

## Leppänen Liisa

---

**Lähetäjä:** Kanerva Atte <Atte.Kanerva@vayla.fi>  
**Lähetetty:** maanantai 23. joulukuuta 2024 11.12  
**Vastaanottaja:** Saku Sopanen Aurora Rail Oy; matti.ylander@boliden.com; Lehikoinen Hannu Fenniarail Oy; fertilogoy@gmail.com; Lehikoinen Hannu Haapamäen Museoveturiyhdistys ry; tapani.laaksomies@steamrail.fi; reijosar@gmail.com; Komulainen Jukka FoxRail Logistics Oy; mikko.mantsinen@mantsinen.com; Hannu Liimatta Mantsinen Group Ltd Oy; jussi.konttajarvi@outokumpu.com; Hirvonen Esko Pieksämäen Höyryveturiyhdistys ry; porhaltaja@gmail.com; pmr@porvoonmuseorautatie.fi; timo.rinkinen@veturipalvelu.fi; tomi.tuomala@rpgroup.fi; jussi.vehmas@storaenso.com; sami.karttunen@storaenso.com; pekka.szepaniak@szepaniak.fi; Heinonen Eero Teräspyörä-Steelwheel Oy; kimmo.hamalainen@steelwheel.fi; reijo.reinval@upm.com; Saari Ville-Petteri Valtasiirto Oy; Timo Virmala GRK Rail Oy; HSL; amik@dnaintemet.net; Kauppila Jukka SSAB Europe Oy; kirjaamo@traficom.fi; OTKES turvallisuustutkinta; Laatta Lasse Oikeusministeriö; Hytönen Toni Fintraffic Raide Oy; Kirjaamo; kirjaamo@vr.fi; Rontti-Abubakar Nelly VR-Yhtymä Oyj; Juntila Tommi North Rail Oy

**Kopio:** Mäkynen Jussi Kouvolan Rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy; eaj@brev.fi; Hirvi Anniina; Kesälahti Antti Traficom; Malin Arto GRK Suomi Oy; Kanerva Atte; Koskinen Heidi GRK Suomi Oy; Väisänen Heikki Destia Rail Oy; Seppälä Henri; ilkka.herpman@gmail.com; Laurila Irina; jari.nieminen@traficom.fi; Kitinoja Jari-Pekka Fintraffic Raide Oy; Joonas.Koski@fintraffic.fi; Pirttimäki Jouko Traficom; Vauhkonen Jouni; Kröger Juha; Vuorinen Juha Fenniarail Oy; Porrás Kaisa-Elina; Hyry Kalle Destia Rail Oy; karoliina.szepaniak@szepaniak.fi; hakanpaamarko@gmail.com; Tuominen Marko; Tepsa Mikko Fintraffic Raide Oy; Kynsilehto Minna; Matilainen Olli Traficom; Ranta Ville Fintraffic Raide Oy; Puranen Taisto Kouvolan Rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy; Toikkanen Simo; Kangas Tomi; Syrjä Toni Fintraffic Raide Oy; tuomo.jacobsson@vr.fi; Nieminen Vesa VR-Yhtymä Oyj; Kymäläinen Ville Fintraffic Raide Oy; Mäki-Kamppi Ville VR-Yhtymä Oyj; Kuismin Johanna Fintraffic Raide Oy; Ranta Pirjo; Lindfors Niklas; Marttinen Ilkka WSP Finland Oy; Juntila Tommi North Rail Oy; Calenius Jon VR-Yhtymä Oyj; Immonen Riku VR-Yhtymä Oyj; Vitikkala Jari VR-Yhtymä Oyj; Kalle.Aallonpaa@fintraffic.fi; pertti.siltakoski; Penttilä Seija Etteplan Finland Oy; Rusila Petri Fenniarail Oy; Valjakka Jukka.P.; Kestilä Tuomo; Anttila Tomi; Ronni Jukka

