Vrm		Linjavaihde	153+801	00112	Lahti-Heinola	Heinola			K
Vihanti		Vti		Liikennepaikka	684+573	00334	Seinäjoki-Oulu	Raahe	K	K	K
Vihtari		Vih		Liikennepaikka	489+889	00438	Pieksämäki-Joensuu	Heinävesi	K		K
Viiala		Via		Liikennepaikka	154+288	00155	Riihimäki-Tampere	Akaa	K		K
Viinjärvi		Vnj		Liikennepaikka	656+569	00440	Siilinjärvi-Viinjärvi, Pieksämäki-Joensuu	Liperi	K		K
Villähde		Vlh		Liikennepaikka	140+442	00104	Riihimäki-Kouvola	Nastola	K		
Vilppula		Vlp		Liikennepaikka	274+760	00196	Orivesi-Seinäjoki, Vilppula-Mänttä	Mänttä-Vilppula	K	K	K
Vinnilä		Vin		Liikennepaikka	131+243	01305	Riihimäki-Tampere	Hämeenlinna	K		
Virkamies		Vms		Liikennepaikka	25+931	01339	Huopalahti-Havukoski	Vantaa	K		
Voltti		Vt		Liikennepaikka	479+402	00302	Seinäjoki-Oulu	Kauhava	K		K
Vuohijärvi		Vhj		Liikennepaikka	221+308	00541	Kouvola-Pieksämäki	Kouvola	K		K
Vuojoki		Vjo		Liikennepaikka	318+501	01310	Kokemäki-Rauma	Eurajoki	K		
Vuokatti		Vkt		Liikennepaikka	868+838	00383	Nurmes-Kontiomäki, Vuokatti-Lahnaslampi	Sotkamo	M		K
Vuonilahti		Vsl		Liikennepaikka	705+240	00467	Joensuu-Nurmes	Lieksa	K		
Vuonos		Vns		Liikennepaikka	588+808	00863	Sysmäjärvi-Vuonos	Outokumpu			K
Vuosaari		Vsa		Liikennepaikka	50+184	01321	Kerava-Vuosaari	Helsinki	K	K	K
YKSPIHLAJA		Yks		Osiin jaettu liikennepaikka	-	-	Kokkola-Ykspihlaja				
Ykspihlaja tavara		Ykst		Liikennepaikan osa (Ykspihlaja)	553+900	00315		Kokkola		K	K
Ykspihlaja väliratapiha		Yksv		Liikennepaikan osa (Ykspihlaja)	555+511	01326		Kokkola		K	K
Ylistaro		Yst		Seisake	439+558	00296	Seinäjoki-Vaasa	Seinäjoki			
Ylitornio		Ytr		Seisake	946+139	00789	Tornio-Kolari	Ylitornio			
Ylivall		Ytv		Liikennepaikka	302+016	00654	Tampere-Seinäjoki	Kurikka	K	K	K
Ylivieska		Yv		Liikennepaikka	630+343	00320	Iisalmi-Ylivieska, Seinäjoki-Oulu	Ylivieska	M	K	K
Yläkoski		Ylk		Liikennepaikka	416+849	00867	Suonenjoki-Yläkoski	Suonenjoki		K	K
Ylämylly		Yly		Liikennepaikka	639+019	00913	Pieksämäki-Joensuu	Liperi	K		K
Ylöjärvi		Ylö		Liikennepaikka	200+753	00211	Tampere-Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K
Ypykkävaara		Ypy		Liikennepaikka	729+780	00940	Kontiomäki-Vartius-raja	Kuhmo	K		K
Äetsä		Äs		Liikennepaikka	258+280	00174	Lielähti-Kokemäki	Sastamala	K		K
Ähtäri	Etseri	Äht		Liikennepaikka	346+067	00265	Orivesi-Seinäjoki	Ähtäri	K		K
Ämmänsaari		Äm		Liikennepaikka	750+448	00394	Kontiomäki-Ämmänsaari	Suomussalmi	M		K
Äänekoski		Äki		Liikennepaikka	424+515	00252	Jyväskylä-Äänekoski, Äänekoski-Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraitteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiaraide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform-längden	Längsta plattform-längden	Plattform-höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplattform	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
Ahonpää				0	927	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ahvenus				0	747	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ainola	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Airaksela				0	819	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Aittaluoto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Ajos				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T	—	—
Alapitkä				0	664	25 A	18	—	K	—	—	—	T	—	—
Alavus	79	203	265	2	711	—	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Alholma				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T	—	—
Arola				0	1087	25 A	24	—	K	—	—	—	T	—	—
Asola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aviapolis	230	230	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Dragsvik		70	550	1	925	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Dynamiittivaihde				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Eläinpuisto-Zoo		89	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Eno		80	550	1	664	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Ervelä				0	748	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eskola				0	780	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Espoo	240	322	550	4	326	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Haapajärvi		84	265	1	731	25 A	—	—	KY	—	—	H	T	—	—
Haapakoski				0	725	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
Haapamäen kyllästämö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Haapamäki	188	325	265 (265)	3 (1)	644	63 A	128	—	K	—	—	H	T	Y	—
Haarajoki	220	220	550	2	240	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Hakosilta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haksi		20	265	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamina				0	834	25 A	18	K	Y	—	Y	—	T	—	K
Hammassahti				0	686	—	—	—	Y	—	—	—	T	—	—
Hanala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Hanhikoski				0	—	—	20	—	K	—	—	—	T	—	—
Hankasalmi	233	289	265	2	754	25 A	20	K	KY	—	—	H	T	—	—
HANKO															
<i>Hanko asema</i>		100	550	1	274	63 A	113	K	—	—	Y	H	—	—	—
<i>Hanko tavara</i>				0	737	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
<i>Hanko-Pohjoinen</i>		68	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Harjavalta	250	250	550	2	766	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Harju				0	786	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Harviala				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haukipudas				0	833	—	11	—	K	—	—	—	—	—	—
Haukivuori	(199)	(200)	(265)	(2)	891	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraitteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiaraide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform-längden	Längsta plattform-längden	Plattform-höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplattform	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
HAUSJÄRVI															
<i>Hausjärvi tavara</i>				0	656	—	—	—	K	Y	—	—	—	—	—
<i>Oitti</i>	102	102	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Haviseva</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Heikkilä</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Heinola</i>		(107)	(265)	(1)	613	—	15	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Heinoo</i>				0	734	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Heinävaara</i>				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Heinävesi</i>	100	206	265	2	570	—	9	—	K	—	—	H	T	—	—
HELSINKI															
<i>Helsinki asema</i>	244	456	550	19	455	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Pasila asema</i>	319	435	550	10	-	—	—	—	—	—	—	H	—	22	—
<i>Pasila autojuna-asema</i>	450	450	550	2	—	63 A	—	K	—	—	—	H	—	—	—
<i>Ilmala asema</i>	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Helsinki Kivihaka</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Pasila tavara</i>				0	727	63 A	230	K	KY	—	—	—	T	—	—
<i>Ilmala ratapiha</i>				0	—	1500 V, 63 A	29	—	—	—	Y	—	—	—	—
<i>Käpylä</i>	279 (278)	336	550 (265)	3 (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Oulunkylä</i>	266	266	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Herrala</i>	110	110	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Hirola</i>				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hikiä</i>	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Hillosensalmi</i>		(165)	(550)	(1)	797	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hinthaara</i>	(55)	(65)	(265)	(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hirvineva</i>				0	753	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Humppila</i>	245	427	550	3	753	25 A	29	—	Y	—	—	H	T	—	—
<i>Huopalahti</i>	270	270	550	4	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Huutokoski</i>				0	659	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hyrnsalmi</i>		(100)	(265)	(1)	734	25 A	12	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Hyvinkää</i>	104	332	550 (265)	3 (1)	814	25 A	20	—	—	—	—	H	T	20	—
<i>Hämeenlinna</i>	257	450	550	3	1038	25 A	34	K	K	—	—	H	T	—	—
<i>Härmä</i>				0	808	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Höljäkkä</i>		60	265	1	—	—	—	—	KY	—	—	H	T	—	—
<i>Ii</i>		(92)	(265)	(1)	687	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
<i>Iisalmen teollisuusraiteet</i>				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T	—	—
<i>Iisalmi</i>	70	353	265	3	734	1500 V, 63 A	58	K	Y	—	Y	H	T	Y	—
<i>Iittala</i>	170	170	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Ilola</i>					—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Ilomantsi</i>				0	771	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—	—
IMATRA															
<i>Imatra asema</i>		450	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraiteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiaraide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
Imatra tavara		(218)	(265)	(1)	889	1500 V, 63 A	—	—	KY	—	Y	—	T	Y	—
Imatrankoski				0	1197	—	18	K	K	—	—	—	T	—	—
Pelkola				0	1373	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Imatrankoski-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Inha		(99)	(265)	(1)	—	—	42	—	K	—	—	—	T	—	—
Inkeroinen	120	172	265	3	792	—	21	—	K	—	—	H	T	—	—
Inkoo	100	170	550	2	243	25 A	14	—	—	—	—	H	—	—	—
Isokyrö	110	150	550, 265	2	509	—	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Jalasjärvi		(51)	(550)	(1)	762	—	28	—	K	—	—	—	T	—	—
Jepua				0	825	—	16	—	K	—	—	—	—	—	—
JOENSUU															
Joensuu asema	239	377	265	3	561	1500 V, 63 A	46	—	K	—	—	H	T	20, Y	K
Joensuu Peltola				0	621	—	—	—	KY	—	—	—	T	—	K
Joensuu Sulkulahti				0	692	—	—	—	—	—	—	—	T	—	K
Jokela	313	321	550	3	821	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Joroinen				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Jorvas	97	124	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Joutseno	460	460	550	2	811	—	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Juankoski				0	583	25 A	13	—	K	—	—	—	T	—	—
Jutila				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juupajoki		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Juurikorpi				0	789	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	160	449	550	4	796	1500 V, 63 A	89	K	Y	Y	Y	H	T	—	—
Jämsä	387	387	550	2	769	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Jämsänkoski				0	873	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—
Järvelä	122	122	550	3	630	—	12	—	K	—	—	H	T	—	—
JÄRVENPÄÄ															
Järvenpää asema	345	393	550	3	—	—	29	K	—	—	—	H	T	—	—
Saunakallio	180	275	265, 550	4	614	—	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Purola	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kaipiainen				0	770	—	19	—	Y	—	—	—	T	—	—
Kaipola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Kairokoski				0	—	—	16	—	K	—	—	—	—	—	—
Kaitjärvi				0	1110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kajaani	350	350	265	2	837	1500 V, 63 A	122	—	K	—	—	H	T	—	—
Kaleton				0	—	—	27	—	K	—	—	—	—	—	—
Kalkku				0	—	—	100	—	Y	—	—	—	T	—	—
Kalliovarasto				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kalvitsa				0	864	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Kangas				0	933	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kannelmäki	226	226	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraittien lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmio-raide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform-längden	Längsta plattform-längden	Plattform-höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplattform	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
Kannonkoski				0	—	—	13	—	K	—	—	—	T	—	—
Kannus	339	420	265	2	817	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Karhejärvi				0	778	25 A	4	—	K	—	—	—	—	—	—
Karhukangas				0	840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Karjaa	249	352	550	4	765	63 A	—	—	K	—	Y	H	T	20	—
Karkku		250	550	1	856	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Karviainen				0	745	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	843	—	—	—	Y	—	—	—	T	Y	—
Kattilaharju				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhajoki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauhava		450	550	1	803	—	—	—	K	—	—	H	T	—	—
KAUKLAHTI															
<i>Kauklahti asema</i>	270	270	550	3	447	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Mankki</i>	126	136	550, 265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kaulinranta				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kauniainen	194	204	265	3	269	—	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Kaupplanmäki				0	-	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Kausala	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Keitelelohja				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Kekomäki				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kemi	450	450	265, 550	2	949	63 A	148	—	K	—	Y	H	T	Y	—
Kemijärvi		352	265	1	501	1500 V, 63 A	6	K	KY	—	—	H	T	—	—
Kempele		450	550	1 (1)	762	25 A	9	—	K	—	—	H	—	—	—
Kera	216	224	265	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
KERAVA															
<i>Kerava asema</i>	270	392	550	4	—	25 A	—	—	—	—	Y	H	—	20, KR	—
<i>Kytömaa</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kerimäki		108	265	1	398	—	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Kesälahti		322	265	1	671	—	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Keuruu		111	550	1	676	—	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Kiiala		49	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kilo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kilpua				0	750	25 A	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kinahmi				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kinni				0	776	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirjola				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	—
Kirkkonummi	316	322	550	3	612	—	—	—	K	—	—	H	—	—	—
Kirkniemi				0	585	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Kitee		355	265	1	660	25 A	18	—	KY	—	—	H	T	—	—
Kiukainen				0	768	—	14	—	K	—	—	—	—	—	—
Kiuruvesi		126	265	1	638	25 A	80	—	KY	—	—	H	T	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraittien lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiaraide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
Kivesjärvi		(54)	(265)	(1)	1118	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kivistö	292	336	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kohtavaara		56	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Koivu		(40)	(265)	(1)	617	—	32	—	K	—	—	—	T	—	—
Koivuhovi	278	278	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Koivukylä	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Kokemäki	249	249	550	3	765	25 A	29	—	K	—	—	H	T	—	—
Kokkola	308	482	265	3	829	1500 V, 63 A	40	—	Y	—	Y	H	T	Y	K
Kolari		451	550	1	790	63 A	22	K	KY	—	—	H	T	—	—
Kolho		80	550	1	—	—	—	—	Y	—	—	H	T	—	—
Kolppi				0	765	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kommila				0	733	25 A	—	—	Y	—	—	—	T	—	—
Komu				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	—
Kontiolahti		(96)	(265)	(1)	577	25 A	—	K	—	—	—	—	T	—	—
Kontiomäki	351	349	265	3	853	63 A	31	K	K	—	Y	H	T	Y, KR	—
Koria	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Korkeakoski		(72)	(265)	(1)	747	—	—	K	K	—	—	—	T	—	—
Korso	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Korvensuo				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koskenkorva				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
KOTKA															
<i>Kotka Hovinsaari</i>				0	865	63 A	85	—	—	—	—	—	T	—	—
<i>Kotka tavara</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
<i>Paimenportti</i>		53	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Kotka asema</i>		193	265	1	270	63 A	—	—	—	—	—	H	—	Y	—
<i>Kotkan satama</i>		110	265	1	539	63 A	280	—	K	—	Y	H	T	—	—
<i>Kotolahti</i>				0	1139	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
<i>Kotka Mussalo</i>				0	1005	—	25	—	Y	—	—	—	T	—	K
KOUVOLA															
<i>Kouvola asema</i>	230	480	550	7	600	1500 V, 63 A	—	—	K	—	Y	H	—	Y	—
<i>Kouvola lajittelu</i>				0	992	25 A	175	K	—	—	—	—	T	—	K
<i>Kouvola Oikoraide</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	KR	—
<i>Kouvola tavara</i>				0	903	—	11	—	Y	—	—	—	T	—	K
<i>Kullasvaara</i>				0	1364	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
<i>Kovjoki</i>				0	757	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Kruunupyy</i>				0	747	—	49	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Kuivasjärvi</i>				0	781	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
KUOPIO															
<i>Kuopio asema</i>	90	387	265	4	273	63 A	130	K	Y	—	—	H	—	—	—
<i>Kuopio tavara</i>				0	804	1500 V, 63 A	100	—	Y	—	Y	—	T	Y	—
<i>Kurkimäki</i>				0	734	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraittien lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuormauskenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilöliikennettä	Tavara-liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiaraide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattformslängden	Längsta plattformslängden	Plattformshöjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplattform	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
Mynämäki		(124)	(265)	(1)	495	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Myyrmäki	231	231	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Mäkylä	270	288	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Mäntsälä	220	220	550	2	998	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Mänttä				0	553	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Mäntyharju	457	457	550	2	989	—	159	—	K	—	—	H	T	—	—
Mäntyluoto				0	779	—	—	—	Y	—	—	—	T	—	—
Naantali				0	393	—	20	—	—	—	—	—	T	—	—
Naarajärvi				0	770	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Nakkila				0	733	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nastola	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Niemenpää				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinimaa				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
Niinimäki				0	1077	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niinisalo				0	—	—	21	—	K	—	—	—	—	—	—
Niirala		(42)	(265)	(1)	987	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—	K
Niirala-rajaa				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Niittylahti				0	695	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nikkilä		(30)	(265)	(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nivala		97	265	1	825	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Nokia		250	550	1	865	—	120	—	K	—	—	H	T	—	—
Nummela				0	328	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Nuppulinna	210	240	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Nurmes	71	205	265	2	850	25 A	50	K	—	—	—	H	T	18	—
Närpiö				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ohenmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
Olli				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Onttola				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Orimattila				0	—	—	12	—	K	—	—	—	—	—	—
Orivesi	273	360	550	3	765	25 A	—	—	K	—	Y	H	T	13.7	—
Orivesi keskusta		80	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Otanmäki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Otava		(152)	(265)	(1)	735	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
Otavan satama				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oulainen	450	492	550	3	864	25 A	80	—	K	—	—	H	T	—	—
OULU															
<i>Oulu Nokela</i>				0	990	63 A	—	—	—	—	Y	—	T	—	—
<i>Oulu Oritkari</i>				0	—	63 A	200	—	Y	—	—	—	T	—	—
<i>Oulu tavara</i>				0	769	25 A	6	—	—	—	—	—	T	Y	—
<i>Oulu asema</i>	362	498	550, 265	3	488	1500 V, 63 A	—	K	—	—	—	H	—	—	—
<i>Oulu Tuira</i>				0	759	—	66	—	K	—	—	—	T	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraitteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiaraide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
Paimio				0	763	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Palopuro				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paltamo		231	265	1	664	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Pankakoski				0	—	—	—	—	KY	—	—	—	T	—	—
Parikkala	294	379	265	3	705	25 A	30	K	—	—	—	H	—	—	—
Parkano	600	600	550	3	943	25 A	10	—	KY	—	Y	H	T	—	—
Parola	180	192	550	2	923	—	31	Y	K	—	—	H	T	—	—
Patokangas				0	772	—	—	—	Y	—	—	—	T	—	—
Pello		454	265	1	585	25 A	35	—	Y	—	—	H	T	—	—
Peltosalmi				0	—	25 A	—	—	K	Y	—	—	T	—	—
Peräseinäjoki				0	762	—	16	—	K	—	—	—	T	—	—
Pesiökylä		(74)	(265)	(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Petäjavesi		142	265	1	762	—	—	—	K	—	—	H	T	—	—
PIEKSÄMÄKI															
<i>Pieksämäki asema</i>	332	611	265	4	499	1500 V, 63 A	5	—	Y	—	—	H	—	—	—
<i>Pieksämäki Temu</i>				0	947	63 A	—	—	KY	—	Y	—	—	KR	—
<i>Pieksämäki lajittelu</i>				0	875	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
<i>Pieksämäki tavara</i>				0	775	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Pietarsaari				0	706	25 A	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Pihlajavesi	99	120	265, 550	2	546	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Pihtipudas				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Piikkiö				0	303	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Pikkarala				0	759	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pitäjänmäki	270	306	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Pohjankuru				0	301	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Pohjois-Haaga	240	240	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Pohjois-Louko				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poikkeus				0	715	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Poiksilta				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Pori	251	251	550	2	733	—	—	—	Y	—	—	H	T	—	—
Porokylä				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Porvoo		118	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	Y	—
Puhos				0	648	25 A	13	—	K	—	—	—	T	—	—
Puistola	274	274	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Pukinmäki	273	279	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Pulsa				0	1834	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Punkaharju		201	265	1	435	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Pyhäkumpu				0	366	—	9	—	—	—	—	—	T	—	—
Pyhäkumpu erkanemisvaihe				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pyhäsalmi		105	265	1	666	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Pännäinen	450	450	550	2	750	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraitteiden lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiaraide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
<i>Tampere tavara</i>				0	767	1500 V, 63 A	15	—	—	Y	Y	—	T	22	—
<i>Tampere Viinikka</i>				0	966	25 A	134	K	Y	—	—	—	T	—	K
<i>Tampere asema</i>	500	500	550	5	693	1500 V, 63 A	—	K	—	—	—	H	—	—	—
<i>Tampere Järvensivu</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	KR	—
<i>Tapanila</i>	272	272	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Tapavainola</i>				0	748	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Tavastila</i>		47	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Tervajoki</i>		171	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Tervola</i>	231	301	265	2	709	25 A	11	—	K	—	—	H	—	—	—
<i>Teuva</i>				0	—	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Tikkala</i>				0	1029	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Tikkaperä</i>				0	925	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TIKKURILA															
<i>Havukoski</i>				0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Hiekkaharju</i>	255	526	550	3	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Tikkurila asema</i>	320	445	550	6	412	—	30	—	K	—	—	H	T	—	—
<i>Tohmajärvi</i>				0	735	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Toijala</i>	450	450	550	4	690	25 A	—	—	K	Y	—	H	T	Y	—
<i>Toivala</i>				0	749	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Tolsa</i>	220	220	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Tommola</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Torkkeli</i>				0	786	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TORNIO															
<i>Tornio asema</i>	(101)	(157)	(265)	(2)	321	63 A	24	K	K	—	—	—	T	—	—
<i>Tornio-raja</i>				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
<i>Tornio-Itäinen</i>		297	550	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	KR	—
<i>Tuomarila</i>	220	222	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
<i>Tuomioja</i>				0	940	—	—	—	—	—	—	—	—	KR	—
<i>Turenki</i>	170	170	550	2	1204	—	—	—	K	—	—	H	T	—	—
TURKU															
<i>Kupittaa</i>	420	420	550	2	632	—	—	—	—	—	—	H	—	—	K
<i>Turku asema</i>	315	466	550	6	756	1500 V, 63 A	—	K	—	—	—	H	T	—	K
<i>Turku tavara</i>		(200)	(265)	(1)	382	25 A	10	—	KY	—	—	—	T	—	K
<i>Turku satama</i>	300	304	550	2	421	63 A	—	—	—	—	—	H	—	—	K
<i>Tuupovaara</i>				0	—	—	14	—	K	—	—	—	T	—	—
<i>Tuuri</i>		66	550	1	—	—	—	—	K	—	—	H	—	—	—
<i>Törmä</i>				0	857	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Törölä</i>				0	756	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Uimaharju</i>		98	550	1	805	25 A	—	—	KY	—	—	H	T	—	—
<i>Urjala</i>				0	732	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Utajärvi</i>	163	174	265	2	713	—	25	—	K	—	—	H	T	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri- korkeus	Laituriraittien lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Päätylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiaraide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
Utti				0	—	—	101	—	—	—	—	—	T	—	—
Uusikaupunki		(66)	(265)	(1)	680	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Uusikylä	120	120	550	2	1382	—	6	—	K	Y	—	—	T	—	—
Vaajakoski				0	725	—	14	—	K	—	—	—	T	—	—
Vaala	183	236	265	2	1019	25 A	25	—	K	—	—	H	—	—	—
Vaarala				0	—	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Vaasa		290	550	1	450	1500 V, 63 A	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Vahojärvi				0	716	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
VAINIKKALA															
Vainikkala tavara				0	1409	25 A	50	K	Y	—	Y	—	T	—	K
Vainikkala asema	482	484	550, 265	3	952	—	—	—	K	—	—	H	T	—	K
Vainikkala-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	K
Valimo	270	270	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Valkeakoski		(44)	(265)	(1)	346	—	54	—	K	—	—	—	T	—	—
Valkeasuo				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
Valtimo				0	756	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Vammala	251	251	550	3	843	—	128	—	Y	—	—	H	T	—	—
Vanattara				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vantaankoski	193	196	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Varkaus	180	213	265	2	728	63 A	124	K	KY	—	—	H	T	KR	—
Vartius				0	1093	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Vartius-raja				0	—	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
Vasikkahaka				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vaskiluoto				0	—	—	Y	—	Y	—	—	—	T	—	—
Vehkala	242	242	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Venetmäki				0	825	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vesanka				0	—	—	5	—	K	—	—	—	—	—	—
Viekki				0	—	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
Vierumäki				0	—	—	92	—	K	—	—	—	T	—	—
Vihanti	450	450	550	2	698	—	—	—	Y	—	—	H	—	—	—
Vihtari	58	98	265	2	562	25 A	134	—	K	—	—	H	T	—	—
Viiala	170	170	550	2	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Viinijärvi	132	186	265	2	641	25 A	—	—	—	—	—	H	T	—	—
Villähde	120	120	550	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vilppula		112	550	1	694	25 A	—	—	K	—	—	H	T	—	—
Vinnilä				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Virkamies				0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Voltti				0	761	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuohijärvi				0	710	—	15	K	—	—	—	—	T	—	—
Vuojoki				0	760	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	(110)	(141)	(265)	(2)	627	25 A	—	—	KY	—	—	—	T	—	—