**Aihe:** Lausuntopyyntö VÄYLÄ/8600/06.04.01/2024: Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuusohje (Jt)

**Liitteet:** Liite 1\_JT2025\_muutokset.pdf; Jt\_20\_12\_2024.pdf; Jt\_2025\_lausuntopohja.xlsx

**Luokat:** LIISA

Et saa usein sähköpostia osoitteesta [atte.kanerva@vayla.fi](mailto:atte.kanerva@vayla.fi). [Lue, miksi tämä on tärkeää](#)

Hei,

Väylävirasto pyytää lausuntoanne 1.6.2025 voimaan tulevasta ohjeesta ”Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuusohje (Jt)”.

Ohjetta on uudistettu ulkoasullisesti koska ohje on muutettu rakenteelliseksi. Tämä helpottaa jatkossa ohjeen ylläpitämistä sekä mahdollistaa sen paremman hyödyntämisen esim. sähköisesti osana eri toimijoiden sääntökirjoja. Rakenteellisuudella pyritään myös yhtenäistämään kaikkien Väyläviraston ohjeiden ulkoasua. Ohjeeseen on tehty myös muita keskeisiä muutoksia muuttuneesta sääntelystä sekä muutostarpeista johtuen.

Ohessa on mukana erillinen muutosloki perusteluineen. Lausunnot tulee antaa oheisella lausuntopohja-taulukolla perusteluineen.

Lausunnot tulee antaa 10.1.2025 klo. 16.00 mennessä. Lausuntoaika on haastava runsaiden pyhien vuoksi mutta se on toimijoiden kanssa sovittu aikataulu. Lausunnot lähetetään [kirjaamo@vayla.fi](mailto:kirjaamo@vayla.fi) ja [atte.kanerva@vayla.fi](mailto:atte.kanerva@vayla.fi) sähköpostisoihteisiin.

Hyvää ja rauhaisaa Joulua kaikille.

t. Atte Kanerva

\*\*\*\*\*  
Atte Kanerva, Pelastuspäällikkö, Ylitarkastaja  
Asiantuntija, raivaus- ja pelastustoiminta, liikenneturvallisuus,  
Väylävirasto, Finnish Transport Infrastructure Agency  
PL 33, 00521 Helsinki (Opastinsilta 12A)  
Tel: +358 29534 3848 Mobile +358 40 359 4600  
[atte.kanerva@vayla.fi](mailto:atte.kanerva@vayla.fi) [atte.kanerva@ftia.fi](mailto:atte.kanerva@ftia.fi)  
TUVE: [atte.kanerva@vayla.tuve.fi](mailto:atte.kanerva@vayla.tuve.fi)  
<http://www.vayla.fi> <http://www.ftia.fi>  
\*\*\*\*\*



## Muutosloki ohjeeseen Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt), VO XX/2025

versio 0.9, 20.12.2024

Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt) muutetaan rakenteelliseen modulaariseen muotoon. Sen mukanaan tuomia kaikkia ominaisuuksia ei tässä muutoslokissa kerrota, kuten viittaukset linkkinä ao. kohtiin.

Opastimien asemointiin tehdään vielä muutoksia, kaikki eivät ehtineet valmistua lausuntoa varten.

Vanha teksti	Uusi teksti	Perustelut muutokselle
UUSI PÄÄOTSIKKOTASO	1. Johdanto	Lisäys tehty uuden rakenteellisen / modulaarisen ohjeen johdosta.
UUSI SISÄLTÖ	<p>Tämä ohje <i>Junaliikenteen- ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)</i> sisältää tietoja Väyläviraston toiminnasta ja koskee kaikkia niitä yrityksiä ja yhteisöjä, jotka liikennöivät valtion rataverkolla tai ovat tehneet Väyläviraston kanssa palveluntuottajana esimerkiksi liikenteenohjausta tai kunnossapitoa koskevan palvelusopimuksen.</p> <p>Tähän ohjeeseen liittyvät tulkinnat ja tarkennukset antaa Väylävirasto.</p> <p>Tämä ohje sisältää organisaatioille ja organisaatioiden henkilöstölle ohjeet ja vaatimukset, jotka koskevat määritelmiä, lyhenteitä ja symboleja, viestintää, liikenteenohjausta, liikennöintiä, liikkumista ratatyöalueella sekä toimintaa mahdollisissa häiriö- ja onnettomuustilanteissa.</p> <p>Ohjeen liitteet sisältävät liikennöinnissä tarvittavat opastimet ja opasteet, radan merkit ja merkinnät, rataosan Olli-Porvoo käytössä olevat</p>	Selkeyttää ohjeen luonnetta, tarkoitusta, velvoittavuutta ja sisältöä.

## LIITE 1

	<p>historialliset radan merkit, rataosakohtaisia ja paikallisia liikennöintiohjeita, OVRO-toimintaohjekortit, KoKoHa ETCS testiradan vaikutukset kaupalliseen liikenteeseen ja vaihtotyöhön, Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävä kirja sekä VEK-ennakoilmoitukset.</p> <p>1.1 Täydentävät ohjeet Tämän ohjeen tietoja täydentävät seuraavat ohjeet: - Radanpidon turvallisuusohjeet (TURO) - OHJE VARAUTUMISESTA RAUTATIEONNETTOMUUKSIIN (OVRO)</p>	
<b>2. Määritelmät</b>		Numeromuutos tästä eteenpäin
Ajotiedot Ajotiedoilla tarkoitetaan normaalitilanteessa KUPLAn kautta toimitettavia yksikön kuljettamiseksi vaadittavia tietoja, jotka ovat käytettävissä sekä kuljettajalla että liikenteenohjauksella.	<b>Ajotiedot</b> Ajotiedoilla tarkoitetaan KUPLAn tai sen varajärjestelmän kautta toimitettavia yksikön kuljettamiseksi vaadittavia tietoja, jotka ovat käytettävissä sekä kuljettajalla että liikenteenohjauksella.	Muutettu sanamuotoa, kattaa nyt myös KUPLAn poikkeustilanteet.
UUSI LISÄYS	<b>Ennakkotieto</b> Ennakkotiedolla tarkoitetaan liikenteenohjauksen antamaa ilmoitusta tai ajotietoa.	Jt:n tekstissä termi esiintyy usein ja vähän eri muodoissaankin. Muutettu termiä niissä ohjeen kohdissa (opastimet ja opasteet), jotka eivät mahtuneet määritelmään.
<b>Junaliikenne</b> Liikennöintimuoto, jossa noudatetaan junaliikenteestä annettuja määräyksiä ja ohjeita. Yksikkö muuttuu junaksi, kun lähtövalmiusilmoitus on vastaanotettu.	<b>Junaliikenne</b> Liikennöintimuoto, jossa tulee noudattaa junaliikenteestä annettuja määräyksiä ja ohjeita. Kalustoyksikkö muuttuu junaksi, kun lähtövalmiusilmoitus on vastaanotettu.	Korvataan yksikkö kalustoyksikkö -sanalla. Yksikkö terminä tarkoittaa sekä juna- että vaihtotyötä, eikä tässä tapauksessa vaihtotyö tule kyseeseen. Lisäksi muutettu sana "noudatetaan" sanoiksi "tulee noudattaa."
UUSI LISÄYS	<b>Kalustoyksikkö</b> Kalustoyksikkö on raideliikenteen kalustoyksikkö, joka on tarkoitettu liikkumaan omilla pyörillään raiteilla	Termiä ja sen määritelmää tarvitaan kuvaamaan tilanteita, joissa yksikkö sana ei ole sopiva ja jossa tarkoitetaan kalustoyksikköä.