Nimi	Lyhin laituripituus	Pisin laituripituus	Laituri-korkeus	Laituriraittien lukumäärä	Mitoittava raidepituus (tavaraliikenne)	Sähkö-virran saanti	Sivulaituri, suurin pituus	Pääylaituri	Kuorma- kenttä	Nosturi	Polttoaine	Henkilö- liikennettä	Tavara- liikennettä	Kääntöpöytä tai kolmiotaide (KR)	VAK-ratapihat
Namn	Kortaste plattform- längden	Längsta plattform- längden	Plattform- höjden	Antal spår med plattform	Dimensionerande spårlängd (godstrafik)	Tillgång på elström	Sidoplatt- form	Plattform i ändan av banan	Lastning på samma plan	Lyftkran	Bränsle	Person-trafik	Godstrafik	Vändskiva eller triangelspår (KR)	Bangård för farliga ämnen
Name	Min. platform length	Max. platform length	Platform height	Number of tracks with platforms	Design train length (freight traffic)	Power supply	Side loading platform length	End loading platform	Loading site	Crane	Fuel	Passenger traffic	Freight traffic	Turntable or triangle rail (KR)	Rail yard for dangerous goods
	[m]	[m]	[mm]		[m]	[400 V, A]	[m]			[t]					
Vuonisahti		55	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Vuonos				0	—	—	16	—	—	—	—	—	T	—	—
Vuosaari				0	927	—	—	—	—	—	—	—	T	—	—
YKSPIHLAJA															
Ykspihlaja tavara				0	767	—	—	—	KY	—	—	—	T	—	K
Ykspihlaja väliratapiha				0	939	63 A	—	—	KY	—	—	—	T	—	K
Ylistaro		177	265	1	—	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Ylitornio		167	265	1	—	25 A	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Ylivalli				0	1014	—	—	—	Y	—	—	—	—	—	—
Ylivieska	312	480	265	3	767	63 A	113	—	KY	—	Y	H	T	20	—
Yläkoski				0	—	—	—	—	Y	—	—	—	T	—	—
Ylämylly				0	—	—	77	—	K	—	—	—	T	—	—
Ylöjärvi				0	712	—	62	—	K	—	—	—	T	—	—
Ypykkävaara				0	748	—	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Äetsä				0	924	—	—	—	K	—	—	—	—	—	—
Ähtäri	82	224	265	2	614	—	—	—	—	—	—	H	—	—	—
Ämmänsaari				0	570	25 A	—	—	K	—	—	—	T	—	—
Äänekoski	(35)	(75)	(265)	(2)	857	25 A	14	—	K	—	—	—	T	—	—

Beskrivning av Finlandsbannät 2017

Planerade trafikplatser

Nimi	Toinen nimi	Lyhenne	Kaupallinen nimi	Tyyppi	Km Hki	Rataosuus	Kunta	Kauko-ohjaus/ manuaalinen	Yksityis- raiteita	Vaihtotyö- mahdollisuus
Namn	Namn på svenska	Förkortning	Kommersiellt namn	Typ	Km Hki	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växling
Name	Another name	Abbr.	Commercial name	Type	Km Hki	Section	Municipality	Traffic control	Private sidings	Shunting
Haimoo		Hmo			87+700	Hyvinkää–Karjaa	Vihti	K		
Honkaranta		Hkr			572+882	Iisalmi–Ylivieska	Kiuruvesi	K		
Iisalmen kolmioraide		Ilk			553+399	Iisalmi–Ylivieska	Iisalmi	K		
Jäniskorpi		Jnk			586+419	Seinäjoki–Oulu	Kannus	K		
Karvoskylä		Kvä			662+676	Iisalmi–Ylivieska	Nivala	K		
Kiilinkangas		Kkg			299+490	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Kuninkaanmäki		Knm			38+500	Kerava–Vuosaari	Vantaa	K		
Lapinkylä		Lpk			19+900	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Latukka		Ltk			563+440	Pieksämäki–Kontiomäki	Iisalmi	K		
Liminpuro		Lmp			864+750	Oulu–Kontiomäki	Vaala	K		
Niska		Nsk			826+880	Oulu–Kontiomäki	Utajärvi	K		
Pappilankangas		Pkg			308+633	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Petas		Pet			17+170	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Puikkokoski		Pui			665+680	Kontiomäki–Vartius-rajaa	Paltamo	K		
Puolukkasuo		Puo			23+510	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Rasimäki		Rmk			602+460	Pieksämäki–Kontiomäki	Kajaani	K		
Raudaskylä		Rkä			691+015	Iisalmi–Ylivieska	Ylivieska	K		
Ruoneva		Rnv				Seinäjoki–Oulu	Siikajoki	K		
Ruskeasanta	Rödsand	Rs			28+760	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Saarela		Srl			594+018	Seinäjoki–Oulu	Kannus	K		
Salmenmäki		Sal				Seinäjoki–Oulu		K		
Temmesjoki		Tmj				Seinäjoki–Oulu	Liminka	K		
Tuomaanvaara		Tva			682+300	Kontiomäki–Vartius-rajaa	Ristijärvi	K		
Tupavuori		Tvu			260+100	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		
Tupos		Tup			736+500	Seinäjoki–Oulu	Kempele	K		
Viinikkala	Vinikby	Vkl			22+590	Vantaankoski–Havukoski	Vantaa	K		
Yllikkälä		Yll			268+500	Kouvola–Joensuu	Lappeenranta	K		

Beskrivning av Finlands bannät 2017

Trafikplatser/Utländska gränsstationer

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

Trafikeringsföreskrifter för banavsnittet Torneå–Haparanda

FÖRORD/ORIENTERING

Bilaga 3 är föråldrad. Den baserar sig på ett avtal mellan Banförvaltningscentralen (numera Trafikverket, Finland) och Banverket (numera Trafikverket, Sverige). Bilaga 3 uppdateras i sin helhet genast då avtalet har förnyats. I den här bilagan har en del termer och hänvisningar uppdaterats.

De ursprungliga bestämmelserna formulerades i samarbete mellan svenska Banverkets norra banregion och finska Banförvaltningscentralen. De nuvarande ämbetsverken (Trafikverket i både Sverige och Finland) följer dessa bestämmelser tills ett nytt avtal och nya bestämmelser träder i kraft.

Området på båda sidor om landsgränsen (mellan signal HP 8/3 och T 832) klassas som en "Gemensam zon" som trafikledningen i Sverige och Finland gemensamt ska reservera innan anordning tillåts.

Utgångspunkten är att endast en anordning får förekomma inom den gemensamma zonen, förutom i samband med oregelmässigheter såsom lokskada, olycka o dyl.

OMFATTNING

Dessa bestämmelser måste följas vid gränsöverskridande rörelser mellan Torneå och Haparanda samt inom den gemensamma zonen.

BINDANDE REFERENSER

Sverige

JvSFS 2008:7

Transportstyrelsen/Handbok JTF/10-Växling
Transportstyrelsen/Handbok JTF/3 H – Signaler,
system H

Finland

RVI/363/412/2008

Junan jarrutuskyky sekä jarrujen tarkastus ja koettelu

RVI/301/412/2008

Liikennöinti ilman JKV-veturilaitetta

RVI/1092/412/2009

Liikennöinti ja ratatyö rautatiejärjestelmässä

RVI/295/411/2008

Museoliikenne

RVI/1091/412/2009

Rautatiejärjestelmän opasteista, opastimista ja liikennöintiin liittyvistä merkeistä

RVI/1090/412/2009

Viestintä rautatiejärjestelmässä

RVI/725/412/2008

Tavaravaunujen suurimmasta sallitusta kuormasta, junapainosta ja junan kokoonpanosta

DEFINITIONER

Gemensam zon	Det område som reserveras gemensamt av den svenska och finska trafikledningen, begränsas på svensk sidan av mellansignalen 6/3 och på finsk sidan av dvärgsignalen T 832.
Gränsöverskridande rörelse	Rörelse som framförs helt eller delvis inom den gemensamma zonen.
Anordning	Med anordning avses arbete, växling eller småfordonsväxling.
Tillstånd	Med tillstånd avses de tillstånd som lämnas enligt respektive lands förvaltning i samband med att en anordning får påbörjas/starta.
Svensk anordning	Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Sverige.
Finsk anordning	Växlingsrörelse eller arbete som härrör från Finland.

ALLMÄNT

Föreskriften är upprättad på svenska och finska med likalydande innehåll.

Ingen anordning får förekomma inom den gemensamma zonen utan att den svenska och finska trafikledningen har reserverat spåravsnittet.

Endast i undantagsfall, t.ex. vid olycka eller lokskada, tillåts flera anordningar inom den gemensamma zonen. Överenskommelse kan göras om att flera anordningar får förekomma. Detta ska dock göras i god tid i samverkan mellan de båda förvaltningarna.

GRÄNSÖVERSKRIDANDE RÖRELSER HAPARANDA – TORNEÅ – HAPARANDA

Allmänt

Växlingsrörelser sker enligt den finska föreskriften RVI/1092/412/2009 som "växling", samt enligt den svenska föreskriften JvSFS 2008:7 JTF/10 som "växling" eller "småfordonsväxling".

Besked och förmedlingar

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar besked till och från finsk trafikledning.

Haparanda–Torneå

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Haparanda–Torneå får starta ska tillstånd ha erhållits av tågklararen Haparanda.

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Haparanda–Torneå får starta ska tillstånd ha erhållits av trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

Torneå–Haparanda

Innan gränsöverskridande finsk växlingsrörelse Torneå–Haparanda får starta ska tillstånd erhållas av trafikledning Torneå.

Innan gränsöverskridande svensk växlingsrörelse Torneå–Haparanda får starta ska tillstånd erhållas av tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad rörelse görs till den trafikledning där tillstånd erhållits.

ARBETE INOM DEN GEMENSAMMA ZONEN

Allmänt

Finsk personal håller kontakt med finsk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från svensk trafikledning.

Svensk personal håller kontakt med svensk trafikledning som förmedlar eventuella besked till och från finsk trafikledning.

Svensk personal

Arbete som bedrivs av svensk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos tågklareraren Haparanda.

Innan tillstånd lämnas ska tågklareraren Haparanda reservera den gemensamma zonen hos trafikledning Torneå.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos tågklareraren Haparanda.

Finsk personal

Arbete som bedrivs av finsk personal inom den gemensamma zonen ska begära tillstånd hos trafikledning Torneå.

Innan tillstånd lämnas ska trafikledning Torneå reservera den gemensamma zonen hos tågklareraren Haparanda.

Anmälan om avslutad anordning inom den gemensamma zonen görs hos trafikledning Torneå.

SÄKERHETSSAMTAL OCH DOKUMENTATION

Säkerhetssamtal

Säkerhetssamtal mellan svensk och finsk trafikledning kan genomföras på svenska eller finska. Översättningstabellen i punkt 1.5 kan användas och exempel på användbara fraser finns i punkt 1.6.

Säkerhetssamtal ska repeteras.

Dokumentation med mera

Alla anordningar som föranleder reservation av den gemensamma zonen skall dokumenteras enligt respektive förvaltnings föreskrifter.

RESERVATION AV GEMENSAM ZON

Reservation av gemensam zon görs mellan svensk och finsk trafikledning i samverkan.

Upphävande av reserverad gemensam zon görs av svensk och finsk trafikledning i samverkan.

STÖRSTA TILLÅTNA HASTIGHET

Största tillåtna hastighet framgår av hastighetstavlor. Hastighetstavlor beskrivs i punkt 1.2.

OLYCKSHANTERING

Olycka eller tillbud rapporteras till trafikledningen.

1.1 SIGNALER OCH SIGNALMEDEL

Signaler och signalmedel som anges i denna instruktion tillämpas i enlighet med respektive förvaltnings föreskrifter där inte annat anges.

Handsignaler

Svensk växling använder handsignaler enligt JvSFS 2008:7/10, oavsett om handsignaleringen sker på den svenska eller finska sidan.

Finsk växling använder handsignaler enligt RVI/1091/412/2009, oavsett om handsignaleringen sker på den finska eller svenska sidan.

Signalen ”stopp” gäller oavsett om den ges enligt svenska eller finska regler.

Riktning Haparanda – Torneå

Från finska spåret, mellansignal (huvuddvärgsignal) 1/6 km 1310.845



"Stopp"



"Rörelse tillåten"



"Rörelse tillåten –
kontrollera hinderfri-
het"



"Rörelse tillåten –
kontrollera växlar
och hinderfrihet"

Från svenska spåren, mellansignal 5/6 km 1310.697



"Stopp"



"Rörelse tillåten – kontrollera
växlar och hinderfrihet"

Svenska och finska spåren, mellansignal 6/8 km 1311.006



"Stopp"



"Rörelse tillåten "

Gemensamt spår, Torneå T 832, km 886.8



"Seis"



"Aja varovasti"

Riktning Torneå – Haparanda

I Torneå finns inga optiska signaler för rörelser i riktning mot Sverige.

Mellansignal 6/3, km 1311.012



"Stopp"



"Rörelse tillåten – kontrollera växlar och hinderfrihet"

1.2 HASTIGHETSTAVLOR

Enligt RVI/1092/412/2009



Största tillåtna hastighet
(*exemplet visar max 30 km/h*)

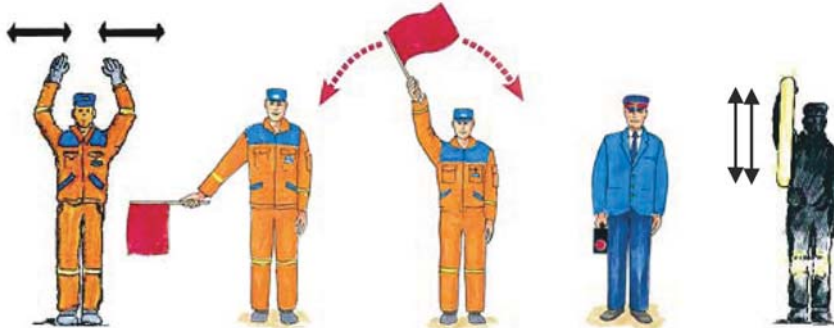
Enligt JvSFS 2008:7/JTF/3 H



Största tillåtna hastighet
(*exemplet visar max 30 km/h*)

1.3 STOPPSIGNALERING

Enligt JvSFS 2008:7/JTF/3 H

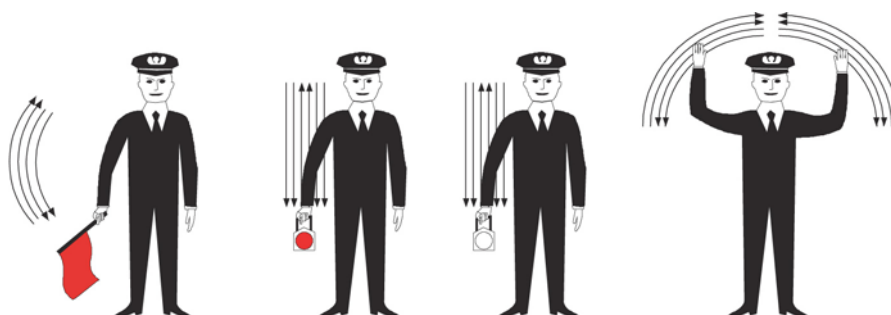


Betydelse: **Stopp**

Enligt RVI/1092/412/2009

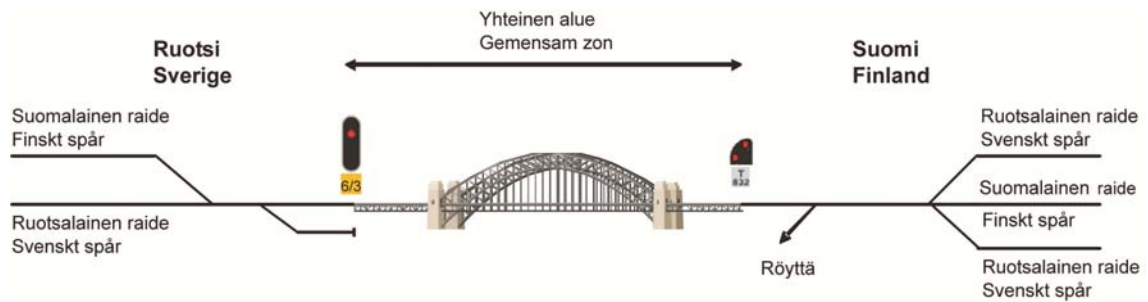


Betydelse: **Stopp**



Betydelse: **Fara (nödstopp)**

1.4 SKISS ÖVER OMRÅDET HAPARANDA–TORNEÅ



1.5 ÖVERSÄTTNINGSTABELL

Svenska	Finska
Växling	Vaihtotyö
Arbete	Ratatyö
Reserverad zon	Varaus
Upphävande	Peruuttaminen
Tågklarare	Junasuorittaja
Trafikledning	Liikenteenohjaus
Station	Asema
Fara	Vaara
Stoppsignal	Seis-opaste
Passage av en signal	Opastimen ohittaminen
Signal	Opastin/Opaste
Repetera	Toistaa
Rätt uppfattat	Oikein ymmärretty

1.6 EXEMPEL PÅ FRASEOLOGI

Begäran om reserverad zon på grund av växlingsrörelse

Sve: *Tågklareraren _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, växling.*

Fin: *Liikenteenohjaus _____, varaus Haaparanta – Tornio välille, vaihtotyö.*

Begäran om reserverad zon på grund av arbete

Sve: *Tågklareraren _____, reserverad zon Haparanda – Torneå, arbete.*

Fin: *Liikenteenohjaus _____, varaus välille Haaparanta – Tornio, työ.*

Upphävande av reserverad zon

Sve: *Tågklareraren _____, upphävande reserverad zon _____ - _____*

Fin: *Liikenteenohjaus _____, varauksen peruuttaminen välille _____ - _____*

Reservering av zon på grund av fara

Sve: *Tågklareraren _____, Fara Haparanda – Torneå.*

Fin: *Liikenteenohjaus _____, vaara Haaparanta – Tornio,*

Tillstånd att passera en signal i stopp, Haparanda

Sve: *Tågklareraren Haparanda, medgivande att passera signal (ett-sex) och/eller (åtta-tre) och/eller (sex-åtta)*

Fin: *Liikenteenohjaus Haaparanta, lupa ohittaa opastin (yksi-kuusi) ja/tai (kahdeksan-kolme) ja/tai (kuusi-kahdeksan)*

Tillstånd att passera en signal i stopp, Torneå

Sve: *Tågklareraren Torneå, växling, medgivande att passera signal (T åtta-tre-två)*

Fin: *Liikenteenohjaus Tornio, vaihtotyö, lupa ohittaa opastin
(T kahdeksan-kolme-kaksi)*

Rätt uppfattat

Sve: *Rätt uppfattat*

Fin: *Oikein ymmärretty*

Repetera

Sve: *Repetera*

Fin: *Toista*

Lastprofil

Med lastprofil (KU) avses det område inom vilket lasten i en öppen vagn måste hållas då vagnen befinner sig i mittläge på ett rakt, jämnt spår.

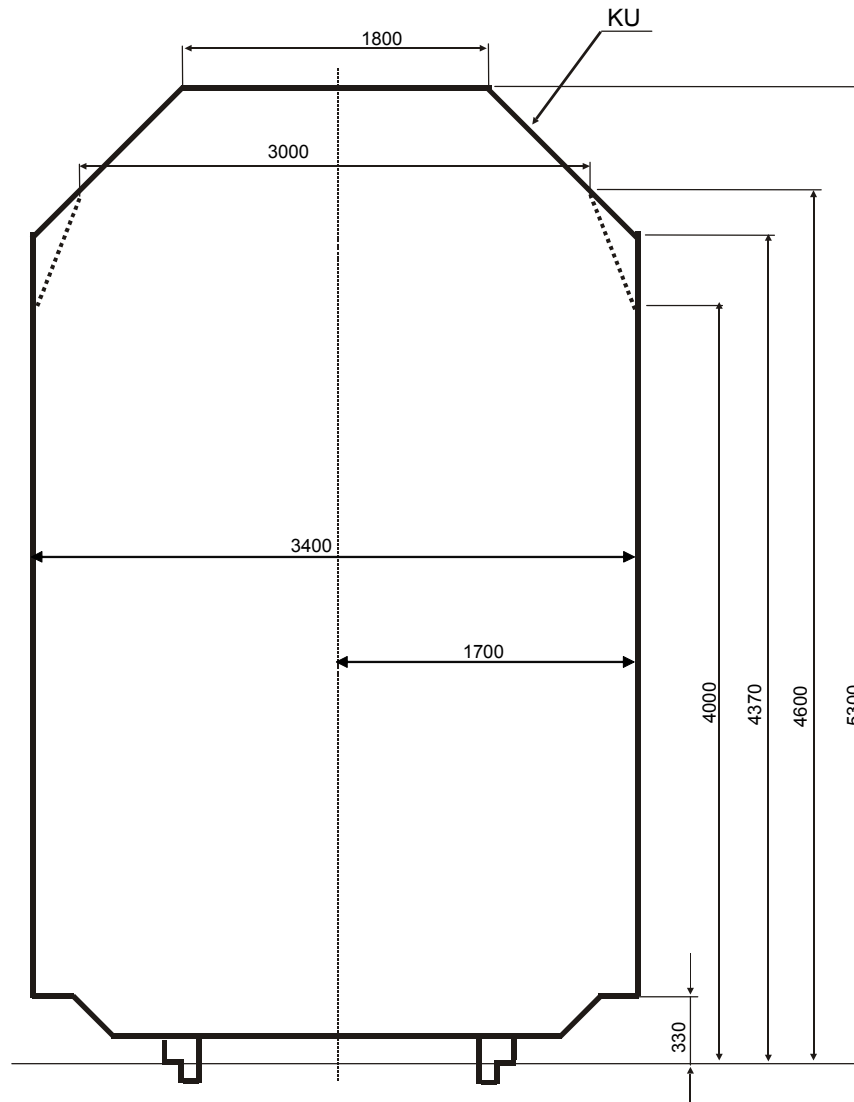


Bild 1. Lastprofilens huvudmått.

Tillämpning av lastprofilen

Lastprofilen gäller över hela bannätet med undantag av fall som presenteras senare.

Lastprofilen kan tillämpas på vagnar som har ett axel- eller boggieavstånd på högst 17,5 m och vilkas lastareal utanför axel- eller boggieavståndet är högst 0,2 gånger vagnens axel- eller boggieavstånd. I övriga fall ska lastningen kontrolleras separat.

Om lasten under transporten kan förflytta sig över lastprofilen i sidled, ska lastens bredd minskas i motsvarande mån. Om lastens rörelse gör att lasten på sina ställen höjs över lastprofilen, ska lastens höjd minskas i motsvarande mån.

I sådana fall då lasten når lägre än vagnens golv tillämpas bestämmelserna om fordonsprofil för rullande materiel (LKU), eller så betraktas transporten som specialtransport.

Begränsningar avseende lastprofilen

De broar som begränsar lastprofilen (KU) finns på banavsnittet Helsingfors – Böle station – Ilmala bangård. Lastprofilen som gäller på broarna har märkts ut med en streckad linje (-----) i lastprofilsskissen (bild 1).

På flera industrispår och andra spåraneläggningar gäller begränsningar för lastprofilen som bör beaktas i samband med lokal trafikering.

Transportvillkoren för fordon eller andra lastenheter som överstiger lastprofilen

Lastbilar som överstiger lastprofilen, samt deras släpvagnar och containrar, får transporteras enligt följande villkor. Villkoren grundar sig på Järnvägsverkets föreskrift 1172/300/2006 <http://www.trafi.fi>.

Övriga transporter som överstiger lastprofilen betraktas som specialtransporter.

Lastning

Man får lasta fordon eller andra lastenheter som överskrider lastprofilen om fordonets största bredd är högst 2600 mm och den högsta höjden är högst 4200 mm då golvhöjden är 1100 mm.

Lastningens högsta höjd från rälsens överkant får inte överskrida 5300 mm och avvikelsemarginalen för lastning i sidled får vara högst ± 100 mm.

Vid lastningen ska anvisningarna för lastning från fordon till godsvagn tillämpas på vagnar som är avsedda för fordonstransporter (till vagnar för kombinerad transport).

Banavsnitt och spår på vilka det är tillåtet att transportera vagnar som överskrider lastprofilen

Fordon och lastenheter som överskrider lastprofilen får transporteras på de banavsnitt som anges i tabellerna 1 och 2 i enlighet med materielklassen i tabell 3.

På de trafikplatser som inte har nämnts i tabellerna för de olika banavsnitten får man använda alla tågvägar som kan köras igenom enligt de regler som gäller för säkerhetsanordningarna.

Om det i tabellen för någon trafikplats anges ett spår, där samma spårnummer används, men spårsektionerna har separerats med bokstäver, avser spårets nummer ensamt alla sådana sektioner.

Om det för dessa transporter krävs växling av spår som inte nämnts här, ska dessa fastställas lokalt av en banteknisk specialist.

Lastning, granskning eller lossning av en vagn på eller i närheten av en elektrifierad järnväg ska följa de utfärdade säkerhetsföreskrifterna.

Tabell 1. Vagnens längd $\leq 24,0$ m

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

Tabell 2. $24,0$ m \leq Vagnens längd $\leq 26,0$ m

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

Vagnmateriel och hastighet för kombinerade transporter

Vagnmaterielen för kombinerade transporter har indelats enligt huvudmått i två klasser, för vilka de tillåtna banavsnitten på olika transportsträckor har nämnts i tabellerna 1 och 2.

Tabell 3. Huvudmått för materielen för kombinerade transporter.

Huvudmått för materielen för kombinerade transporter.				
Klass	Längd [s] över buffertar/kopplingslängd högst	Boggiavstånd	Största axelavstånd (mellan de inre hjulparen)	Exempelvagn
A	$s \leq 24,0$ m	18,4 m	16,6 m	Rbnqss
B	$24,0$ m \leq s \leq 26,0 m	20,0 m	18,2 m ¹	Sdggngss-w

Den högsta tillåtna hastigheten vid transporter är 120 km/h. Hastigheten som används vid transporterna får inte överstiga hastighetsbegränsningen som utfärdats för vagnen som används för transporten, banavsnittet eller annat.

¹ Då axelavståndet överskrider 17,5 m kan detta orsaka problem i järnvägens säkerhetsanordningar. I sådana fall får man inte transportera vagnen på en tågväg som inte använts tidigare.

Normalsektionen för fria rummet

I normalsektionen för det fria rummet får det inte placeras fasta konstruktioner eller utrustning.

Formen och måttet för normalsektionen för det fria rummet (ATU) på ett rakt spår, på en linje och en bangård framgår av bild 1. Det rum där kontaktledningskonstruktionen ska inmonteras och strömbygeln gå igenom på elektrifierade spår visas av den brutna linjen D-E-F-G-H-L. I punkt 2 "Bangeometri" i publikationen "Bantekniska föreskrifter och anvisningar" (RATO) beskrivs utvidgningarna av normalsektionen för det fria rummet i kurvor, begränsningarna och andra noggrannare instruktioner.

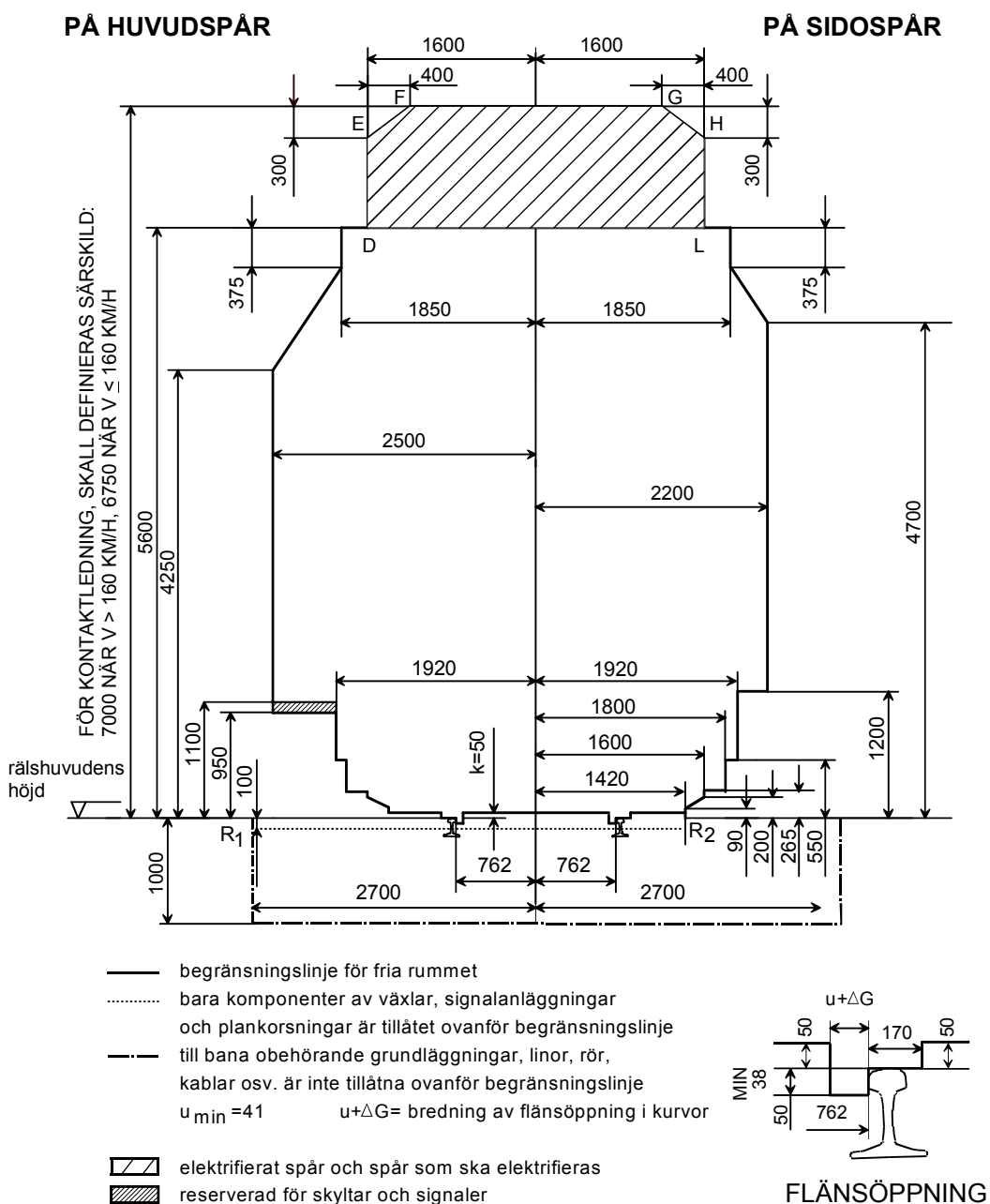


Bild 1. Huvudmått för normalsektionen för det fria rummet

Den egentliga genomfartssektionen

Den ATU som beskrivs på föregående sida ska tillämpas då nya konstruktioner och anordningar byggs och monteras i närheten av spår. Med tanke på specialtransporter utgör ATU, eller undantagen från den, den s.k. verkliga disponibla normalsektionen för det fria rummet, dvs. genomfartssektionen. Uppgifterna om genomfartssektionen sammanfattas banavsnittsvis och de kontrolleras kontinuerligt av banhållaren.

Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axellaster

Indelning av banorna i klasser

Beroende på överbyggnaden indelas banorna enligt följande:

Tabell 1. Indelning av banorna i klasser.

Banklass		Överbyggnad		
Trafikverket överbyggnadsklass	Överbyggnadsklass SFS-EN 15528	Räler	Sliprar	Ballast
A	C4	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₁	D4	K43, 54 E1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₂	D4	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C ₁	D4 /E4	54 E1	trä, betong, byggd före 1987	makadamballast
C ₂	D4/E4	54 E1	betong, byggd 1987 och därefter	makadamballast
D	D4/E4	60 E1/60E2	betong	makadamballast

Överbyggnadsklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Banavsnittens överbyggnadsklasser redovisas även i bild 1.

Underhållsansvar

Den underhållsskyldige har rätt att begränsa de högsta tillåtna axellasterna och hastigheterna enligt banans skick.

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Tabell 2. Banornas överbyggnadsklasser, ur överbyggnadsklasserna härledda EN-klasser och tillåtna hastigheter för olika axellaster.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Helsinki-Turku satama								
Helsinki asema–km 25,2	D	D4	120	120	120	120	100	–
km 25,2–km 29,0	C1	D4	120	120	120	120	100	–
km 29,0–Kirkkonummi	D	D4	120	120	120	120	100	–
Kirkkonummi–km 41,4	D	D4	160	180	120	120	100	–
km 41,4–Siuntio	C1	D4	160	180	120	120	100	–
Siuntio–km 55,8	D	D4	160	180	120	120	100	–
km 55,8–km 59,2	C1	D4	160	180	120	120	100	–
km 59,2–km 75,4	D	D4	160	180	120	120	100	–
km 75,4–km 80,4	C1	D4	160	180	120	120	100	–
km 80,4–Karjaa	D	D4	160	180	120	120	100	–
Karjaa–km 96,6	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 96,6–km 103,6	C1	D4	160	180	120	120	100	–
km 103,6–km 119,2	C2	D4	160	200	120	120	100	–
km 119,2–km 121,3	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 121,3–km 126,0	C1	D4	160	180	120	120	100	–
km 126,0–km 130,8	D	D4	160	180	120	120	100	–
km 130,8–km 152,0	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 152,0–km 158,0	C1	D4	160	200	120	120	100	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
km 158,0–km 193,4	C1	D4	160	180	120	120	100	–
km 193,4–Turku asema	D	D4	160	180	120	120	100	–
Turku asema–Turku satama	C1	D4	40	40	40	40	40	–
Huopalahti–Tikkurila								
Huopalahti–Havukoski	D	D4	120	120	–	–	–	–
Hyvinkää–Karjaa								
Hyvinkää–km 133,1	C1	D4	80	80	80	80	80	–
km 133,1–Kirkniemi	D	D4	80	80	80	80	80	–
Kirkniemi–km 152,2	D	E4	80	80	80	80	80	80
km 152,2–Karjaa	C1	E4	80	80	80	80	80	60
Karjaa–Hanko								
Karjaa–km 205,7	D	E4	120	120	120	120	100	100
km 205,7–Hanko-Pohjoinen	C1	E4	60	60	60	60	60	60
Hanko-Pohjoinen–Hanko asema	B1	D4	35	35	35	35	35	35
Turku–Uusikaupunki								
Turku asema–Raisio (km 207,4)	C1	D4	60	60	60	60	60	–
Raisio (km 207,4)– Uusikaupunki	B1	D4	60	60	60	60	50	–
Uusikaupunki–Hangonsaari								
Uusikaupunki–km 269,0 ¹	C1	D4	–	–	30	30	30	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
km 269,0–Hangonsaari ¹	B1	D4	–	–	30	30	30	–
Raisio–Naantali	B1	D4	50	50	50	50	50	–
Helsinki–Riihimäki								
Helsinki asema–Pasila asema	D	D4	80	80	80	80	80	–
Pasila asema–Tikkurila asema								
läntisin raide	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurila asema								
läntinen keskiraide	D	E4	160	160	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurila asema								
itäinen keskiraide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Pasila asema–Tikkurila asema								
itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Tikkurila asema–Kerava asema								
läntisin raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Tikkurila asema–Kerava asema								
läntinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Tikkurila asema–Kerava asema								
itäinen keskiraide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Tikkurila asema–Kerava asema								
itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa								
läntisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa								
läntinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Kerava asema–Kytömaa itäinen keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava asema–Kytömaa itäisin raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Kytömaa–Kyrölä	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola läntinen raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kyrölä–Purola itäinen raide	D	E4	120	120	120	120	100	100
Purola–Riihimäki asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kerava–Hakosilta								
Kytömaa–Hakosilta	D	E4	200	220	120	120	100	100
Kerava–Sköldvik								
Kytömaa–Sköldvik	D	D4	80	80	80	80	80	–
Olli–Porvoo²	A	C4	35	50	35	–	–	–
Kerava–Vuosaari	D	E4	–	–	80	80	80	80
Riihimäki–Tampere								
Riihimäki asema–Sääksjärvi	D	E4	200	200	120	120	100	100

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Sääksjärvi–Tampere tavana läntinen raide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi–Tampere tavana keskiraide	D	E4	200	200	120	120	100	100
Sääksjärvi–Tampere tavana itäinen raide	D	E4	100	100	100	100	100	100
Tampere tavana–Tampere asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
Toijala–Turku								
Toijala–km 264,7	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 264,7–Turku asema	D	D4	120	120	120	120	100	–
Toijala–Valkeakoski	C1	D4	50	50	50	50	50	–
Tampere–Seinäjoki								
Tampere asema–Lielähti	D	E4	120	120	120	120	100	80
Lielähti–Pohjois-Louko	D	D4	200	200	120	120	100	–
Pohjois-Louko–Seinäjoki asema läntinen raide	D	D4	200	200	120	120	100	–
Pohjois-Louko–km 343,2 itäinen raide	D	D4	160	160	120	120	100	–
km 343,2–Seinäjoki asema itäinen raide	D	D4	130	160	120	120	100	–
Lielähti–Kokemäki	D	E4	140	140	120	120	100	100

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Kokemäki–Pori								
Kokemäki–Harjavalta	D	D4	140	140	120	120	100	–
Harjavalta–Pori	D	E4	140	140	120	120	100	100
Pori–Mäntyluoto	C1	E4	70	70	70	70	70	50
Mäntyluoto–Tahkoluoto¹	B2	D4	-	-	50	50	50	-
Kokemäki–Rauma	D	E4	100	100	100	100	100	80
Pori–Aittaluoto¹	B1	D4	–	–	20	20	20	–
Niinisalo–Parkano–Kihniö								
Niinisalo–Parkano	A	C4	30	30	30	30	–	–
Seinäjoki–Vaasa	C2	D4	120	120	120	120	100	–
Seinäjoki–Kaskinen³								
Seinäjoki–km 452,0	B1	D4	80	80	80	60	50	–
km 452,0–km 513,8	B1	D4	60	60	60	50	40	–
km 513,8–km 514,6	B1	D4	30	30	30	30	30	–
km 514,6–Kaskinen	B1	D4	60	60	60	50	40	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Seinäjoki–Oulu								
Seinäjoki asema–km 435,3	D	D4	200	200	120	120	100	–
km 435,3–Lapua	D	D4	160	200	120	120	100	–
Lapua–km 459,0	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 459,0–km 467,5	D	D4	200	200	120	120	100	–
km 467,5–km 482,8	D	D4	190	200	120	120	100	–
km 482,8–km 507,8	D	D4	200	200	120	120	100	–
km 507,8–km 519,2	D	D4	180	200	120	120	100	–
km 519,2–km 524,6	D	D4	190	200	120	120	100	–
km 524,6–km 529,3	D	D4	200	200	120	120	100	–
km 529,3–km 550,5	D	D4	170	200	120	120	100	–
km 550,5–km 553,1	C2	D4	70	70	70	70	70	–
km 553,1–Ylivieska	D	D4	140	140	120	120	100	–
Ylivieska–km 634,3	D	D4	120	160	120	120	100	–
km 634,3–km 637,4	D	D4	160	190	120	120	100	–
km 637,4–Kangas	D	D4	160	200	120	120	100	–
Kangas–km 646,7	D	D4	120	160	120	120	100	–
km 646,7–km 650,2	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 650,2–km 652,4	D	D4	150	200	120	120	100	–
km 652,4–km 653,9	D	D4	130	170	120	120	100	–
km 653,9–Oulainen	D	D4	200	200	120	120	100	–
Oulainen–km 675,2	D	D4	160	200	120	120	100	–
km 675,2–Tuomioja	D	D4	200	200	120	120	100	–
Tuomioja–Ruukki	D	D4	140	190	120	120	100	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Ruukki-km 723,0	D	D4	200	200	120	120	100	-
km 723,0-Liminka	D	D4	170	200	120	120	100	-
Liminka-Oulu asema	D	D4	140	140	120	120	100	-
Pännäinen-Pietarsaari	C2	D4	60	60	60	60	60	-
Pietarsaari-Alholma¹	B1	D4	-	-	35	35	35	-
Kokkola-Ykspihlaja Kokkola-Ykspihlaja välratapaha	B1	D4	35	35	35	35	35	-
Tuomioja-Raahe	C2	D4	80	80	80	80	80	-
Raahe-Rautaruukki¹	C2	D4	-	-	35	35	35	-
Riihimäki-Kouvola Riihimäki asema-Hakosilta	D	D4	140	140	120	120	100	-
Hakosilta-Lahti	D	E4	160	200	120	120	100	80
Lahti-Kouvola asema	D	E4	200	200	120	120	100	100
Kouvola-Kuusankoski Kouvola asema-Kuusankoski	C1	D4	50	50	50	50	50	-
Lahti-Heinola	B1	D4	60	60	60	60	50	-

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Lahti–Loviisan satama	B1	D4	60	60	60	60	50	–
Lahti–Mukkula¹	B1	D4	–	–	35	35	35	–
Kouvola–Kotka								
Kouvola tavara–Juurikorpi läntinen raide	D	D4	120	120	120	120	100	–
Kouvola Oikoraide–Inkeroinen itäinen raide	C1	D4	120	120	120	120	100	–
Inkeroinen–Juurikorpi itäinen raide	D	D4	120	120	120	120	100	–
Juurikorpi–Paimenportti	D	D4	120	120	120	120	100	–
Paimenportti–Kotka asema	C1	D4	80	80	80	80	80	–
Kotka asema–Kotkan satama	C1	D4	35	35	35	35	35	–
Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo	C1	D4	50	50	50	50	50	–
Juurikorpi–Hamina	C1	D4	100	100	100	100	100	–
Kouvola–Joensuu								
Kouvola asema–Luumäki	D	E4	200	200	120	120	100	100
Luumäki–km 395,5	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 395,5–Säkäniemi	C2	D4	140	140	120	120	100	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Säkäniemi–Joensuu Sulkulahti	D	D4	140	140	120	120	100	–
Joensuu Sulkulahti–Joensuu asema	C1	D4	90	90	90	90	90	–
Luumäki–Vainikkala-raja	D	E4	140	140	120	120	100	80
Lappeenranta–Mustolan satama¹	C1	D4	–	–	50	50	50	–
Imatra tavana–Imatrankoski-raja	D	D4	50	50	50	50	50	–
Niirala-raja–Säkäniemi	D	D4	100	100	100	100	100	–
Joensuu–Ilomantsi								
Joensuu Sulkulahti–Heinävaara	B2	D4	60	60	60	60	60	–
Heinävaara–km 660,4	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 660,4–km 664,1	B1	C4	50	50	50	40	–	–
km 664,1–km 678,4	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 678,4–km 683,8	B1	C4	50	50	50	40	–	–
km 683,8–km 687,9	A	C4	50	50	50	40	–	–
km 687,9–km 692,5	B1	C4	50	50	50	40	–	–
km 692,5–Ilomantsi	A	C4	50	50	50	40	–	–
Joensuu–Kontiomäki								
Joensuu asema–Uimaharju	C2	D4	120	120	120	120	100	–
Uimaharju–Liekka	C2	D4	100	100	100	100	100	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Lieksa–Nurmes	B2	D4	110	110	110	90	80	–
Nurmes–Porokylä (km 787,9)	B2	D4	80	80	80	80	80	–
Porokylä (km 787,9)–km 807,5	C2	D4	80	80	80	80	80	–
km 807,5–km 809,2	C2	D4	60	60	60	60	60	–
km 809,2–km 810,2	B2	D4	60	60	60	60	60	–
km 810,2–km 813,7	C2	D4	60	60	60	60	60	–
km 813,7–Vuokatti	C2	D4	80	80	80	80	80	–
Vuokatti–Kontiomäki	B1	D4	80	80	80	60	50	–
Lieksa–Pankakoski¹	A	C4	–	–	30	30	20	–
Vuokatti–Lahnaslampi¹	B2	D4	–	–	50	50	50	–
Kouvola–Pieksämäki								
Kouvola asema–km 245,9	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 245,9–Otava	D	D4	160	200	120	120	100	–
Otava–Pieksämäki asema	D	D4	140	140	120	120	100	–
Mynttilä–Ristiina	A	C4	50	50	50	35	20	–
Pieksämäki–Kontiomäki								
Pieksämäki asema–Kuopio km 464,3	D	D4	140	140	120	120	100	–
Kuopio km 464,3–Kuopio km 466,0	C2	D4	50	50	50	50	50	–
Kuopio km 466,0–Toivala	D	D4	120	120	120	120	100	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Toivala–Iisalmi	D	D4	140	140	120	120	100	–
Iisalmi–Murto­mäki	C2	D4	140	140	120	120	100	–
Murto­mäki–Kajaani	C1	D4	140	140	120	120	100	–
Kajaani–Kontiomäki	C1	D4	140	140	120	120	100	–
Suonenjoki–Yläkoski¹	B1	D4	–	–	35	35	35	–
Murto­mäki–Otanmäki¹	A	C4	–	–	50	40	–	–
Murto­mäki–Talvivaara	C2	D4	80	80	80	80	80	–
Kajaani–Lamminniemi¹	B1	D4	–	–	35	35	35	–
Pieksämäki–Joensuu								
Pieksämäki–Varkaus	C2	D4	120	120	120	120	100	–
Varkaus–Joensuu asema	C2	D4	120	120	120	120	100	–
Varkaus–Kommila	B2	D4	50	50	50	50	50	–
Huutokoski–Rantasalmi	C2	D4	80	80	80	80	80	–
Savonlinna–Parikkala³								
Savonlinna asema–Parikkala	B2	D4	110	110	110	90	80	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Siilinjärvi–Viinijärvi	C2	D4	100	100	100	100	100	–
Sysmäljärvi–Vuonos¹	B2	D4	–	–	35	35	35	–
Tampere–Jyväskylä								
Tampere Järvensivu–Orivesi pohjoinen raide	D	E4	140	140	120	120	100	100
Tampere Järvensivu–km 205,0 eteläinen raide	C2	E4	140	140	120	120	100	80
km 205,0–km 208,0 eteläinen raide	D	E4	140	140	120	120	100	80
km 208,0–Orivesi eteläinen raide	C2	E4	140	140	120	120	100	80
Orivesi–Jämsänkoski	D	E4	120	140	120	120	100	80
Jämsänkoski–km 308,2	D	D4	160	160	120	120	100	–
km 308,2–km 312,6	C1	D4	160	160	120	120	100	–
km 312,6–km 329,7	D	D4	160	160	120	120	100	–
km 329,7–km 332,8	C1	D4	160	160	120	120	100	–
km 332,8–Jyväskylä	D	D4	160	160	120	120	100	–
Jämsä–Kaipola¹	B1	E4	–	–	50	50	50	50
Orivesi–Seinäjoki								
Orivesi–Haapamäki	B1	D4	100	100	100	70	50	–
Haapamäki–Pihlajavesi	C2	D4	100	100	100	100	100	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Pihlajavesi–Seinäjoki	B1	D4	100	100	100	60	50	–
Vilppula–Mänttä	B1	D4	50	50	50	50	50	–
Haapamäki–Jyväskylä	B1	D4	100	100	100	70	50	–
Jyväskylä–Pieksämäki								
Jyväskylä–Pieksämäki asema	C1	D4	140	140	120	120	100	–
Jyväskylä–Äänekoski	C1	D4	100	100	100	100	100	–
Äänekoski–Haapajärvi								
Äänekoski–Saarijärvi	C2	D4	80	80	80	80	80	–
Saarijärvi–Haapajärvi	A	C4	60	60	60	40	–	–
Iisalmi–Ylivieska								
Iisalmi–km 555,8	C1	D4	120	120	120	120	100	–
km 555,8–km 613,1	D	D4	120	120	120	120	100	–
km 613,1–km 699,0	C2	D4	120	120	120	120	100	–
km 699,0–Ylivieska	D	D4	120	120	120	120	100	–
Pyhäkumpu erk.vh–Pyhäkumpu	C2	D4	35	35	35	35	35	–
Oulu–Laurila								