## LIITE 1

	joko omalla konevoimallaan tai ilman sitä.	
UUSI LISÄYS	<b>Kuljettaja</b> Kuljettajalla tarkoitetaan tässä ohjeessa henkilöä, jolla on kyky ja lupa kuljettaa itsenäisesti, vastuullisesti ja turvallisesti junia, esimerkiksi vetureita, vaihtovetureita, työjunia, kunnossapitoon tarkoitettua raidekalustoa tai rautateiden matkustaja- tai tavaraliikenteeseen tarkoitettuja junia.	Lisätty selkeyden vuoksi määritelmä, miltei suora lainaus Veturinkuljettajadirektiivistä. Veturinkuljettaja-sana lyhennetty ohjeessa käytettyyn muotoon Kuljettaja.
<b>Linjavaihde</b> Alue, jonka rajat ovat liikennepaikkojen välisellä pää- tai sivuraiteella 20 m etäisyydellä raiteella olevan/olevien vaihteen/vaihteiden uloimmista etujatkoksista tai Vaihteen rajamerkeistä. Linjavaihteesta erkanevat raiteet kuuluvat linjavaihteen alueeseen.	<b>Linjavaihde</b> Linjavaihde on rautatieliikennepaikka, jolla on vaihde tai vaihteita. Linjavaihteen alueen rajat ovat 20 m etäisyydellä vaihteen tai vaihteiden uloimmista etujatkoksista tai Vaihteen rajamerkeistä. Linjavaihteesta erkanevat raiteet kuuluvat linjavaihteen alueeseen. Linjavaihde on merkitty Linjavaihdemerkillä.	Muokattu vastaavalla rakenteella, kun Seisakkeen määritelmä johdonmukaisuuden vuoksi. Selkeyttää määritelmää.
UUSI LISÄYS	<b>Opastimen edessä</b> Opastimen edessä tarkoittaa radan suuntaista aluetta, jonka suuntaan opastinlamput ovat nähtävissä.	Lisästarve tuli peräyttämisen ohjeiden yhteydessä, selkeyttää toimintaa.
UUSI LISÄYS	<b>Opastimen takana</b> Opastimen takana tarkoittaa aluetta, jonka suuntaan opastinlamput eivät ole nähtävissä.	Lisästarve tuli peräyttämisen ohjeiden yhteydessä, selkeyttää toimintaa.
UUSI LISÄYS	<b>Ratatyö</b> Ratatyö on rataverkolla tehtävää työtä, joka edellyttää liikennöinnin keskeyttämisen. Ensimmäisen luokan liikenteenohjauksen alueella ratatyöhön tulee olla liikenteenohjauksen antama ratatyö lupa. Ratatyöluvan aikana liikennöinti on keskeytetty ratatyöalueella. Toisen luokan liikenteenohjauksen alueella liikenteenohjaus ei anna ratatyölupaa,	Määritelmä lisättiin, koska kaikilla kuljettajilla ei ole sen määritelmästä selvää kuvaa, sanaa kuitenkin käytetään useassa kohdassa. Määritelmä on sama, kun TURO:ssa.