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Oulu asema–Laurila	C2	D4	140	140	120	120	100	–
Kemi–Ajos¹								
Kemi–Ajos km 861,8	B1	D4	–	–	50	50	50	–
Ajos km 861,8–km 863,5	C2	D4	–	–	50	50	50	–
Ajos km 863,5–867,1	B1	D4	–	–	50	50	50	–
Laurila–Tornio-raj								
Laurila–Tornio asema	C2	D4	120	120	120	120	100	–
Tornio asema–Tornio-raj	C1	D4	40	40	40	40	40	–
Tornio–Röyttä¹								
Tornio asema–Röyttä	B1	D4	–	–	50	50	50	–
Tornio–Kolari								
Tornio asema–km 886,1	B2	D4	80	80	80	80	80	–
km 886,1–Kolari	D	D4	100	100	80	80	80	–
Laurila–Kemijärvi								
Laurila–Koivu	D	D4	140	140	120	120	100	–
Koivu–Rovaniemi	D	D4	120	120	120	120	100	–
Rovaniemi–Misi	C2	D4	100	100	100	100	100	–
Misi–km 1037,1	C1	D4	100	100	100	100	100	–
km 1037,1–Kemijärvi	B1	D4	100	100	100	60	50	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Banavsnitt	Klass		Persontåg		Godståg			
	Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg		Trafikverket	SFS-EN 15528	loktåg	
Kemijärvi–Patokangas	C2	D4	50	50	50	50	50	–
Oulu–Kontiomäki								
Oulu Nokela–km 775,9	C1	D4	120	120	120	120	100	–
km 775,9–km 787,4	C1	D4	140	140	120	120	100	–
km 787,4–km 794,5	C1	D4	120	120	120	120	100	–
km 794,5–km 796,5	C1	D4	130	130	120	120	100	–
km 796,5–km 809,3	C1	D4	130	130	120	120	100	–
km 809,3–Utajärvi	C1	D4	120	120	120	120	100	–
Utajärvi–km 835,5	C1	D4	140	140	120	120	100	–
835,5–km 878,2	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 878,2–km 879,6	D	D4	120	120	120	120	100	–
km 879,6–km 893,7	D	D4	140	140	120	120	100	–
km 893,7–Paltamo	D	D4	120	120	120	120	100	–
Paltamo–Kontiomäki	D	D4	140	140	120	120	100	–
Kontiomäki–Ämmänsaari	A	C4	50	50	50	40	–	–
Kontiomäki–Vartius-raja	C2	D4	80	80	80	80	80	–

¹ Trafikering endast möjlig som växlingsarbete

² Museitrafik

³ Begränsning på grund av broar, se bilaga 12.

Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

Tabell 3. Högsta tillåtna hastighet i växlar och spårkorsningar

	Överbyggnadsklass					
	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Rakt spår						
Enkla växlar, 60 E 1 korta	70	100	110	180	200	200
Enkla växlar, 60 E 1 långa	—	100	110	180	200	220
Enkla växlar, 54 E 1 långa	70	100	110	140	140	140
Enkla växlar, övriga	70	100	110	160	160	160
Dubbelväxlar	70	100	110	120	120	120
Engelska växlar	35	90	90	90	90	90
Enkla växelkorsningar	35 ¹	90 ¹	90 ¹	90 ¹	90 ¹	90 ¹
Grenspår						
Korta växlar R = 165 m	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹	20 ¹
Korta växlar	35	35	35	35	35	35
Korta växlar, axellast är över 225 kN	—	10	20	20	20	35
Långa växlar						
R = 500 m	—	—	—	60	60	60
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m, axellast högst 25 kN	—	80	80	80	80	80
R = 900 m, axellast över 225 kN	—	—	—	60	60	60
R = 1600 m	—	—	—	140	140	140
R = 2500 m	—	—	—	—	—	160
Växel utan säkerhetsskydd						
Rakt spår och grenspår	30 ¹	30 ¹	30 ¹	30 ¹	30 ¹	30 ¹

¹ Har utmärkts med hastighetsmärken

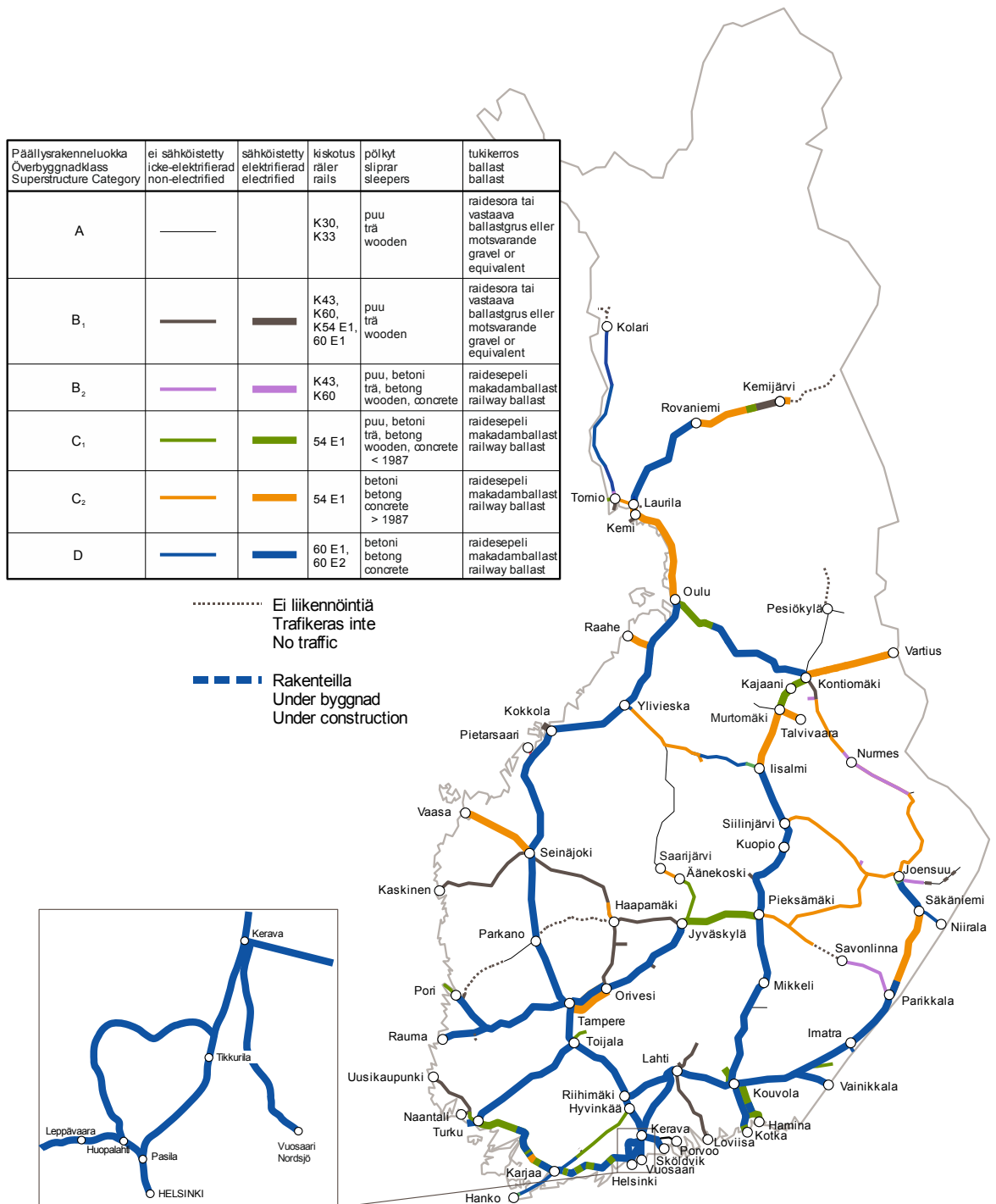


Bild 1. Banavsnittens överbyggnadsklasser.

Underhållsnivåerna på stambanorna

Underhållsnivåerna på stambanorna som används som grund för driften och underhållet av järnvägar beskrivs i bild 2.

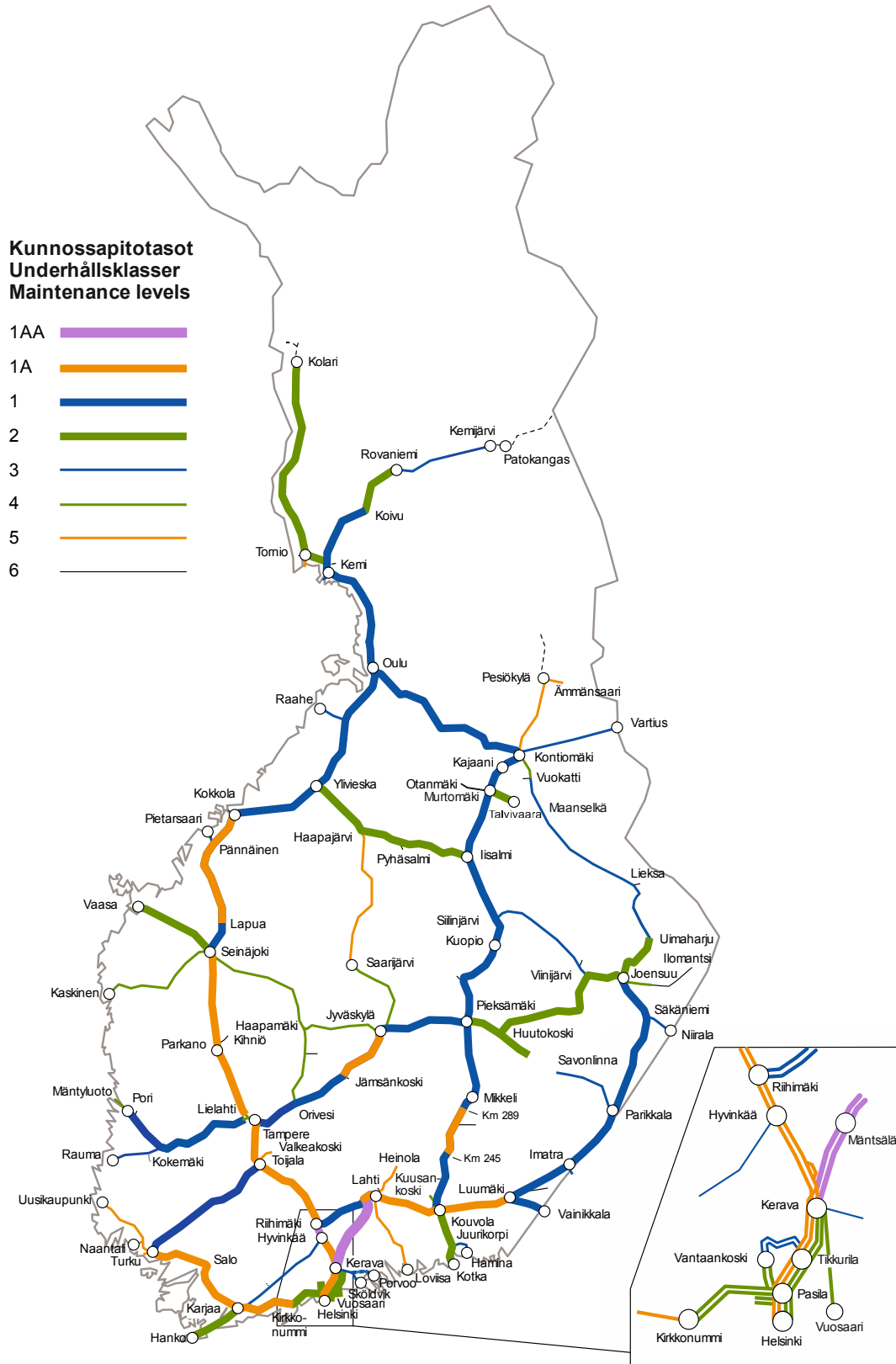


Bild 2. Underhållsklasser i statens bannät.

Elektrifiering

Elektrifierade järnvägar

Helsinki asema–Turku satama
Huopalahti–Havukoski
Helsinki asema–Riihimäki asema
Kytömaa–Hakosilta
Kerava–Sköldvik
Riihimäki asema–Tampere asema
Toijala–Turku tavana
Tampere asema–Seinäjoki asema
Lielehti–Kokemäki
Kokemäki–Pori
Kokemäki–Rauma
Seinäjoki asema–Oulu asema
Oulu Nokela–Oulu Oritkari
Tuomioja–Raahe
Raahe–Rautaruukki
Riihimäki asema–Kouvola asema
Kouvola asema–Kuusankoski
Kouvola–Kotkan satama
Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo
Juurikorpi–Hamina
Kouvola asema–Joensuu asema
Luumäki–Vainikkala raja
Kouvola asema–Pieksämäki asema
Pieksämäki asema–Kontiomäki
Tampere–Jyväskylä
Jyväskylä–Pieksämäki asema
Oulu asema–Laurila
Laurila–Rovaniemi
Oulu Nokela–Kontiomäki
Kontiomäki–Vartius
Kerava–Vuosaari
Murtomäki–Talvivaara
Kokkola–Ykspihlaja
Seinäjoki–Vaasa
Rovaniemi–Kemijärvi
Kemijärvi–Patokangas
Pietarsaari–Alholma

De elektrifierade banavsnitten finns också i bild 1.

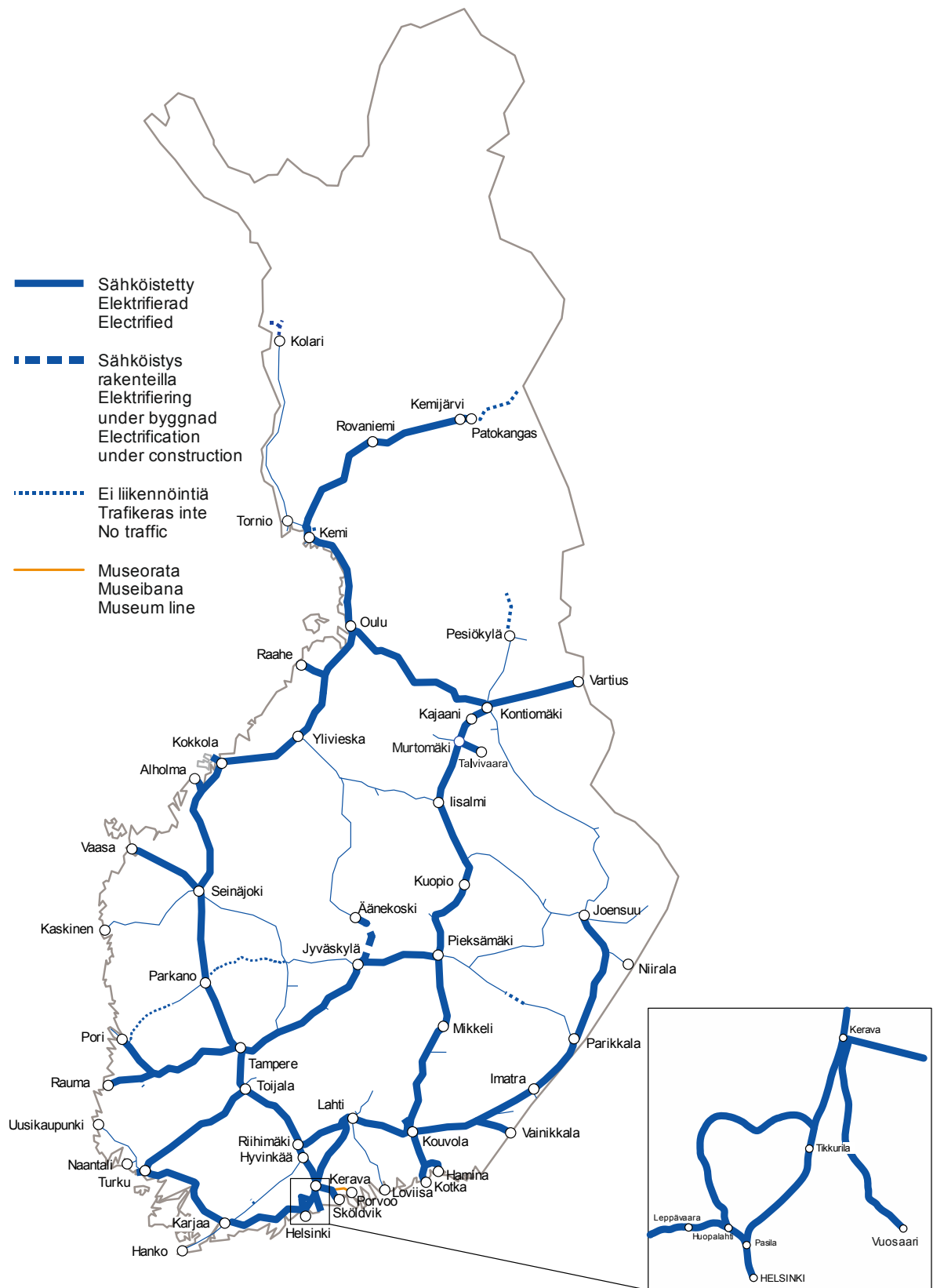


Bild 1. Elektrifiering av banavsnitt.

Säkerhetssystem

De säkerhetssystem som används på banavsnitten framgår av bilderna i denna bilaga.

Linjeblockerade banavsnitt

Helsinki asema–Turku satama	Juurikorpi–(Hamina)
Huopalahti–Havukoski	Kouvola–Imatra tavara spårs 601-613– (Joensuu)
Hyvinkää–Hanko	Luumäki–Vainikkala
Helsinki asema–Riihimäki asema	Kouvola asema–Pieksämäki asema
Kytömaa–Hakosilta	Pieksämäki asema–Kuopio asema– Iisalmi
Kerava–Sköldvik	Tampere Järvensivu–Jyväskylä
Riihimäki asema–Tampere asema	Jyväskylä–Pieksämäki asema
Toijala–Turku tavara	Oulu asema–Laurila
Tampere asema–Seinäjoki asema	Laurila–Tornio spårs 721, 722, 732, 741 och 742
Lielähti–Kokemäki	Oulu Nokela–(Kontiomäki)
Kokemäki–Mäntyluoto	Säkäniemi–(Niirala)
Kokemäki–Rauma	Turku asema–Uusikaupunki
Seinäjoki asema–Oulu asema	Kerava–Vuosaari
Kokkola–Ykspihlaja väliratapiha	Kemijärvi–Patokangas
Tuomioja–Raahe spårs 001 och 002	
Riihimäki asema–Kouvola asema	
Kouvola–Kymi spår 001–(Kotka)	

Dubbel- eller flerspåriga banavsnitt som är linjeblockerade i båda riktningarna

Helsinki asema–Kirkkonummi
Huopalahti–Havukoski
Helsinki asema–Lielähti
Kytömaa–Hakosilta
Pohjois–Louko–Ruha
Riihimäki asema–Luumäki
Tampere Järvensivu–Orivesi
Kokkola–Karhukangas

De linjeblockerade banavsnitten och banavsnitten vars linjeblockering är under byggnad, framgår av bild 1.

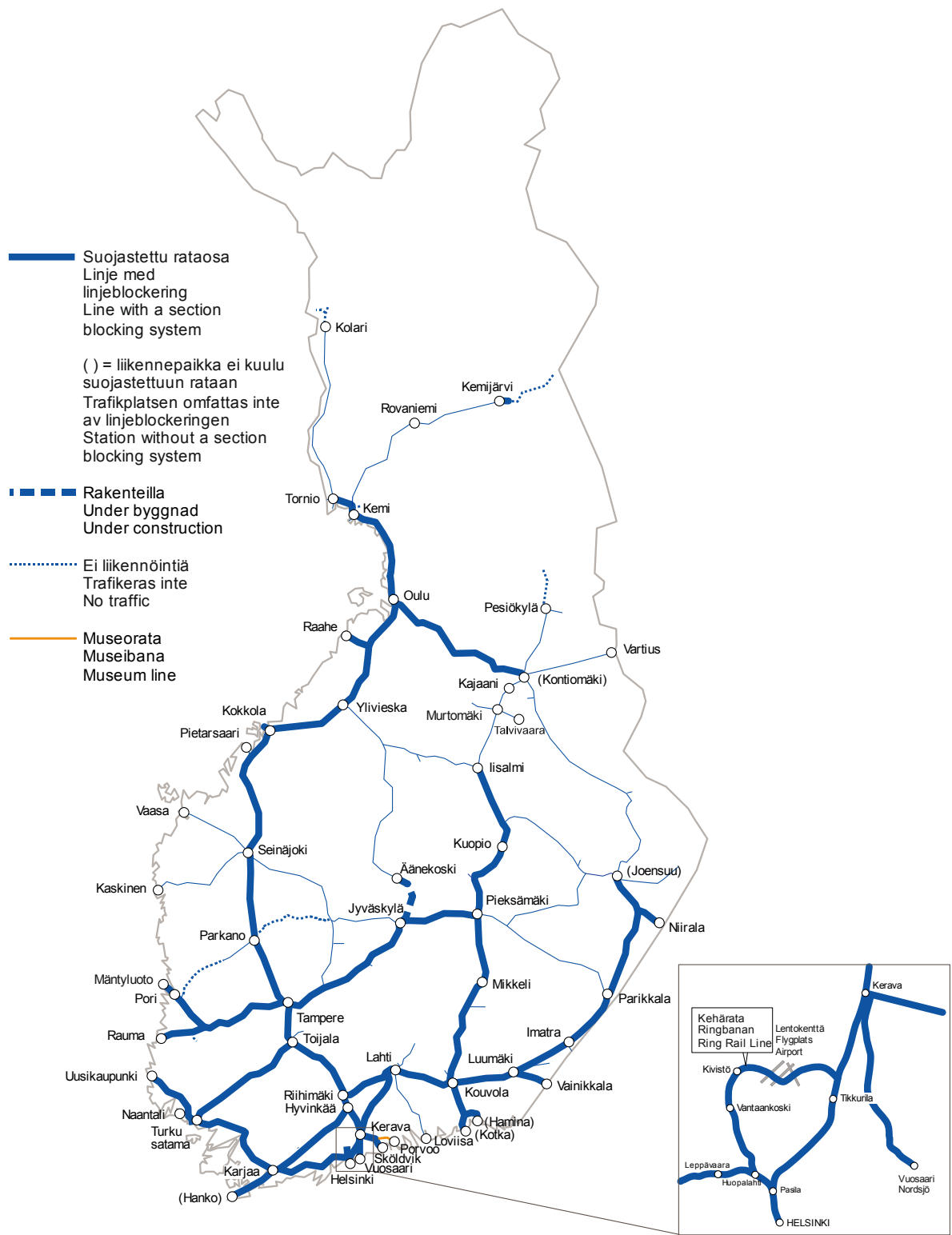


Bild 1. Linjeblockerade banavsnitt.

Anmälan om användning av det vänstra spåret

På följande banavsnitt ska man anmäla användning av det vänstra spåret genom en förhandsanmälan till lokföraren eller genom en anmälan till trafikstyrningen. I anmälan till lokföraren måste man alltid meddela hur långt tåget har tillstånd att köra på det vänstra spåret.

Fjärrstyrda banavsnitt

Helsinki–Turku satama
Huopalahti–Havukoski
Hyvinkää–(Hanko)
Helsinki–Riihimäki
Kytömaa–Hakosilta
Kerava–Sköldvik
Riihimäki–(Tampere)
Toijala–Turku
(Tampere)–(Seinäjoki)
Lielähti–Kokemäki
Kokemäki–Mäntyluoto
Kokemäki–Rauma
(Seinäjoki)–(Ylivieska)–(Oulu)
Kokkola–Ykspihlaja välratapiha
Tuomioja–Raahe
Riihimäki–Kouvola
Kouvola–(Inkeroinen)–Kymi raide 002–(Kotka)
Juurikorpi–(Hamina)
Kouvola–Luumäki
Luumäki–(Joensuu)
Luumäki–(Vainikkala)
Kouvola–Pieksämäki
Pieksämäki–(Kuopio)–Iisalmi
Siilinjärvi–Kemira
(Tampere)–Jyväskylä
Jyväskylä–Pieksämäki
(Oulu)–Laurila
Laurila–Tornio
(Oulu)–(Kontiomäki)
Säkäniemi–(Niirala)
Turku–Uusikaupunki
Kerava–Vuosaari
(Murtomäki)–Talvivaara
Kemijärvi–Patokangas

De fjärrstyrda banavsnitten och banavsnitten där fjärrstyrning är under byggnad, framgår av bild 2.

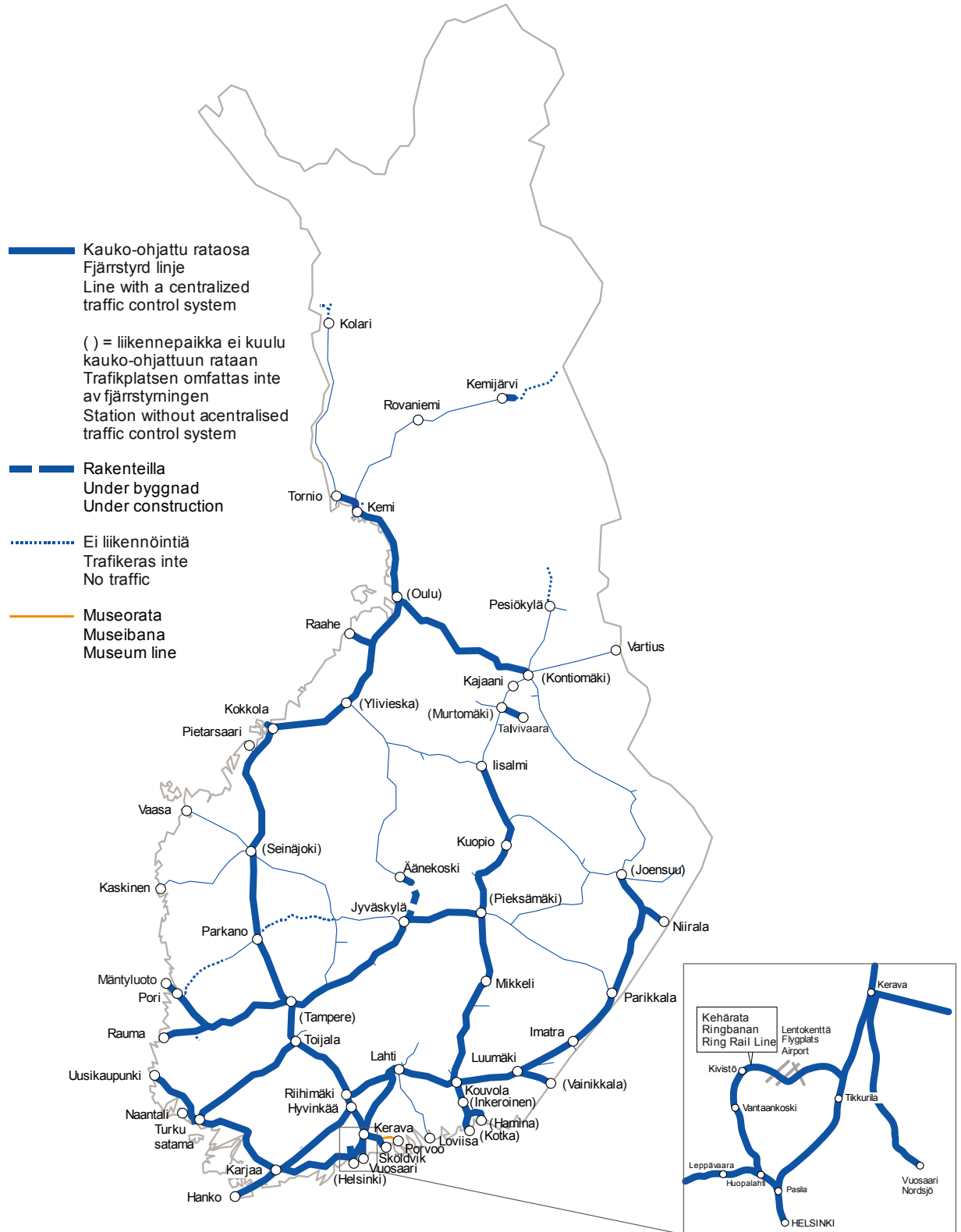


Bild 2. Fjärrstyrda banavsnitt.

Banavsnitt med automatisk tågkontroll

ATP är ett system av klass B "ATP-VR/RHK-Junankulunvalvonta (JKV)" enligt bilaga B till den tekniska specifikationen av den 28 mars 2006 för driftskompatibilitet avseende delsystemet "Trafikstyrning och signalering" i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg

Följande järnvägar är utrustade med ATP:

Helsinki asema–Turku satama	Pieksämäki asema–Kontiomäki
Huopalahti–Havukoski	Pieksämäki–Joensuu asema
Hyvinkää–Hanko asema	Huutokoski–Rantasalmi
Helsinki asema–Riihimäki asema	Savonlinna-Parikkala
Kytömaa–Hakosilta	Siilinjärvi–Viinijärvi
Kerava–Sköldvik	Tampere–Jyväskylä
Riihimäki asema–Tampere asema	Orivesi–Seinäjoki
Toijala–Turku tavana	Haapamäki–Jyväskylä
Tampere asema–Seinäjoki asema	Jyväskylä–Pieksämäki asema
Lielahi–Kokemäki	Jyväskylä–Äänekoski
Kokemäki–Mäntyluoto	Iisalmi–Ylivieska
Kokemäki–Rauma	Oulu asema–Laurila
Seinäjoki asema–Vaasa	Laurila–Tornio
Seinäjoki asema–Oulu asema	Tornio–Kolari
Kokkola–Ykspihlaja väliratapiha	Laurila–Patokangas
Tuomioja–(Raahe)	Oulu Nokela–Kontiomäki
Riihimäki asema–Kouvola asema	Kontiomäki–Vartius
Paimenportti–(Kotka Mussalo)	Säkäniemi–(Niirala)
Juurikorpi–(Hamina)	Turku–Uusikaupunki
Kouvola asema–Joensuu asema	Kerava–Vuosaari
Luumäki–(Vainikkala)	Seinäjoki asema–Kaskinen
Joensuu asema–Nurmes	Murtomäki–Talvivaara
Kouvola asema–Pieksämäki asema	

Avsnitten med ATP och avsnitten där ATP är under byggnad framgår av bild 3.

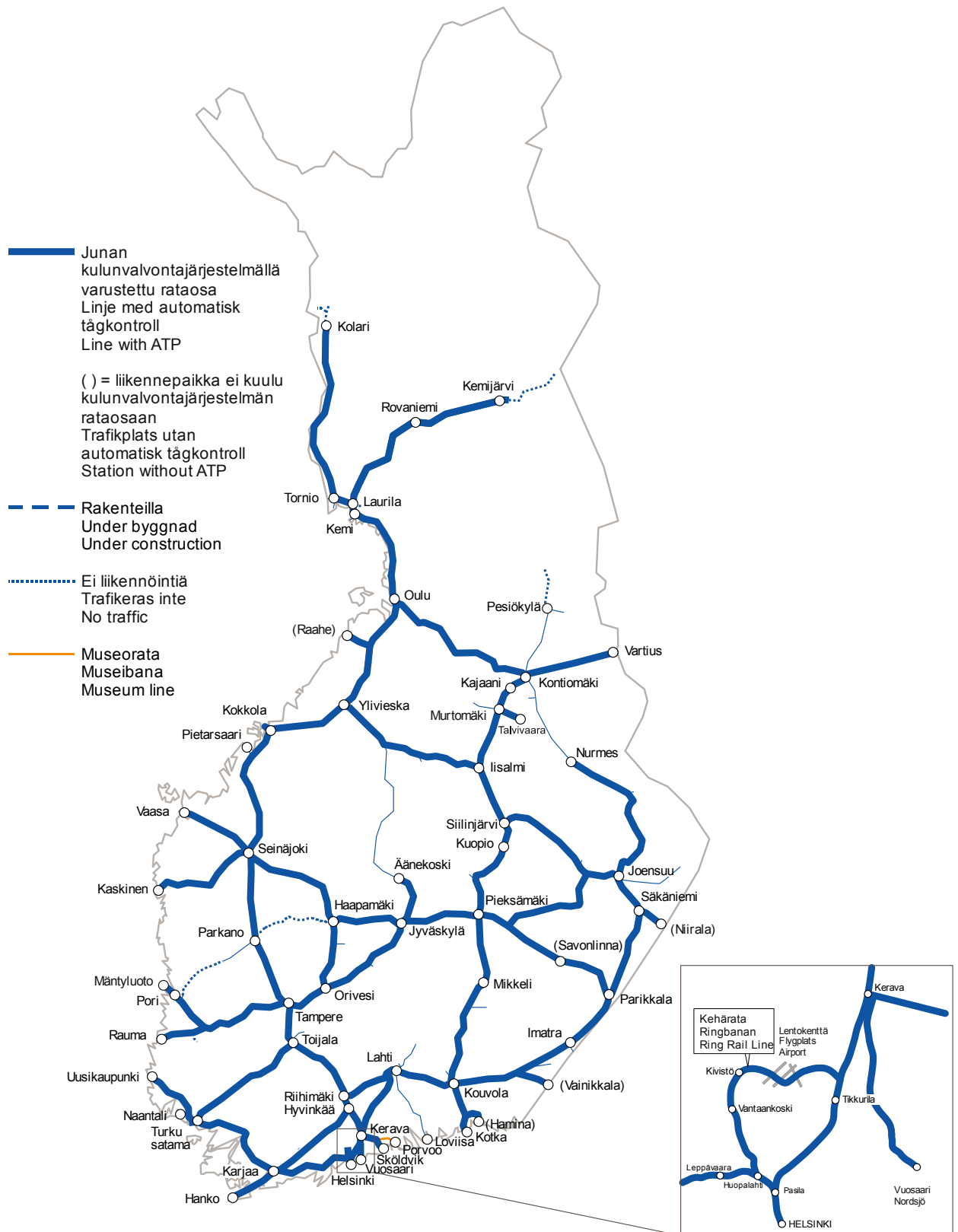


Bild 3. Banavsnitt med automatisk tågkontroll.

Banavsnitt med radiostyrning

(Seinäjoki)–Vaasa
(Joensuu)–Nurmes
(Iisalmi)–Kontiomäki
(Pieksämäki)–(Joensuu)
Huutokoski–Rantasalmi
Savonlinna–Parikkala
(Siilinjärvi)–Viinijärvi
(Orivesi)–(Seinäjoki)
Haapamäki–(Jyväskylä)
(Jyväskylä)–Äänekoski
(Iisalmi)–(Ylivieska)
(Tornio)–Kolari
(Laurila –Kemijärvi
Kontiomäki–Vartius
(Seinäjoki)–Kaskinen

De radiostyrda banavsnitten framgår av bild 4.



Bild 4. Banavsnitt med radiostyrning.

Banavsnitten med kombinerade signaler framgår av bild 5.

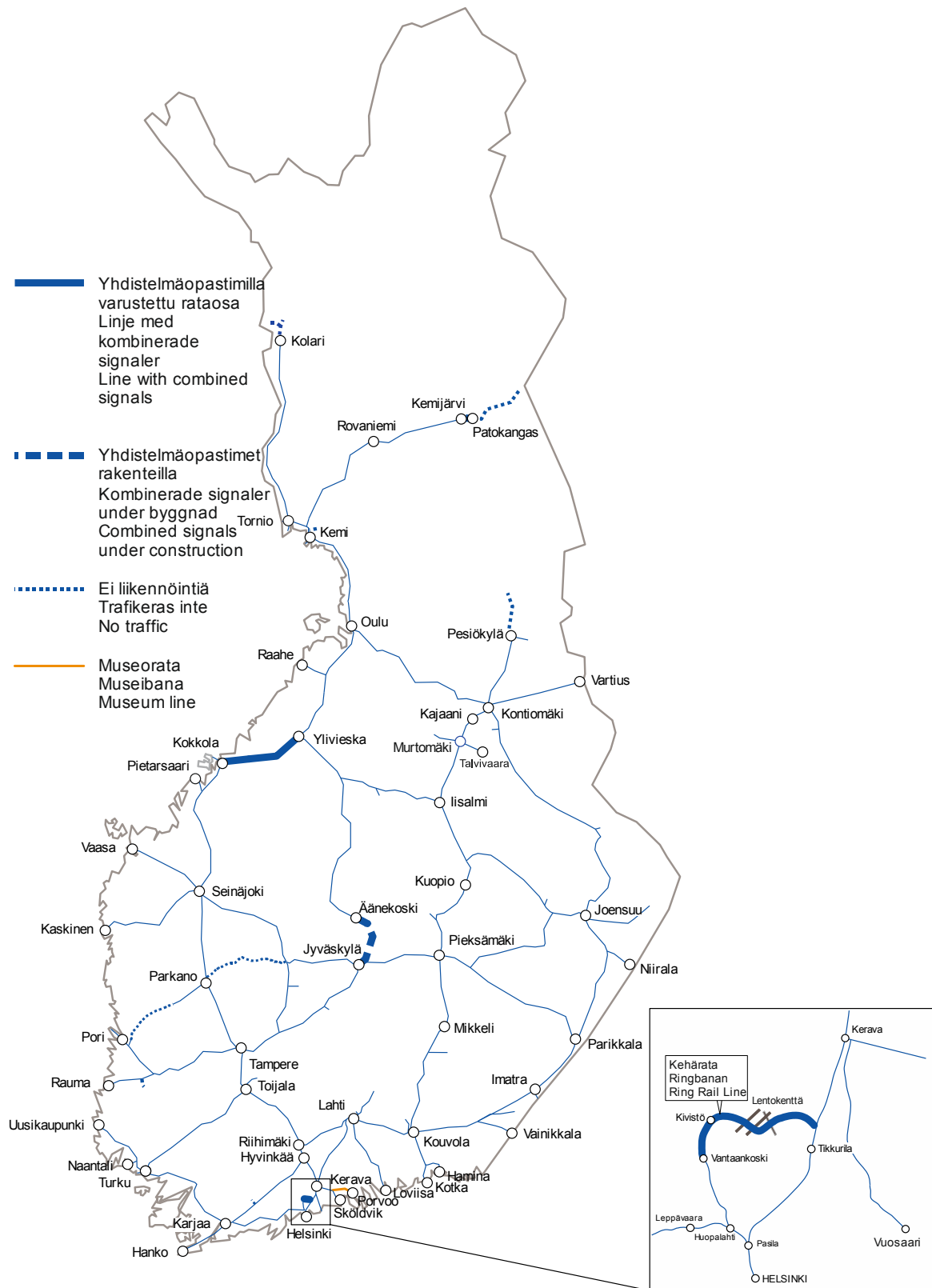


Bild 5. Banavsnitt med kombinerade signaler.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer

Tabell 1. Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer

Banavsnitt	Plats	Kilometerintervall	Hastighetsbegränsning
Helsinki– Riihimäki	Jokela	47+950–49+950	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Kerava– Sköldvik	Kerava	30+700–31+650	alla tåg 40 km/h
Kerava– Sköldvik	Nikkilä	38+850–40+160	alla tåg 40 km/h
Toijala–Turku	Toijala	150+400–150+900	alla tåg 40 km/h
Toijala–Turku	Loimaa	208+000–210+600	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Toijala–Turku	Turku	271+900–273+700	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Seinäjäki– Kaskinen	Kurikka	450+500–452+000	alla tåg 40 km/h
Seinäjäki– Oulu	Liminka	726+900–729+200	tåg ≥ 3000 ton 50 km/h
Seinäjäki– Oulu	Kempele	740+600–741+700	tåg ≥ 3000 ton 50 km/h
Riihimäki– Kouvola	Hollola	116+200–118+500	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Riihimäki– Kouvola	Lahti	125+000–125+400	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Riihimäki– Kouvola	Koria	182+900–186+400	alla tåg 60 km/h
Kouvola– Kotka	Myllykoski	201+500–203+100	tåg ≥ 3000 ton 40 km/h
Kouvola– Kotka	Keltakangas	207+300–207+700	alla tåg 60 km/h
Oulu– Kontiomäki	Oulu	762+800–763+800	tåg ≥ 3000 ton 45 km/h
Oulu– Kontiomäki	Muhos	786+000–790+000	tåg ≥ 3000 ton 60 km/h
Kerava–Lahti	Järvenpää	35+800–36+200	godståg > 3000 ton 40 km/h
Joensuu– Viinijärvi	Joensuu	631+100–631+700	godståg > 3000 ton 40 km/h

Maximal hastighet i tunnlär

Tabell 1. Järnvägstunnlär på statens järnvägar

Tunnel	Längd (m)	Km-position	Banavsnitt
Espoo	99	21+145–21+244	Helsinki–Turku satama
Lillgård	187	46+790–46+977	Helsinki–Turku satama
Riddarbacken	273	47+770–48+043	Helsinki–Turku satama
Bäljens	298	88+924–89+218	Helsinki–Turku satama
Köpskog	43	90+492–90+535	Helsinki–Turku satama
Åminne	101	92+391–92+492	Helsinki–Turku satama
Högbacka	200	94+365–94+565	Helsinki–Turku satama
Kaivosmäki	99	113+961–114+060	Helsinki–Turku satama
Haukkämäki	436	114+304–114+740	Helsinki–Turku satama
Harmaämäki	265	115+150–115+415	Helsinki–Turku satama
Lemunmäki	775	125+820–126+595	Helsinki–Turku satama
Märjännmäki	1240	126+940–128+180	Helsinki–Turku satama
Lavianmäki	582	137+720–138+302	Helsinki–Turku satama
Tottola	531	139+084–139+615	Helsinki–Turku satama
Halikko	186	150+207–150+393	Helsinki–Turku satama
Pepallonmäki	531	152+420–152+951	Helsinki–Turku satama
Malminkartano	230	10+636–10+866	Huopalahti–Havukoski
Kivistö	432	18+122–18+554	Huopalahti–Havukoski
Lentoasema	8260	21+388–29+636	Huopalahti–Havukoski
Savio	13575	32+659–46+234	Kerava–Vuosaari
Labbacka	651	48+728–49+379	Kerava–Vuosaari
Kehä II	388	194+646–195+029	Kouvola–Kotka
Suurivuori	765	236+028–236+793	Juurikorpi–Hamina
Paksunniemi	26	399+111–399+137	Kouvola–Joensuu
Voisalmensaari	198	290+167–290+365	Lappeenranta, Metsä-Saimaan rata
Venekallio	180	204+400–204+580	Kouvola–Pieksämäki
Vuohijärvi	191	222+400–222+591	Kouvola–Pieksämäki
Kulonpalonvuori	418	232+075–232+493	Kouvola–Pieksämäki
Mustämäki	249	416+960–417+211	Pieksämäki–Kontiomäki
Mustavuori I	283	417+791–418+075	Pieksämäki–Kontiomäki
Mustavuori II	374	418+341–418+718	Pieksämäki–Kontiomäki
Pieni Neulamäki	1003	454+288–455+291	Pieksämäki–Kontiomäki
Kyrönniemi	336	483+892–484+214	Savonlinna–Parikkala
Matomäki	262	303+987–304+249	Tampere–Jyväskylä
Lahdenvuori	4293	308+214–312+507	Tampere–Jyväskylä
Sahinmäki	153	316+064–316+217	Tampere–Jyväskylä
Lautakomäki	399	321+171–321+570	Tampere–Jyväskylä
Paavalinvuori	771	328+364–329+135	Tampere–Jyväskylä
Paasivuori	2475	330+107–332+581	Tampere–Jyväskylä
Keljonkangas I	1093	333+973–335+066	Tampere–Jyväskylä
Keljonkangas II	224	335+302–335+525	Tampere–Jyväskylä
Möykynmäki	350	365+969–366+319	Haapamäki–Jyväskylä
Pönttövuori	1429	394+476–395+905	Jyväskylä–Pieksämäki

Tunnel	Långd (m)	Km-position	Banavsnitt
Kangasvuori	2735	380+028–382+763	Jyväskylä–Äänekoski

Maximal hastighet i tunnlår

I denna tabell finns tunnlårna med hastighetsbegränsning. I övriga tunnlår används den hastighet som gäller för respektive banavsnitt.

Tabell 1. *Följande tunnlår har trafikeringsbegränsningar på grund av den tryckvågseffekt som trafikeringen orsakar. Begränsningarna gäller sådana tåg som har ens en vagn av den typ som finns i tabellen:*

Tunnel	km-position	Maximal hastighet [km/h]		
		1-vånings	2-vånings	Sm3
Helsinki–Karjaa				
Lillgård	46+790–46+977	160	120	180
Riddarbacken	47+770–48+043	160	120	180
Karjaa–Salo				
Bäljens	88+924–89+218	160	140	200
Köpskog	90+492–90+535	160	140	200
Åminne	92+391–92+492	160	140	200
Högbacka	94+365–94+565	160	140	200
Kaivosmäki	113+961–114+060	160	140	200
Haukkämäki	114+304–114+740	160	140	200
Harmaämäki	115+150–115+415	160	140	200
Lemunmäki	125+820–126+595	160	160	160
Märjänmäki	126+940–128+180	160	160	160
Lavianmäki	137+720–138+302	160	160	180
Tottola	139+084–139+615	160	120	180
Salo–Turku				
Halikko	150+207–150+393	160	140	200
Pepallonmäki	152+420–152+951	160	140	200
Orivesi–Jyväskylä				
Keljonkangas II	335+301–335+526	140	140	140

Tabell 2. Följande tunnlar har hastighetsbegränsningar pga. sitt skick:

Rataosa	Tunneli	Km-väli	Rajoitus km/h
Jämsänkoski–Jyväskylä	Lahdenvuori	308+200–312+700	120
Jämsänkoski–Jyväskylä	Paasivuori	330+100–332+700	120
Haapamäki–Jyväskylä	Möykynmäki	365+900–366+400	50
Jyväskylä–Äänekoski	Kangasvuori	380+000–382+800	50

Restriktioner till följd av broar

I tabell 1 finns en lista på broarna med restriktioner för rullande materiel i fråga om axellast och hastighet. Restriktionerna kan bero på att bron ursprungligen har låg bärighet, är i dåligt skick eller är öppningsbar.