## LIITE 1

	vaan ratatyövastaava vastaa itsenäisesti ratatyöstä ja sen turvaamisesta.	
UUSI LISÄYS	<b>Rullaaminen virroitin alas laskettuna</b> Rullaamisella virroitin alas laskettuna tarkoitetaan jännitteettömän, työmaadoitetun tai rikkoutuneen johdonosan ohittamista sähkövetokaluston virroitin alhaalla liike-energian avulla.	Termiä rullaus ei ole aiemmin ollut Jt:ssä, joten se lisätään määritelmiin. Liitetään se terminä kuitenkin ”virroitin alas laskettuna” yhteyteen, jotta vältytään vääriä tulkinnoilta.
UUSI LISÄYS	<b>Seisake</b> Seisake on rautatieliikennepaikka, jolla on käytössä oleva matkustajalaituri, jonka rataverkon haltija on määritellyt seisakkeeksi. Seisakkeella voi olla matkustajalaiturin lisäksi vaihde tai vaihteita. Seisakkeen alueen rajat ovat 20 m laiturin uloimmista päädyistä tai mahdollisen vaihteen tai vaihteiden uloimmista etujatkoksista tai etujatkoksista, rajamerkistä tai rajamerkeistä. Seisakkeesta mahdollisesti erkanevat raiteet kuuluvat seisakkeen alueeseen. Seisake on merkitty Matkustajalaiturin ennakkomerkillä.	Määritelmä lisättiin, koska kaikki muutkin rautatieliikennepaikat on määritelty. Puute nousi esille, kun määritettiin vaihtotyöluvan rajaamista. Määritelmä on otettu RATO 7:stä.
<b>Vaihtotyö</b> Vaihtotyöllä tarkoitetaan liikennöintiä vaihtotyöstä annettujen määräysten ja ohjeiden mukaisesti.	<b>Vaihtotyö</b> Liikennöintimuoto, jossa tulee noudattaa vaihtotyöstä annettuja määräyksiä ja ohjeita.	Muutettiin samankaltaiseksi rakenteeltaan, kun Junaliikenteen määritelmä selkeyden vuoksi.
<b>Vaihtotyönjohtaja</b> Vaihtotyönjohtaja on henkilö, joka vastaa vaihtotyöstä ja vaihtotyöhön liittyvästä viestinnästä.	<b>Vaihtotyönjohtaja</b> Vaihtotyönjohtaja on tehtävärooli, jossa siitä vastaava henkilö vastaa vaihtotyönjohtajille määritellyistä tehtävistä.	Traficom on lausunut Väylävirastolle, että se ei voi määritellä operaattorien tehtäviä ohjeessaan. Uudessa määritelmässä puhutaan roolista ja laajemmin niistä tehtävistä mitä hänen vastuullaan on.
<b>UUSI PÄÄOTSIKKOTASO</b>	<b>3. Lyhenteet ja symbolit</b>	Todettiin tämä kohta luontevimmaksi. Kaikki vanhan ohjeen otsikkotasot siirtyivät eteenpäin.
UUSI ALAOTSIKKO	3.1 Käytettävät lyhenteet	Omana alakohtanaan lyhenteet.

## LIITE 1

UUSI SISÄLTÖ	<p>3.1.1 Raiteista käytettävät lyhenteet</p> <p>PR Pohjoinen raide ER Eteläinen raide IR Itäinen raide LR Läntinen raide PsR Pohjoisin raide EsR Eteläisin raide IsR Itäisin raide LsR Läntisin raide PKR Pohjoinen keskiraide EKR Eteläinen keskiraide IKR Itäinen keskiraide LKR Läntinen keskiraide ItHR Itäinen huoltoraide (Helsinki-Ilmala) LänHR Läntinen huoltoraide (Helsinki-Ilmala) Linja Liikennepaikkojen välinen pääraide</p> <p>3.1.2 Muut lyhenteet</p> <p>VEK-tieto: ennakoilmoitus, joka näkyy ajotiedoissa Ei -VEK-tieto: ennakoilmoitus, jota ei näytetä ajotiedoissa JKV : junien kulunvalvontajärjestelmä Sn: suurin sallittu nopeus</p>	<p>Todettiin, että näille on tarve itse Jt:ssä, nyt ne on selitetty vain toisessa kuljettajille kuulumattomassa ohjeessa.</p>
UUSI ALAOTSIKKO	3.2 KUPLAssa käytettävät symbolit	Omana alakohtanaan symbolit.
UUSI SISÄLTÖ	<p>KUPLAssa käytettävät symbolit esitetään alla taulukossa 1.</p> <p> Nopeusrajoitus alle 10 km/h, esimerkikuvassa 5 km/h</p> <p> Nopeusrajoitus, esimerkikuvassa 80 km/h</p> <p> Sähkövetoinen kalusto</p>	<p>Symboleita on esitetty jo pidemmän aikaa KUPLAssa. Niiden selitykset ovat olleet vain KUPLAn ohjeissa.</p> <p>Jatkossa ETCS:n myötä symboleita tulee paljon lisää.</p>