De högsta tillåtna hastigheterna meddelas med hastighetstavlor.

De nämnda axellasterna får inte överskridas, utan överlast måste lossas vid den trafikplats där överlasten konstateras.

Bestämmelserna om viktbegränsade broar gäller inte vagnar med 6- eller 8-axlar av rysk standard. Dessa vagnar får endast transporteras på de broar som omnämns i dessa punkter i egenskap av specialtransporter enligt villkoren i transporttillståndet.

Tabell 1. Restriktioner till följd av broar.

Namn	Banavsnitt	Km	Största tillåtna axeltryck kN	Klass (EN 15528)	Största tillåtna hastighet		Orsak till restriktionen
					Person-tåg	Gods-tåg	
Tikkalansaari klaffbro	Kuopio-Siilinjärvi	472+817	350	E5	50	50	Öppningsbar bro.
Honkasalmi järnvägsbro	Siilinjärvi-Iisalmi	527+080	225	D4	120	120	Dåligt skick.
Saima kanals järnvägsbro	Lappeenranta-Imatra	294+170	225	D4	80	40	Dåligt skick.
Mansikkakoski järnvägsbro	Imatra-Parikkala	324+183	225	D4	40	40	Dåligt skick.
Syrjäsalmi järnvägsbro	Parikkala-Säkäniemi	445+395	225	D4	80	60	Dåligt skick.
Pielisjoki järnvägsbro	Joensuu-Uimaharju	625+146	250	E4	50	50	Öppningsbar bro.
Uimasalmi järnvägsbro	Joensuu-Uimaharju	673+486	250	E4	60	60	Öppningsbar bro.
Siikajoki järnvägsbro	Tuomioja-Oulu	705+684	250	E4	80	80	Dåligt skick.
Vääräjoki järnvägsbro	Kokkola-Ylivieska	611+217	225	D4	80	80	Dåligt skick.
Heikinkatu underfart	Tuomioja-Oulu	752+850	225	D4	40	40	Dåligt skick.
Simojoki järnvägsbro	Oulu-Kemi	832+960	225	D4	90	90	Dåligt skick.
Jämsänjoki järnvägsbro	Orivesi-Jämsänkoski	287+003	250	E4	40	40	Dåligt skick.
Kyrönsalmi järnvägsbro	Parikkala-Savonlinna	483+659	225	D4	20	20	Öppningsbar bro.

Namn	Banavsnitt	Km	Största tillåtna axeltryck kN	Klass (EN 15528)	Största tillåtna hastighet		Orsak till restriktionen
					Person-tåg	Gods-tåg	
Heinlampi underfart	Jyväskylä-Pieksämäki	448+690	250	E4	80	80	För lite ballast.
Pirtinvirta järnvägsbro	Varkaus-Viinijärvi	425+570	225	D4	40 ¹	40 ¹	Öppningsbar bro.
Taipale kanals järnvägsbro	Varkaus-Viinijärvi	426+855	225	D4	30 ¹	30 ¹	Öppningsbar bro.
Nickby järnvägsbro (Sibbo å)	Kerava-Sköldvik	039+744	225	D4	40	40	Dåligt skick.
Pojo järnvägsbro, västra sundet	Karjaa-Hanko	175+051	250	E4	50	50	Svängbro.
Jyränkö järnvägsbro	Lahti-Heinola	166+604	225	D4	60	60	Dåligt skick.
Tahkoluoto järnvägsbro	Pori-Mäntyluoto	343+792	250	E4	50	50	Öppningsbar bro.
Seinäjäki järnvägsbro	Seinäjäki-Kaskinen	419+367	225	D4	50	50	Ursprunglig bärlighet.
Kyrönjoki järnvägsbro	Seinäjäki-Kaskinen	442+875	225	D4	50	50	Ursprunglig bärlighet.
Nenättömänluoma järnvägsbro	Seinäjäki-Kaskinen	446+650	225	D4	60	60	Ursprunglig bärlighet.
Kainastonjoki järnvägsbro	Seinäjäki-Kaskinen	482+348	225	D4	60	60	Ursprunglig bärlighet.
Järnvägsbron över Tjock å	Seinäjäki-Kaskinen	502+165	225	D4	60	60	Ursprunglig bärlighet.
Järnvägsbron över Närpes å	Seinäjäki-Kaskinen	518+951	225	D4	60	60	Ursprunglig bärlighet.
Järnvägsbron över Kaskö sund	Seinäjäki-Kaskinen	528+922	225	D4	60	60	Ursprunglig bärlighet.
Vaalansalmi järnvägsbro	Oulu-Vaala	843+637	225	D4	80	80	Dåligt skick.
Kiehimänjoki järnvägsbro	Vaala-Kontiomäki	902+658	225	D4	50	50	Dåligt skick.

[1] Bron och rälsskarven kan låsas, varvid den tillåtna hastigheten är 60 km/h.

Banarbeten

1 Trafikarrangemang i samband med banarbeten

Trafikverket förhandlar med järnvägsföretagen och trafikplanerare om tidsprogrammeringen av banarbetena och övrig bandispositionstid som krävs. Vid tidsprogrammeringen av banarbetena följs Trafikverkets process för banarbeten och trafikledning.

Vid tidpunkten för publiceringen av nätbeskrivningen utgör tabell 1 i bilaga 13 den bästa uppskattningen av vilka banarbeten som påverkar trafiken under tidtabellsperioden 2017 och vilka bankapacitetsbehov de i sin tur orsakar banhållningen. Arbetsprogrammet, anpassningen av arbetstidtabellerna och bandispositionstiderna som krävs ändras i takt med att finansieringen och planeringen preciseras. Följaktligen är tabell 1 i bilaga 13 inte bindande för Trafikverket.

Trafikens och banhållningens behov samordnas innan tidtabellsperioden inleds. Trafikverket fattar separat beslut om alla banarbeten som väsentligt påverkar trafiken och de nödvändiga bandispositionstiderna i samband med dem innan nästa tidtabellsperiod börjar, det vill säga för tidtabellsperioden 2017 i december 2016.

Den beviljade bankapaciteten står till järnvägsoperatörens förfogande, såvitt den inte överlappar med bandispositionstiderna som banarbetet kräver. Infrastrukturförvaltaren informerar järnvägsoperatörerna senast två månader innan banhållningsarbetet påbörjas om de beviljats sådan bankapacitet som överlappar med banarbeten och kapaciteten därför inte längre står till järnvägsföretagens förfogande.

Korta bandispositionstider som krävs för akuta underhållsåtgärder planeras på trafikens villkor och preciseras i systemet för förhandsinformation. Målet är att på ett synkroniserat sätt kunna fastslå bankapaciteten som både trafiken och bandispositionstiderna kräver. Då bankapaciteten som krävs för banhållningsarbetena införts i systemet, är den reserverad för arbetena och järnvägsoperatörerna kan inte ansöka om eller utnyttja bankapaciteten under tidpunkten i fråga. Om systemet för förhandsinformation inte i alla avseenden är i bruk på rangerbangården, sker informationsutbytet via trafikplaneraren på området eller vid störningar via trafikstyrningen.

Enligt det som beskrivs i beslutet om banarbeten under tidtabellsperioden 2017 uppstår ingen ersättningskyldighet för banarbeten som påverkar trafiken, eller för investeringsarbeten som specificerats minst tre månader i förväg och inte heller för underhållsarbeten som specificerats minst två månader i förväg. Arbeten som specificeras tre månader i förväg (investeringsarbeten) föranleder i allmänhet dagliga bandispositionstider i veckor eller månader och flera avbrott under veckosluten under byggnadsskedet. Arbeten som specificeras två månader i förväg (underhållsarbeten) görs på trafikens villkor och deras inverkan på trafiken är av engångskaraktär på enskilda ställen runt om i bannätet. Sådana arbeten är bl.a. sliper-, räls- och växelbyten samt reparationer av broar och kulvertar. Vissa krävande underhållsarbeten, exempelvis för en del av broarna, utbyte av bärlinan eller vissa arbeten på bankonstruktionen kan, i likhet med investeringsarbetena, påverka trafiken en längre tid. Sådana arbeten beaktas på samma sätt som investeringsarbeten vid årsplaneringen av banarbetena. Om underhållsarbetet påverkar trafiken på ett väsentligt sätt, om vilket trafikidkaren inte

informerats senast tre månader i förväg, förhandlar man separat med trafikidkaren om trafikarrangemangen för att hitta en lösning som minimerar inverkan på trafiken. Om investerings- och underhållsarbeten som påverkar den snabba internationella passagerartrafiken informeras minst fyra månader innan arbetet inleds.

Parterna ansvarar själva för sin kommunikation gällande banarbetena. Infrastrukturförvaltaren ansvarar för kommunikationen gällande banan och dess användbarhet samt för informationen om banarbetena. Järnvägsföretagen ansvarar för kommunikationen angående trafikeringen och tidtabellerna för sina tåg. Parterna koordinerar och går på förhand igenom de praktiska åtgärderna gällande kommunikationen om banarbetena.

2 Uppskattning över planerade banarbeten

I nätbeskrivningens bilaga 1 presenteras en uppskattning över de banarbeten som utförs under tidtabellperioden 2017 och som eventuellt påverkar trafiken. Uppgifterna i tabellen kan ändras då finansieringen och planeringen specificeras. Den uppdaterade listan publiceras på Trafikverkets webbsidor.

<http://www.liikennevirasto.fi/ammattiliikenne-raiteilla/liikennesuunnittelu/ratatyot#.VjdiQbU8Kpo>

Tabell 1. Banarbeten under 2017

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
SÖDRA FINLAND		
Projektet för att förbättra funktionaliteten på Helsingfors bangård (HELRA)	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut. Ändringar i spår användningen
Byggande av Mellersta Böle	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut. Ändringar i spår användningen
Böle: västra tilläggs-spåret	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Helsingfors–Ilmala: servicespårens överbyggnad förnyas	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Böle-Kervo: rälbyte i västligaste spåret	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Böle-Kottby: byggande av gång- och cykelväg, sprängningsarbeten	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Förnyande av omformarstationerna: Kytömaa SA, Pikkusuo SA, Ilmala SA, Åggelby/Oulunkylä SA, Riihimäki VK samt Räckhals nya omformarstation.	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Förbättrad kapacitet på banavsnittet Böle–Riihimäki	x	Avbrott vardagsnätter och veckoslut. Ainola-Purola: västra spåret stängt för trafik 2 månader fr.o.m. midsommaren
Kervo–Sköldvik: Nickby järnvägsbro förnyas	x	Två dygns trafikavbrott

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
Alberga-Kyrkslätt, stationsarrangemang: Jorvas	x	Bara ett spår i bruk och avbrott under veckoslut. Trafikregleringar i närtrafiken
Kyrkslätt-Sjundeå: Järnvägsbron över Jolkby å repareras	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Kyrkslätt-Karis: rälsbyte	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Kyrkslätt-Åbo: tunnlar repareras	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Järnvägsdäcket i Kuppis	-	Inga arbeten som påverkar trafiken
Järnvägsdäcket i Ekenäs	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Åbo-Nystad: 62km överbyggnad ersätts	x	Daglig 8–10h bandispositionstid, avbrott under veckoslut
Helsingfors–Ilmala: servicespårens överbyggnad förnyas	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Böle-Kervo: 24 km överbyggnad förnyas på det västligaste spåret	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
ÖSTRA FINLAND		
Kotka-Mussalö: Underfarten i Hirssaari	x	24h avbrott i trafiken
Myllykoski-Inkeroinen: östra spårets överbyggnad förnyas	x	Bara ett spår i bruk, daglig 8h bandispositionstid
Kouvola-Juurikorpi-Kotka/Fredrikhamn: växelbyten	x	Kouvola-Juurikorpi: bara ett spår i bruk, daglig 8h bandispositionstid, avbrott under veckoslut
Kotka-Mussalö: överbyggnaden förnyas	x	Daglig 8h bandispositionstid
Juurikorpi-Fredrikshamn: rälsbyte	x	Daglig 8h bandispositionstid
Juurikorpi-Fredrikshamn: Järnvägsbron i Myllyoja repareras	x	Daglig 8h bandispositionstid
Juurikorpi-Fredrikshamn: tunnlar repareras	x	Daglig 8h bandispositionstid, avbrott under veckoslut
Hovinsaari: överbyggnaden på spåren r035-r038 ersätts, växlingsarbeten	x	Ändringar i spår användningen
Kouvola-Luumäki 4 långa växlar byts ut	x	Bara ett spår i bruk och avbrott under veckoslut
Kouvola-Luumäki: ballastbyte och rälsbyte på det norra spåret	x	Bara ett spår i bruk, daglig 8h bandispositionstid
Luumäki-Vainikkala: Raippo: 2 långa växlar byts ut	x	Bara ett spår i bruk, avbrott under veckoslut
Vainikkala: ställverket förnyas, spåren på den östra rangerbangården förlängs	x	Ändringar i spår användningen och avbrott under veckoslut
Villmanstrand-Imatra: Järnvägsbroarna över Saima kanal och Mansikkakoski samt underfarten vid Gamla riksväg 6.	x	10h avbrott under veckoslut, 24-36h avbrott under veckoslut då bron flyttas

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
Kuopio-Pieksämäki: tunnlar repareras i Pieni Neulamäki, Mustamäki samt Mustavuori 1 och Mustavuori 2	x	Avbrott under veckoslut
Ändring av Kuopio trafikplats	x	Ändringar i spår användningen och trafikavbrott
Kuopio: Underfarten Puijonkatu-Maaherrankatu repareras	x	I samband med ändringarna på trafikplatsen
Jyväskylä-Pieksämäki: överbyggnaden förnyas	x	Daglig 8–10h bandispositionstid, avbrott under veckoslut
Jyväskylä-Pieksämäki: Halssila underfart repareras	x	I samband med att överbyggnaden förnyas
Jyväskylä-Äänekoski: grundlig förbättring av överbyggnaden, - renovering av trafikplatserna, elektrifiering, ombyggnad av tunneln i Kangasvuori	x	Daglig 8–10h bandispositionstid i april-augusti, avbrott under veckoslut
Parikkala-Säkäniemi: överbyggnaden förnyas	x	Daglig 8–10h bandispositionstid, avbrott under veckoslut
Vuokatti-Kontiomäki: överbyggnaden förnyas	x	Daglig 8–10h bandispositionstid, totalavbrott
VÄSTRA FINLAND		
Åbo-Toijala: underfart byggs i Kyrö	x	36h avbrott under ett veckoslut
Riihimäki-Tammerfors: rälsbyte, genomgående ballaststoppning av båda spåren	x	Bara ett spår i bruk, 6h bandispositionstid nattetid
Riihimäki-Tammerfors: ställverken förnyas, ATP-ändringsarbeten som krävs då axellastnivån höjs till 25t på sträckan Tammerfors-Tavastehus	x	Bara ett spår i bruk, ATP-byggnadsområden, bandispositionstid under vardagsnätter och veckoslut. Därtill 4-6st 8-16h trafikavbrott för ibruktagandet.
Toijala-Tammerfors: Lempäälä kanal och underfart	x	Bara ett spår i bruk och avbrott under veckoslut.
Projektet gällande Tammerfors järnvägsdäck och centralarena: byggande av däcket och växel- och spårändringar i södra änden av personbangården.	x	Ändringar i spår användningen, inga andra åtgärder som påverkar trafiken 2017
Tammerfors-Orivesi: rälsbyte på 37km av det södra spåret	x	Bara ett spår i bruk, daglig 8h bandispositionstid
Tammerfors-Orivesi: ökning av kapaciteten, signalarbeten	x	ATP-byggnadsområde, bara ett spår i bruk. Avbrott då signalarbetena blir klara och tas i bruk. Samordning med rälsbyte
Jämsänkoski-Jyväskylä: grundläggande förbättring av tunnarna, ballastarbeten	x	Daglig 8–10h bandispositionstid i april och i juli. Två månaders totalavbrott maj-juni

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
Tammerfors fjärrstyrningsystem (TAKO) byggs och tas i bruk på avsnitten Tammerfors-Pieksämäki, Jyväskylä-Äänekoski och Tammerfors-Seinäjoki	-	
Fjärrkontrollsystemet (TASKU) på Tammerforsregionens elektrifierade bana förnyas	-	
Förnyande av omformarstationerna: Kukkola SA, Arometsä SA, Riihimäki VK, Iittala VK och Vanattara VK	x	Avbrott vardagsnätter och under veckoslut
Tammerfors-Seinäjoki: byte av flackväxlar på huvudbanan för höghastighetstrafik	x	Avbrott under veckoslut. Begränsningar på mötesspåret
Tammerfors-Seinäjoki: axellastnivån höjd till 25t, ATP-ändringar	x	Avbrott under veckoslut
Karleby-Yxpila: överbyggnaden förnyas	x	Daglig 8h bandispositionstid
Seinäjoki-Uleåborg: förbättrande av servicenivån. Dubbelspåret på avsnittet Karleby-Ylivieska byggs	x	16-20h avbrott under veckoslut, 24h avbrott under midsommaren, ATP-byggnadsområden
Spåret till SSAB fabriken i Tavastehus. Fabrikens, stadens och Trafikverkets gemensamma projekt.	x	Totalavbrott i 3 veckor
NORRA FINLAND		
Seinäjoki-Uleåborg: förbättrande av servicenivån. Ylivieska: Järnvägsbroarna i Kalajoki förnyas och Limingo-Uleåborg: Spårjustering i Temmesjoki	x	12,5-17,5h avbrott under veckoslut, avbrott under midsommaren, 48h avbrott under ett veckoslut på trafikplatsen i Ylivieska och i Limingo
Ylivieska: ställverket förnyas	x	Begränsad spår användning, ATP-byggnadsområden, bandispositionstid under vardagar och avbrott under veckoslut
Tuomioja-Brahestad: axellastnivån höjd till 25 t	x	Daglig bandispositionstid och avbrott under veckoslut. ATP-byggnadsområden. Samordning med arbetena på avsnittet Seinäjoki-Uleåborg.
Uleåborg: Heikinkatu underfart	x	Bara ett spår i användning norr om Uleåborgs station Avbrott under 2-4 dygn under midsommaren
Uleåborg-Muhos: överbyggnaden förnyas	x	10-12 h må-fre bandispositionstid under 15 veckor fr.o.m. juli. Enskilda avbrott under veckoslut. 3h bandispositionstid för räldistribution i april-maj under separat fastställda dagar
Uleåborg-Laurila: 112 km överbyggnad förnyas	x	Daglig 8h bandispositionstid, avbrott under veckoslut

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
Laurila-Torneå: Grundlig förbättring och målning av järnvägsbroarna över Raumonjoki, Kaakamojoki och i Keropudas	x	Daglig 8h bandispositionstid
Misi-Kemijärvi: överbyggnaden förnyas	x	Daglig 10h bandispositionstid
Rovaniemi-Kemijärvi: järnvägsbron i Ounaskoski målas	x	Daglig 10h bandispositionstid
Murtomäki-Kontiomäki: 44km överbyggnad förnyas	x	Daglig 10h bandispositionstid
Arola-Vartius: rälsbyte	x	Daglig 8h bandispositionstid
ÖVRIGA BEHOV AV BANDISPOSITIONSTID		
Investeringar för att förbättra punktligheten.	x	-
Plankorsningar förnyas och avskaffas, stationsarrangemang	x	-
Reparationer av broar, kulvertar och överbyggnad	x	-
Reparationer av tunnlar	x	Avbrott under veckoslut på olika banansnitt
Anordningar på den elektrifierade järnvägen förnyas och underhålls, bärlina, fundament	x	-
Investeringar för trä- och virkesförsörjningen, reparationer	x	-
Tjälskador och ställen med mjuk mark repareras på banavsnitten: Siilinjärvi-Iisalmi, Kuopio-Siilinjärvi, Iisalmi-Kontiomäki, Kontiomäki-Vartius, Iisalmi-Ylivieska, Joensuu-Siilinjärvi Joensuu-Kontiomäki, Kyrkslätt-Åbo, Karis-Hangö, Helsingfors-Kyrkslätt, Helsingfors-Riihimäki Riihimäki-Tammerfors, Riihimäki-Lahtis Lahtis-Kouvola, Toijala-Åbo Hyvinge-Karis, Kervo-Sköldvik, Kouvola-Kotka, Juurikorpi-Fredrikshamn Kouvola-Pieksämäki, Kouvola-Joensuu Luumäki-Vainikkala, Säkäniemi-Niirala	x	-
Byte av enskilda växlar på bangårdarna i: Helsingfors, Kouvola, Kotka, Fredrikshamn, Vainikkala, Harakka bangård i Imatra, Joensuu, Pieksämäki, Tammerfors, Seinäjoki, Jyväskylä, Åbo, Riihimäki, Uleåborg.	x	Daglig 8–16h bandispositionstid
Granskning av banan till fots på banor med Th > 140 km/h	x	-
Stoppning av spår och växlar inom drift och underhåll	x	-

Plats	Påverkar trafiken	Beskrivning av arbetets omfattning
Byte av enskilda sliprar och sliten kurvräls	x	-
Övervakningsanordningar för rullande materiel	x	-
Huvudsignaler vid spårknippen avlägsnas	-	-
Kervo-Nordsjö: Underhållsarbete i Savio tunnel	x	8 h bandispositionstid måndagar
Underhåll av den elektrifierade banan Helsingfors-Riihimäki	x	4 h bandispositionstid natten mellan den första måndagen och tisdagen i månaden.

KONTAKTUPPGIFTER
Trafikplanerare (Finrail Oy)

YHTEYSTIEDOT

Liikennesuunnittelijat (Finrail Oy)

Helsinki

liikennesuunnittelu.helsinki@liikenteenohjaus.fi

Miikkola Reijo 040 866 3840
Lahtinen Hannu 040 866 3751
Hyppänen Pertti 040 862 0926

Tampere

liikennesuunnittelu.tampere@liikenteenohjaus.fi

Jalanto Esko 040 863 0570
Kunelius Juha 040 863 1118

Oulu

liikennesuunnittelu oulu@liikenteenohjaus.fi

Meripaasi Sakari 040 864 5450
Tumelius Tommi 040 864 5446

Kouvola

liikennesuunnittelu.kouvola@liikenteenohjaus.fi

Lahtinen Juha 040 863 4271
Papunen Arto (Joensuu) 040 864 0379

Liikennesuunnittelualueet

- Helsinki
- Tampere
- Oulu
- Kouvola



Bild 1. Trafikplaneringsområden och kontaktuppgifter

Passagerarinformation på trafikplatserna

Trafikverket ansvarar för den elektroniska och fasta passagerarinformationen på järnvägsstationer och plattformsområden. Den elektroniska informationen produceras via ett passagerarinformations- och högtalarsystem som kallas MIKU. MIKU producerar största delen av informationen automatiskt, men i exceptionella situationer kan personalen vid Informationscentralen eller trafikstyrningen föra in information på skärmarna eller sköta högtalarutropen.

Eventuella ändringar uppdateras på Trafikverkets webbplats

<http://www.liikennevirasto.fi/ammattiliikenne-raiteilla/rautateiden-verkkoselostus#.VjeALLU8Kpo>

Tabell 1. Passagerarinformation på trafikplatserna.

Station	Station	Inget informationssystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer m.fl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Yhteensä		14	63	506	36	6	41	3	443	1112
Ainola				2	0	0	0	0	0	2
Alavus			1	0	0	0	0	0	0	1
Aviapolis				6	0	0	0	0	3	9
Dragsvik		1		0	0	0	0	0	0	1
Eläinpuisto-Zoo			1	0	0	0	0	0	0	1
Eno			1	0	0	0	0	0	0	1
Espoo	Esbo			6	0	0	0	0	14	20
Haapajärvi			1	0	0	0	0	0	0	1
Haapamäki				0	0	0	0	0	0	0
Haarajoki				4	0	0	0	0	4	8
Hankasalmi			1	0	0	0	0	0	0	1
Hanko	Hangö		1	0	0	0	0	0	0	1
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	1		0	0	0	0	0	0	1
Harjavalta				0	0	0	0	0	1	1
Haukivuori			1	0	0	0	0	0	0	1
Heinävesi			1	0	0	0	0	0	0	1
Helsinki	Helsingfors			25	6	2	10	3	38	84
Herrala			1	0	0	0	0	0	0	1
Hiekkaharju	Sandkulla			4	0	0	0	0	2	6
Hikiä			1	0	0	0	0	0	0	1
Humppila				3	0	0	0	0	2	5
Huopalahti	Hoplax			8	0	0	0	0	10	18
Hyvinkää	Hyvinge			4	0	0	0	0	4	8
Hämeenlinna	Tavastehus			5	2	0	0	0	4	11
Höljää		1		0	0	0	0	0	0	1
Isalmi	Idensalmi			1	0	0	0	0	2	3
Iittala				2	0	0	0	0	0	2

Station	Station	Inget informationssystem Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer m.fl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Ilmala			2	0	0	0	0	2	4
Imatra			2	0	0	0	0	2	4
Inkeroinen		1	0	0	0	0	0	0	1
Inkoo	Ingå		2	0	0	0	0	0	2
Isokyrö	Storkyro	1	0	0	0	0	0	0	1
Joensuu			3	0	0	0	0	6	9
Jokela			4	0	0	0	0	2	6
Jorvas			2	0	0	0	0	0	2
Joutseno			2	0	0	0	0	0	2
Juupajoki		1	0	0	0	0	0	0	1
Jyväskylä			3	2	0	10	0	0	15
Jämsä			2	0	0	0	0	1	3
Järvelä		1	0	0	0	0	0	0	1
Järvenpää	Träskända		7	0	0	0	0	4	11
Kajaani	Kajana		1	0	0	0	0	2	3
Kannelmäki	Gamlas		2	0	0	0	0	0	2
Kannus			2	0	0	0	0	1	3
Karjaa	Karis		7	0	0	1	0	4	12
Karkku		1	0	0	0	0	0	0	1
Kauhava			1	0	0	0	0	0	1
Kauklahti	Köklax		3	0	0	0	0	1	4
Kauniainen	Grankulla		3	0	0	0	0	2	5
Kausala			2	0	0	0	0	0	2
Kemi			2	0	0	0	0	2	4
Kemijärvi		1	0	0	0	0	0	0	1
Kempele			1					1	2
Kera			2	0	0	0	0	0	2
Kerava	Kervo		10	0	0	0	0	11	21
Kerimäki		1	0	0	0	0	0	0	1
Kesälahti			1	0	0	0	0	0	1
Keuruu		1	0	0	0	0	0	0	1
Kilo			4	0	0	0	0	0	4
Kirkkonummi	Kyrkslätt		3	0	0	0	0	3	6
Kitee			1	0	0	0	0	1	2
Kiuruvesi		1	0	0	0	0	0	0	1
Kivistö			6	0	0	0	0	3	9
Kohtavaara		1	0	0	0	0	0	0	1
Koivuhovi	Björkgård		2	0	0	0	0	0	2
Koivukylä	Björkby		4	0	0	0	0	5	9
Kokemäki	Kumo		0	0	0	0	0	0	0
Kokkola	Karleby		6	0	0	0	0	2	8
Kolari			0	0	0	0	0	2	2

Station	Station	Inget informationssystem Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer m.fl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Kolho		1	0	0	0	0	0	0	1
Kontiomäki			0	0	0	0	0	1	1
Koria			2	0	0	0	0	0	2
Korso			4	0	0	0	0	2	6
Kotka			0	0	0	0	0	1	1
Kotkan satama		1	0	0	0	0	0	0	1
Kouvola			13	2	0	5	0	2	22
Kuopio			4	0	0	0	0	6	10
Kupittaa	Kuppis		4	0	2	2	0	4	12
Kylänlahti		1	0	0	0	0	0	0	1
Kymi	Kymmene	1	0	0	0	0	0	0	1
Kyminlinna		1	0	0	0	0	0	0	1
Käpylä	Kottby		4	0	0	0	0	2	6
Lahti	Lahtis		12	2	0	0	0	5	19
Laihia	Laihela	1	0	0	0	0	0	0	1
Lapinlahti			2	0	0	0	0	0	2
Lappeenranta	Villmanstrand		3	0	0	4	0	1	8
Lappila		1	0	0	0	0	0	0	1
Lappohja	Lappvik	1	0	0	0	0	0	0	1
Lapua	Lappo		2	0	0	0	0	0	2
Leinelä	Lejle		6	0	0	0	0	3	9
Lempäälä			2	0	0	0	0	0	2
Lentoasema	Flygplatsen		6	0	0	0	0	3	9
Leppävaara	Alberga		8	0	0	1	0	5	14
Lieksa		1	0	0	0	0	0	0	1
Lievestuore		1	0	0	0	0	0	0	1
Loimaa			1	0	0	0	0	1	2
Louhela	Klippsta		2	0	0	0	0	2	4
Luoma	Bobäck		2	0	0	0	0	0	2
Lusto		1	0	0	0	0	0	0	1
Malmi	Malm		4	0	0	0	0	8	12
Malminkartano	Malmgård		4	0	0	0	0	4	8
Mankki	Mankby		2	0	0	0	0	0	2
Martinlaakso	Mårtensdal		4	0	0	0	0	2	6
Masala	Masaby		4	0	0	0	0	0	4
Mikkeli	St. Michel		5	0	2	0	0	7	14
Misi		1	0	0	0	0	0	0	1
Mommila		1	0	0	0	0	0	0	1
Muhos		1	0	0	0	0	0	0	1
Muurola		1	0	0	0	0	0	0	1
Myllykoski		1	0	0	0	0	0	0	1
Myllymäki		1	0	0	0	0	0	0	1

Station	Station	Inget informationssystem Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer m.fl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Myyrmäki	Myrbacka		2	0	0	0	0	1	3
Mäkkylä			2	0	0	0	0	2	4
Mäntsälä			4	0	0	0	0	4	8
Mäntyharju			4	0	0	0	0	1	5
Nastola			2	0	0	0	0	0	2
Nivala		1	0	0	0	0	0	0	1
Nokia		1	0	0	0	0	0	1	2
Nuppulinna			2	0	0	0	0	0	2
Nurmes		1	0	0	0	0	0	0	1
Oitti		1	0	0	0	0	0	0	1
Orivesi			2	0	0	0	0	1	3
Orivesi keskusta			0	0	0	0	0	0	0
Oulainen			3	0	0	0	0	1	4
Oulu	Uleåborg		6	2	0	0	0	5	13
Oulunkylä	Åggelby		4	0	0	0	0	4	8
Paimenportti		1	0	0	0	0	0	0	1
Paltamo		1	0	0	0	0	0	0	1
Parikkala			5	0	0	0	0	2	7
Parkano			3	0	0	0	0	2	5
Parola			2	0	0	0	0	0	2
Pasila	Böle		40	4	0	1	0	56	101
Pasila autojuna- asema	Böle biltågstation		2	0	0	0	0	2	4
Pello		1	0	0	0	0	0	0	1
Petäjävesi		1	0	0	0	0	0	0	1
Pieksämäki			9	2	0	0	0	2	13
Pihlajavesi		1	0	0	0	0	0	0	1
Pitäjänmäki	Sockenbacka		4	0	0	0	0	4	8
Pohjois-Haaga	Norra Haga		2	0	0	0	0	2	4
Pori	Björneborg		0	0	0	0	0	3	3
Puistola	Parkstad		4	0	0	0	0	4	8
Pukimäki	Bocksbacka		4	0	0	0	0	3	7
Punkaharju		1	0	0	0	0	0	0	1
Purola			2	0	0	0	0	0	2
Pyhäsalmi		1	0	0	0	0	0	0	1
Pännäinen	Bennäs		4	0	0	0	0	1	5
Pääskylähti		1	0	0	0	0	0	0	1
Rekola	Räckhals		2	0	0	0	0	1	3
Retretti		1	0	0	0	0	0	0	-
Riihimäki			8	6	0	3	0	11	28
Rovaniemi			3	0	0	0	0	5	8
Runni		1	0	0	0	0	0	0	1

Station	Station	Inget informationssystem Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer m.fl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Ruukki		1	0	0	0	0	0	0	1
Ryttylä			2	0	0	0	0	0	2
Salo			6	0	0	1	0	3	10
Santala	Sandö	1	0	0	0	0	0	0	1
Saunakallio			4	0	0	0	0	0	4
Savio			4	0	0	0	0	1	5
Savonlinna	Nyslott		0	0	0	0	0	1	1
Seinäjoki			9	2	0	0	0	7	18
Siilinjärvi			1	0	0	0	0	1	2
Simpele		1	0	0	0	0	0	0	1
Siuntio	Sjundeå		2	0	0	0	0	0	2
Skogby		1	0	0	0	0	0	0	1
Sukeva		1	0	0	0	0	0	0	1
Suonenjoki			1	0	0	0	0	1	2
Tammisaari	Ekenäs	1	0	0	0	0	0	0	1
Tampere	Tammerfors		15	2	0	0	0	27	44
Tapanila	Mosabacka		4	0	0	0	0	2	6
Tavastila		1	0	0	0	0	0	0	1
Tervajoki		1	0	0	0	0	0	0	1
Tervola		1	0	0	0	0	0	0	1
Tikkurila	Dickursby		18	0	0	0	0	55	73
Toijala			4	0	0	0	0	3	7
Tolsa	Tolls		2	0	0	0	0	0	2
Tornio-Itäinen	Torneå Östra	1	0	0	0	0	0	0	1
Tuomarila	Domsby		3	0	0	0	0	0	3
Turenki			2	0	0	0	0	0	2
Turku	Åbo		9	2	0	3	0	3	17
Turku satama	Åbo hamn		2	0	0	0	0	3	5
Tuuri		1	0	0	0	0	0	0	1
Uimaharju		1	0	0	0	0	0	0	1
Utajärvi		1	0	0	0	0	0	0	1
Uusikylä			2	0	0	0	0	0	2
Vaala		1	0	0	0	0	0	0	1
Vaasa	Vasa		2	2	0	0	0	4	8
Vainikkala		1	0	0	0	0	0	0	1
Valimo	Gjuteriet		4	0	0	0	0	1	5
Vammala		0	0	0	0	0	0	1	1
Vantaankoski	Vandaforsen		6	0	0	0	0	3	9
Varkaus			0	0	0	0	0	3	3
Vehkala	Veckal		6	0	0	0	0	3	9
Vihanti			4	0	0	0	0	1	5
Vihtari		1	0	0	0	0	0	0	1

Station	Station	Inget informationssystem	Endast utrops-system	Huvudmonitorer	Spårmonitorer	Specialmonitorer (bromonitorer m.fl.)	LCD-monitorer	Tunnelmonitorer	TFT-monitorer	Totalt
Viiala				2	0	0	0	0	0	2
Viinijärvi			1	0	0	0	0	0	0	1
Villähde				2	0	0	0	0	0	2
Vilppula			1	0	0	0	0	0	0	1
Vuonisahti			1	0	0	0	0	0	0	1
Ylistaro			1	0	0	0	0	0	0	1
Ylitornio	Övertorneå		1	0	0	0	0	0	0	1
Ylivieska				3	0	0	0	0	2	5
Ähtäri	Etseri		1	0	0	0	0	0	0	1

Beskrivning av trafikstyrningstjänsten för växlingsarbete och prisbildningen

1 Beskrivning av trafikstyrningstjänsten för växlingsarbete

I detta dokument beskrivs de trafikstyrningstjänster, som Trafikverket erbjuder järnvägsoperatörer mot banavgiften och som ingår i den beviljade bankapaciteten. Samtidigt redogörs också för eventuella övriga trafikstyrningstjänster som Trafikverket erbjuder järnvägsoperatörerna, men som inte ingår i banavgiften, utan för vilka tas ut en separat serviceavgift. Om tjänster som inte ingår i banavgiften ska för trafikstyrningstjänsternas del avtalas med Trafikverket, och för tjänster gällande ställverk och växlare med den som producerar övriga tjänster, beroende på trafikplatsen.

Trafikstyrningstjänst som erhålls mot banavgiften

Styrning av tågtrafiken

Tåg som avgår från utgångsstationen

- Flyttande av lok framför ett färdigt sammansatt tågsätt (också vid byte av lok under resans gång)
- Flyttande av tågsätt från uppställnings- eller lastspår till utgångsspår (också flyttande av ett helt avgående tågsätt till utgångsspåret på en rangerbangård, om tåget inte kan avgå från tågets sammansättningspår av orsaker som beror på infrastrukturen).

Växlingsarbete och lok som kör runt mellanliggande driftsplatser:

- Tillstånd till växlingsarbete
- Lokala tillstånd
- Flyttande av lok från ena änden av tågsättet till den andra vid ändrad färdriktning

Avlägsnande av plötsligt skadad materiel från tåget, omedelbara åtgärder.

Tåg som ankommer till bestämmelsestationen:

- Flyttande av lok från ett tågsätts framända till uppställnings- eller servicespår (också vid byte av lok under resans gång)
- Flyttande av ett komplett tåg (utan att ändra sammansättningen på vagnarna) från ankomstspåret till ett uppställningsspår, last/lossningsspår (eller till ett nytt utgångsspår, se nedan)
- Flyttande av lok, som dragit ett ankommande tågsätt till uppställningsspår, last/lossningsspår eller till ett nytt utgångsspår, till ett uppställnings- eller servicespår eller framför ett avgående tågsätt (en separat serviceavgift tas ut vid jourarbete)

Jourhavande enheter:

- Tillstånd till växlingsarbete
- Lokala tillstånd

Om den här beskrivna trafikstyrningstjänsten som erbjuds mot banavgiften inte kan produceras till alla delar på grund av tekniska omständigheter (separata växelomläggningar) av någon annan än järnvägsoperatörens egen personal som följer med den rullande materialen, räknas inte detta arbete som "växlares arbete i linjetrafik", dvs. järnvägsoperatören fakturerar inte Trafikverket för detta.

På samma sätt sköter järnvägsoperatören växelomläggningarna om det inte finns lokal trafikstyrningspersonal, växlare eller ställverkspersonal på rangerbangården.

Flyttande av avgående tågsätt till utgångsspåret och flyttande av ankommande tåg för service eller till ett uppställningsspår ingår i banavgiftens grundavgift.

En tilläggstjänstavgift tas ut för arrangemang kring materiel som skadats, för flyttande av delar av ankomna tågsätt till ett annat utgångsspår samt för sammansättning av tågsätt som är väg på service eller för uppställning i Helsingfors och i bannätet.

De nödvändiga ändringarna behandlas på de årliga mötena gällande avtalen om tillträde till bannätet.

2 Prissättningen gällande trafikstyrningstjänsten för växlingsarbete (tilläggstjänst som inte ingår i banavgiften)

Prissättningen av trafikstyrningstjänsten för växlingsarbete är prestationsbaserad och vid prissättningen beaktas järnvägsoperatörens behov av styrningstjänster, tiden som används för styrningen av växlingsarbetet samt det prestationsbaserade priset för trafikstyrningen. Prestationen som används för trafikstyrningen är en så kallad växlingsväg i en riktning.

- Järnvägsoperatören rapporterar sitt behov av styrning till Trafikverket på överenskommet sätt. Storheten som beskriver styrningsbehovet fastställs från fall till fall (t.ex. växlingsväg, antal, tid, xx)
- Tiden som används för trafikstyrningens prestation samt prestationsmängden fastställs/bekräftas på basis av den veckovisa uppföljning som trafikstyrningen gör minst två gånger i året.
- Till resultaten av denna uppföljning läggs en 12 procents marginal som används för att säkerställa att tjänsten är tillgänglig och kan erbjudas vid dagliga förändringar utan att resurser behöver reserveras i förväg.
- Det prestationsbaserade priset för trafikstyrning av växlingsarbete fastställs enligt kostnadsmotsvarighet på basis av verksamhetskostnaden för trafikstyrningen. Det årliga priset bekräftas före utgången av april under ifrågavarande år. Tills dess används föregående års pris.

Trafikverket tillställer järnvägsoperatören minst fyra gånger per år en proformafaktura som innehåller en prestationsbaserad kalkyl och det totala priset.

Kontroll/verifikation av järnvägsoperatörens uppgifter om behovet av styrningstjänster kan göras på basis av trafikstyrningens veckorapport. Om det sker förändringar i trafikstyrningen på rangerbangården revideras prestations- och faktureringspraxisen enligt den ändrade situationen.

Den rullande materielens inverkan på hastigheten

I tabellerna nedan införs sådan rullande materiel, för vilken Trafiksäkerhetsverket beviljat ett tillstånd för ibruktagande som är i kraft tillsvidare. Efter att materieltypen fått ovan nämnda tillstånd för ibruktagande, förs den in i respektive tabell.

Tabell 1. Högsta tillåtna hastigheter för dragfordon och motorvagnar

Överbyggnadsklass						
Serie	A ¹	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Dv12	50 ^{2,3}	100	110	125	125	125
Dv17 9810 6003070-8	30	40	40	40	40	40
Dr14, tilläggsvikt	–	50	75 ⁴	75 ⁴	75 ⁴	75 ⁴
Dr16	–	70	110	140 ⁵	140 ⁵	140 ⁵
Dr17 9810 6007001-9	30	65	65	65	65	65
Dr17 9810 6006010-1	–	50	50	50	50	50
Dr25 9810 8029002-7	20	25	25	25	25	25
Dr25 9810 8129002-6	20	25	25	25	25	25
Dr25 9810 8129003-4	20	25	25	25	25	25
Dr35 9810 8039011-6	20	60	60	60	60	60
Dr35 9810 8139005-7	–	30	30	30	30	30
Dr35 9810 8139006-5	–	30	30	30	30	30
Dr35 9810 8039013-2	35	60	60	60	60	60
Dr45 9810 8049001-5	–	60	60	60	60	60
Sr1	–	80	100	140	140	140
Sr2	–	80	100	180 ⁶	200	210
Motorvagnar						
Sm1, Sm2	–	90	110	120	120	120
Sm3	–	100	110	180	200	220
Sm4	–	90	110	160	160	160
Sm5	–	90	110	160	160	160
Sm6	–	100	110	180	200	220
Dm12	50	100	110	120	120	120

¹ För spåren som hör till överbyggnadsklass A, se Användning av dragfordon på spår som hör till överbyggnadsklass A

² I kurvor med under 600 meters radie är 40 km/h högsta tillåtna hastighet. På banavsnittet mellan Äänekoski och Haapajärvi är 60 km/h högsta tillåtna hastighet.

³ 20 km/h i K30-växlarnas avvikande skensträng.

⁴ 80 km/h vid bogsering.

⁵ 135 km/h utan vagnar, antingen ensamt eller vid körning med koppellok.

⁶ 160 km/h utan vagnar. 160 km/h vid körning med koppellok.

LOKOMOTORER OCH MOTORDRESSINER

(Bogseringshastigheten inom parentes, om den skiljer sig från den största tillåtna hastigheten då den går för egen maskin)

Tabell 2. Högsta tillåtna hastigheter för lokomotorer och motordressiner

Överbyggnadsklass				
Serie	A ¹	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ och D
Tve1	30 (60)	30 (80)	30 (80)	30 (80)
Tve2	45 (60)	45 (80)	45 (80)	45 (80)
Tve4	35	60	80	80
Tve5	20 (50)	20 (50)	20 (50)	20 (50)
Tka3-6	60	60 (80)	60 (80)	60 (80)
Tka7, nr 168-238, 243-247	60	80	80	80
Tka7, med snöplog nr 168-238	35 ⁷	60 ⁷ (80)	60 ⁷ (80)	60 ⁷ (80)
Tka7, nr 239-242	50	80	80	80
Tka7, med snöplog nr 239-247	35 ⁷	60 ⁷ (80)	60 ⁷ (80)	60 ⁷ (80)
Tka7, med container för svetsning nr 168-238, 243-247	35	60	60	80
Tka8	35	60	80	80
Tka9 nro 91901	20 ⁸	50 ⁸	70 ⁸	70 ⁸
Otso4 nro 920001	20 ⁹	45	45	45

DEN HÖGSTA TILLÅTNA HASTIGHETEN FÖR ARBETSMASKINER DÅ DE GÅR FÖR EGEN MASKIN

(Bogseringshastigheten inom parentes, om arbetsmaskinen får anslutas till tåget och om bogseringshastigheten skiljer sig från den tidigare nämnda hastigheten)

Tabell 3. Högsta tillåtna hastigheter för arbetsmaskiner då de går för egen maskin.

Överbyggnadsklass				
Serie	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Vagnar för banbesiktning				
Et nr 66	20 ¹⁰	60	60	100
Ttr1 nr 51	60	80	120	120
Borstmaskiner för snösopning				
Tlh nr 741 ¹¹	50	60	60	60
Snöplogar				
Tla 90109691001-2	35	60	60	60
Rälsslipmaskiner				
Tkh nr 894 ¹¹	60	80	80	80

⁷ Den högsta plogningshastigheten specificeras i arbetsmaskinförarens handbok.

⁸ Bogseringen utförs enligt tillverkarens anvisningar.

⁹ 20 km/h på sidospåren som hör till överbyggnadsklass A.

¹⁰ Samma som den högsta tillåtna hastigheten på banavsnittet i fråga, enligt bedömning av en banteknisk specialist som utfört mätningarna och representanten för den lokala drifts- och underhållsentreprenören

¹¹ Hjulets diameter är högst 790 mm, vilket förutsätter försiktig framfart i korsningsväxlar.

Överbyggnadsklass				
Serie	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Spårbytesmaskiner				
Trk nr 870	20	20 (50)	20 (80)	20 (100)
Ballastplogar				
Tsl nr 880, 882, 884, 885, 890 ¹¹	70	80	80	80
Tsl nr 883 ¹¹	35	50	60	60
Tsl nr 888 ¹¹	50	60	60	80
Tsl nr 889 ¹¹	20	50	80	80
Tsl nr 91021	20	70	70	70
Maskiner för ballastrening				
Tsp nr 891, 893	20	60	80	80
Tsp nr 892	50	80	80	80
Universalmaskiner				
Ttm1 nr 91101	20 ¹²	50	70	70
Ballaststoppningsmaskiner				
Ttk1 ¹¹ nr 801–803, 821, 823, 831, 91042	60	80	80	80
Universalmaskiner				
Ttk1 ¹¹ nr 818–820	25 (50) ¹³	25 (50) ¹³	25 (50) ¹³	25 (50) ¹³
Ttk1 ¹¹ nr 822, 824–829	50	50 (80)	50 (80)	50 (80)
Ttk1 ¹¹ nr 830	60	85 (90)	85 (90)	85 (90)
Ttk1 ¹¹ nr 832, 833	50	80	80	80
Ttk1 nr 834	50 ¹⁴	80	80	80
Ttk1 ¹¹ nr 91041	60	60	60	60
Ttk1 nr 91042	60	70	70	70
Ttk1 nr 9010 9122002-9	50	80	80	80
Ttk1 nr 9010 9422001-8	50	80	80	80
Stabiliseringsmaskiner				
Ttk2 nr 841, 844, 849 ¹¹	60	80	80	80
Ttk2 nr 842 ¹¹	35	60	60	80
Ttk2 nr 850, 856	20	60	80	90 (100)
Ttk2 nr 851–855 ¹¹	50	50 (80)	50 (80)	50 (80)
Ttk2 nr 857	20	60	80	80 (100)
Ttk2 nr 858	– ¹⁴	60	75	90 (100)
Ttk2 nr 859	20 ¹⁴	60	75	90 (100)
Ttk2 nr 91051	15	35	50	70 ¹⁶
Ballastförtättningsutrustning				
Ttk3 nr 862, 863 ¹¹	60	80	80	80
Stoppningsmaskiner				
Ttk4 nr 91501	20	40	40	40
Ttk5 nr 9010 9422001-8	50	80	80	80
Vagnar för underhåll och besiktning av elektrifierade järnvägar				

¹² Hjälpvagnens max. axeltryck är 160 kN (16 t).

¹³ 15 km/h i växlar.

¹⁴ Högst 20 km/h på bangårdarnas sidospår som hör till banklass A.

¹⁵ Högsta tillåtna bogseringshastighet 80 km/h.

¹⁶ 5 km/h i korsningsväxlar på grund av den lilla hjuldiametern (440 mm).

Överbyggnadsklass				
Serie	A	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Tta nr 1, 2	30 ¹⁶	30 ¹⁶	50 ¹⁶	50 ¹⁶
Tta nr 3	30 ¹⁶	50 ¹⁶	70 ¹⁶	70 ¹⁶
Tte nr 21–29	70	100	110	110
Tte nr 91201, 91202	20	60	80	80
Ttv nr 6, 9, 12, 15	50	70	70	90
Spårgående kranar				
Tnk4 nr 982, 983	15 (20)	15 (50)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nr 984	15 (50)	15 (60)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nr 985–989	15 (60)	15 (60)	15 (60)	15 (60)
Tnk4 nr 990	15 (20)	15 (50)	15 (60) ¹⁷	15 (60) ¹⁷
Maskin för dragning av kontaktledning				
Tnv-sr nr 911002, 911003	40 (40)	40 (60)	40 (80)	40 (100)

DEN HÖGSTA TILLÅTNA HASTIGHETEN FÖR MUSEIDRAGFORDON

(Bogseringshastigheten inom parentes, om denna skiljer sig från den högsta tillåtna hastigheten då fordonet går för egen maskin)

Överbyggnadsklass				
Serie	A ¹⁸	B ₁	B ₂	C ₁ , C ₂ , D
Dr12	20 ¹⁹	60 ²⁰	90	120
Dr13	20 ¹⁹	100	110	120
Dv15	60	75 (80)	75 (80)	75 (80)
Dv16	60	85	85	85
Hr1	20 ¹⁹	80	100	110 ²¹
Hv1	60	80	80	80
Hv3	20 ²²	70	70	70
Pr1	20 ¹⁹	80	80	80
Tk3	60	60	60	60
Tr1	20 ¹⁹	80	80	80
Vr1	40 ²³	40	40	40
Rau 2	70	70	70	70
Dm7	70	95	95	95
Dm9	50	100	110	120

¹⁷ Bogseringshastigheten är 80 km/h då motvikten har placerats i kranens löpvagn.

¹⁸ För sidospåren och bangårdarnas sidospår som hör till överbyggnadsklass A, se punkt 3.6.5

¹⁹ Trafikering tillåten endast på sidospåren.

²⁰ 80 km/h på banavsnitten Orivesi–Haapamäki och Haapamäki–Jyväskylä.

²¹ 100 km/h utan vagnar, antingen ensamt eller vid körning med koppellok.

²² Högsta tillåtna hastighet på spår som avviker från K30-växlarna är 20 km/h.

²³ Ensamt 25 km/h.

ANVÄNDNING AV DRAGFORDON PÅ SPÅR SOM HÖR TILL ÖVERBYGGNADSKLASS A

I tågtrafiken får lok i serierna Dr och Sr inte köra på sådana spår som hör till överbyggnadsklass A. Under växlingsarbete får lok i serierna Dr och Sr köra på sidospår med en hastighet på högst 20 km/h. Övriga dragfordon får använda järnvägarna som hör till överbyggnadsklass A med en hastighet av högst 50 km/h.

Transport av övertunga vagnar

En vagn, vars axellast överskrider den största axellasten som anges för de specifika banavsnitten i bilaga 6, tabell 2, är för tung för banavsnittet i fråga. Villkoren för att i den östliga förbindelsetrafiken transportera vagnar med en axellast på över 225 kN beskrivs i nedanstående text.

Det är inte tillåtet att avsiktligt överskrida lasten i vagnens lasttabell. Överlast måste lossas vid första möjliga trafikplats, om lastens vikt är mer än 5 % större än den tillåtna lasten då vagnens största axellast är 225 kN och mer än 2 % större än den tillåtna lasten då vagnens största axellast är 250 kN.

Övertunga vagnar ska transporteras enligt bestämmelserna för specialtransporter. Konstruktionen på vagnens hjulpar och boggier ska kontrolleras före transporten.

Tillfällig transport av övertunga vagnar kan komma på fråga vid ett tillfälligt behov. Om tillfällig transport av övertunga vagnar ska meddelas till järnvägens drifts- och underhålls罔reprenör för att man ska kunna granska skicket på banans överbyggnad.

Överlast vid transport av vagnar i inrikestrafiken och i den västliga förbindelsetrafiken

Då vagnens största axellast är 225 kN får man transportera enskilda vagnar med överlast med högst följande hastigheter:

Överbyggnadsklass	Axellast högst kN	Hastighet km/h
A	225 ¹	20 ¹
B1	235	35
B2	235	50
C1, C2, D	235	80

Transport av vagnar med en axellast som överstiger 225 kN i den östliga förbindelsetrafiken på banavsnitt som hör till överbyggnadsklasserna C och D och på vilka det är tillåtet att trafikera med en axellast på högst 250 kN

Den största axellasten är 245 kN.

Enskilda vagnar med en axellast som överstiger 225 kN, men som är högst 245 kN, kan transporteras i den östliga förbindelsetrafiken med den hastighet som föreskrivs för axellast som överstiger 225 kN.

Den högsta hastigheten är 60 km/h.

¹ På järnvägar och sidospår som hör till överbyggnadsklass A får man med hastigheten 20 km/h endast tillfälligt transportera enskilda övertunga vagnar, vars axellast överstiger 200 kN, men är högst 225 kN. På järnvägar och sidospår som hör till överbyggnadsklass A är det förbjudet att trafikera med en axellast som överstiger 225 kN.

Transport av vagnar med en axellast som överstiger 225 kN i den östliga förbindelsetrafiken på banavsnitt som hör till överbyggnadsklasserna C och D och på vilka det är tillåtet att trafikera med en axellast på högst 225 kN

- a) Axellast över 225 kN, men högst 235 kN

Den högsta hastigheten är 60 km/h.

Den största axellasten är 235 kN.

Enskilda vagnar med en axellast som överstiger 225 kN, men som är högst 235 kN, kan transporteras i den östliga förbindelsetrafiken med den hastighet som föreskrivs för axellast som är högst 225 kN.

- b) Axellast över 235 kN

Om en vagns axellast överskrider 235 kN i den östliga förbindelsetrafiken, utfärdar Trafikverkets Bantrafikcentral transporttillstånd för axellast på högst 245 kN på nedan uppräknade banavsnitt: På övriga banavsnitt måste man ansöka om tillstånd av avdelningen teknik och miljö vid Trafikverkets verksamhetsområde trafikledshållning. Vagnarna ska transporteras som specialtransport med den hastighet som fastställts i tillståndet.

Kerava–Sköldvik
Tampere–Seinäjoki
Lielähti–Kokemäki
Kokemäki–Harjavalta
Kokemäki–Rauma
Seinäjoki–Oulu
Kokkola–Ykspihlaja
Tuomioja–Raahe
Raahe–Rautaruukki
Riihimäki–Hakosilta
Kouvola–Kotka
Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo
Juurikorpi–Hamina
Luumäki–Joensuu
Imatra gods–Imatrankoski, gränsen
Niirala-rajä–Säkäniemi
Joensuu–Uimaharju
Kouvola–Pieksämäki
Pieksämäki–Kontiomäki
Pieksämäki–Joensuu
Siilinjärvi–Viinijärvi
Iisalmi–Ylivieska
Oulu–Laurila
Laurila–Tornio
Tornio–Röyttä
Oulu–Kontiomäki
Kontiomäki–Vartius, gränsen

Transport av vagnar med en axellast över 225 kN i den östliga förbindelsetrafiken på ett banavsnitt som hör till överbyggnadsklass B

I den östliga förbindelsetrafiken kan enskilda vagnar med en axellast på högst 235 kN tillfälligt transporteras som specialtransport på banavsnitt som hör till överbyggnadsklass B1 med en hastighet av 35 km/h och på banavsnitt som hör till överbyggnadsklass B2 med en hastighet av 50 km/h. Tillstånd ska sökas av Trafikverkets Bantrafikcentral.

Transport av vagnar med en axellast över 225 kN i den östliga förbindelsetrafiken på spår och växlar med rälsvikten K30 och K33

I den östliga förbindelsetrafiken är det förbjudet att transportera vagnar med axellast som överstiger 225 kN på spår och växlar med rälsvikten K30 och K33.

Transport av vagnar enligt rysk standard

Om tåget har minst en godsvagn enligt den ryska standarden, är dess högsta hastighet på sidospåren till följande järnvägstrafikplatser eller till någon del av dem 20 km/h.

Helsinki-Turku satama
Kauniainen

Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara

Huopalahti-Havukoski
—

Lielähti-Kokemäki
—

Hyvinkää-Karjaa
—

Kokemäki-Pori
Pori

Karjaa-Hanko
Hanko

Pori-Mäntyluoto
Pori
Mäntyluoto

Turku-Uusikaupunki
—

Mäntyluoto-Tahkoluoto
Mäntyluoto

Uusikaupunki-Hangonsaari
—

Kokemäki-Rauma
—

Raisio-Naantali
—

Kiukainen-Säkylä
—

Helsinki-Riihimäki
—

Niinisalo-Parkano-Kihniö
Parkano

Kerava-Hakosilta
—

Seinäjoki-Vaasa
Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara

Kerava-Sköldvik
—

Seinäjoki-Kaskinen
Seinäjoki asema
Seinäjoki tavara
Kaskinen

Kerava-Vuosaari
—

Riihimäki-Tampere
—

Toijala-Turku
—

Toijala-Valkeakoski
—

Tampere-Seinäjoki
Ylöjärvi
Parkano
Ratikylä
Peräseinäjoki

Seinäjoki–Oulu

Seinäjoki asema

Seinäjoki tavara

Lapua

Jepua

Pännäinen

Kälviä

Kannus

Eskola

Sievi

Ylivieska

Oulainen

Kilpua

Vihanti

Tuomioja

Oulu tavara

Pännäinen–Pietarsaari

Pännäinen

Pietarsaari

Tuomioja–Raahe

—

Riihimäki–Kouvola

—

Kouvola–Kuusankoski

Kuusankoski

Lahti–Heinola

Heinola

Lahti–Loviisan satama

—

Kouvola–Kotka

Kymi

Kotka Hovinsaari–Kotka Mussalo

—

Juurikorpi–Hamina

—

Kouvola–Joensuu

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Luumäki–Vainikkala-raja

—

Imatra tavara–Imatrankoski-raja

—

Niirala-raja–Säkäniemi

Tohmajärvi

Joensuu–Ilomantsi

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Joensuu–Nurmes

Joensuu Peltola

Joensuu asema

Nurmes–Kontiomäki

Valtimo

Vuokatti

Kouvola–Pieksämäki

Pieksämäki asema

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Mynttilä–Ristiina

Ristiina

Pieksämäki–Kontiomäki

Pieksämäki asema

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Haapakoski

Markkala

Suonenjoki

Salminen

Kurkimäki

Kuopio asema

Kuopio tavara

Murtoäki

Pieksämäki–Joensuu

Pieksämäki asema

Pieksämäki Temu

Pieksämäki lajittelu

Pieksämäki tavara

Varkaus

Heinävesi

Joensuu asema

Joensuu Peltola

Murtoäki–Talvivaara

Murtoäki

Varkaus–KommilaVarkaus
Kommila**Huutokoski–Rantasalmi**

—

Savonlinna–ParikkalaKerimäki
Punkaharju**Siilinjärvi–Viinijärvi**

—

Tampere–Jyväskylä

—

Orivesi–SeinäjokiVilppula
Ähtäri
Alavus**Vilppula–Mänttä**

Vilppula

Haapamäki–Jyväskylä

Keuruu

Jyväskylä–PieksämäkiPieksämäki asema
Pieksämäki Temu
Pieksämäki lajittelu
Pieksämäki tavara**Jyväskylä–Äänekoski**

—

Äänekoski–Haapajärvi

Haapajärvi

Iisalmi–YlivieskaPyhäsalmi
Haapajärvi**Pyhäkumpu erkanemisvaihte-****Pyhäkumpu**

—

Oulu–Laurila

Oulu tavara

Laurila–Tornio-raj

—

Tornio–Kolari

Pello

Laurila–KemijärviRovaniemi
Kemijärvi**Kemijärvi–Patokangas**

Kemijärvi

Oulu–KontiomäkiPaltamo
Oulu tavara**Kontiomäki–Ämmänsaari**Hyrnsalmi
Pesiökylä
Ämmänsaari**Kontiomäki–Vartius-raj**

—

Övervakning av rullande materiel

Övervakningsanordningar för rullande materiel

Övervakningsanordningarna för rullande materiel som finns i bannätet framgår av bild 1.

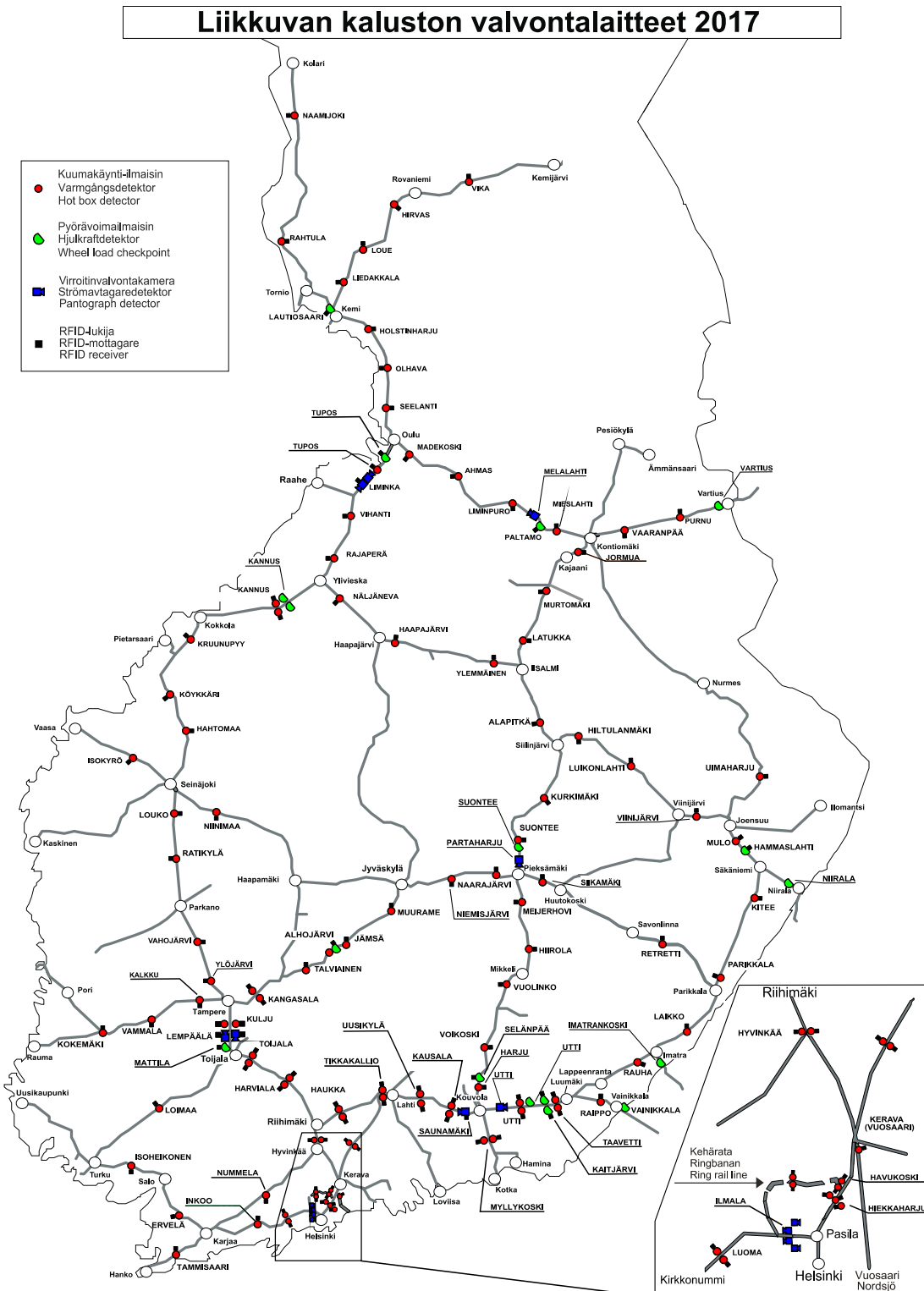


Bild 1.

Övervakningsanordningar för rullande materiel

Vad som bör beaktas i fråga om hjulplattor

Passerande tåg ska granskas för hjulfel, överhettade lager eller bromsar, en ojämnt fördelad eller rörlig last och övriga riskfaktorer. Alltid då det finns tillgänglig personal ska bägge sidorna av tåget granskas. Om man upptäcker något avvikande, ska felet eller bristen omedelbart repareras eller materielen kopplas från tåget. Man ska emellertid sträva efter att transportera materiel med hjulfel i samma tåg fram till närmaste järnvägsdepå, om detta inte orsakar direkt fara eller skada, och meddela de upptäckta felen till den som ansvarar för fordonsenhetens underhåll.

Hjulens skick kan kontrolleras både med manuella och automatiska mätinstrument. Vid kontrollen går man till väga på följande sätt:

- I. Om man upptäcker en eventuell hjulplatta i tåget, ska hackets längd mätas då tåget nästa gång stannar. Det är tillåtet att framföra materiel med hjulplatta en längre väg än detta om följande villkor uppfylls:
 - a) Om hackets längd är högst 45 mm, vidtas inga direkta åtgärder.
 - b) Om hackets längd är 46–60 mm och utomhustemperaturen är under -10 °C , är den högsta hastigheten 10 km/h. Då temperaturen är $\geq -10\text{ °C}$ råder inga hastighetsbegränsningar, men man ska ändå undvika hastighetsområdet 20–45 km/h. Hjulparet ska bytas ut vid följande järnvägsdepå.
 - c) Om hackets längd är 61–80 mm är den högsta hastigheten 10 km/h. Hjulparet ska bytas ut vid följande järnvägsdepå.
 - d) Om hackets eller hackens sammanlagda längd överstiger 80 mm, ska hjulparet bytas ut på den trafikplats där hacket uppmäts.
 - e) Om hackets längd är över 45 mm i en övertung vagn, ska man försöka lätta vagnen på närmaste trafikplats eller så ska den transporteras med en hastighet av högst 10 km/h till närmaste järnvägsdepå.
- II. Gränsvärdena Q_{imp} för den dynamiska slagkraft som uppstår då hjulet träffar rälen framgår av tabellen nedan. Denna kraft orsakas i allmänhet av fel i hjulets löpyta, såsom hack, skrovligheter eller hjulets ovalisering. Den dynamiska kraften f_{dyn} anger hjulens kraftvariation i en olastad vagn.

Kraften mäts med hjulkraftsdetektorer, vilkas placering framgår av bild 1.

Typ av meddelande	Nivå	Gränsvärde	Åtgärder
Dynamisk kraft Q_{imp}	Q5	> 500 kN	Kopplas från tåget; tillåten hastighet 50 km/h fram till fränkopplandet
	Q4	> 450 kN	Tillåten hastighet 50 km/h genast efter meddelandet. Hjulparet repareras före följande lastning.
	Q3	> 350 kN	Ingen hastighetsbegränsning, repareras före följande lastning. Om samma enhet efter följande lastning orsakar minst ett Q3-alarm, vidtas åtgärderna som krävs för Q4.
	Q2	> 300 kN	Repareras senast vid följande depåbesök.
	Q1	> 250 kN	Den som ansvarar för underhållet kan tidsplanera reparationen.
Dynamisk koefficient f_{dyn}	f3	> 800 %	Repareras före följande lastning. Om samma enhet efter följande lastning orsakar minst ett f3-alarm, vidtas åtgärderna som krävs för Q4.
	f2	> 600 %	Repareras senast vid följande depåbesök.
	f1	> 400 %	Den som sköter underhållet kan tidsplanera reparationen.

Säkerhetsärenden

Rapportering av säkerhetsavvikelser och lämnande av säkerhetsuppgifter

Järnvägsoperatören ska rapportera observerade olyckor, säkerhetsavvikelser och risksituationer till järnvägstrafikstyrningen, som i sin tur är skyldig att informera Trafikverkets bantrafikcentral om saken. Rapporteringen ska i princip göras samma arbetsdag som avvikelserna skett/observerats. Allvarliga säkerhetsavvikelser ska rapporteras omedelbart. Rapporten ska göras oberoende av om avvikelserna berör den egna verksamheten eller inte, oavsett om observatören är delaktig eller inte.

Alla järnvägsoperatörer ska förutom på ovannämnda sätt också lämna information i elektronisk form om olycksituationer och tillbud i samband med tåg- och växlingstrafiken till infrastrukturförvaltaren, såsom beskrivs i avtalet om tillträde till bannätet.

Rapportering av skador

Järnvägsoperatören ska omedelbart rapportera observerade skador eller fel i bannätet till infrastrukturförvaltarens trafikstyrning. Järnvägsoperatören ska vara i kontakt med infrastrukturförvaltarens banunderhållare för undersökning av händelserna. Infrastrukturförvaltaren är skyldig att meddela järnvägsoperatörerna om observerade skador på eller fel i deras materiel.

Arbetarskyddet på rangerbangårdarna

Infrastrukturförvaltaren ansvarar för att rangerbangårdarnas infrastruktur är i trafikerbart skick, att arbetarskyddskraven uppfylls och att gångvägarna också på banketten är i enlighet med de Bantekniska anvisningarna (RATO).

Järnvägsoperatörerna ansvarar för skicket på den rullande materielen som de använder på rangerbangårdarna och trafiksäkerheten i samband med detta.

Järnvägsoperatören ansvarar i egenskap av arbetsgivare för sina anställdas arbetarskydd på rangerbangårdarna och för säkerheten vid hanteringen av anordningarna och materielen i sin ägo.

Liik
enne
vira
sto

Trafikverket

ISSN-L 1798-8276

ISSN 1798-8284

ISBN 978-952-317-166-4

www.liikennevirasto.fi