## LIITE 1

	<p>Muu ilmoitus</p>  <p>Juna pysäytettävä ennen kulkutien päätekohtaa</p>  <p>Lupa</p>  <p>Vaihtotyö</p>  <p><b>KUPLAn ilmoitusmerkkejä</b></p> <p><b>Nopeusrajoitus 80</b> 14+0976 &gt; 17+0080 0.0 km</p> <p><b>Sähkövetoinen kalusto</b> 352+0100 &gt; 340+0235 0.0 km</p> <p><b>Muu ilmoitus</b> 352+0100 &gt; 340+0235 0.0 km</p> <p><b>Tilapäinen nopeusrajoitus 80</b> 5.2 km 14+0976 &gt; 17+0080</p> <p><b>Voimassa 12:00 - 18:00</b> Tilapäinen nopeusrajoitus 80km/h. Ei nopeusmerkkejä. Ei balliseja. Junan annettava vihellinopaste "Juna tulee". Tämä on tilapäinen nopeusrajoitus LO-ilmoitus. Ei 147817 v1, Läh: päärata</p> <p><b>Juna pysäytettävä ennen kulkutien päätekohtaa</b> 5.2 km 14+0976 &gt; 17+0080</p> <p>43. Juna ei saa ohittaa opastinta E304 Hämeenlinna. Ei 147817 v1, Läh: päärata</p> <p><b>LUPA: VARMISTETTAVA</b> 0.0 km 352+0100 &gt; 340+0235</p> <p>Lupa ohittaa kaikki opastimet opastimelta E754 Lielähti - Tampere lähtien, ja ajaa opastimelle E771 Lielähti - Tampere asti, josta opasteiden mukaan. Eristysvika. Tämä on usean opastimen ohitus LO-ilmoitus. Ei 147817 v1, Läh: päärata</p> <p>Pysähdys</p> <p><b>Voitti (VT)</b> 11:46 &gt; 11:50 479+0418 - km</p> <p>Kaupallinen pysähdys</p> <p><b>Pasila asema (PSL)</b> 11:05 &gt; 11:06 3+0191 - km</p> <p>Ohitus</p> <p><b>Oulunkylä (OLK)</b> 08:33 7+0368 - km</p>	
2. Yleistä	4. Yleisiä turvallisuusohjeita	Otsikointia tarkennetaan, koska rakenteellisessa ohjeessa ei voi olla otsikkoa "Yleistä". Ohjeen kaikki otsikot "Yleistä" poistetaan tai muutetaan ohjeessa tästä eteenpäin.
Ohje koskee Väyläviraston omaa toimintaa sekä kaikkia niitä yrityksiä ja yhteisöjä, jotka liikennöivät valtion rataverkolla. Lisäksi ohje koskee yrityksiä ja yhteisöjä,	POISTETTU	Vastaavat tekstit on siirretty kohtaan 1 Johdanto hiukan eri tavalla ja laajemmin ilmaistuna.



## LIITE 1

<p>joiden kanssa Väylävirasto on tehnyt palvelusopimuksen, kuten liikenteenohjaus tai kunnossapito (palveluntuottaja). Tähän ohjeeseen liittyvät tulkinnat ja tarkennukset antaa Väylävirasto. Itäisestä yhdysliikenteestä on ohjeistettu erikseen.</p>		
<p>UUSI LISÄYS</p>	<p>Junan kulkua on valvottava junankulunvalvontajärjestelmän avulla lukuun ottamatta junaliikenteen vajaatoimintatilanteita ja liikennöintiä junalla, jota ei ole varustettu junankulunvalvonnan veturilaittein. Junan suurin sallittu nopeus on 80 km/h, jos junan kulkua ei valvota junankulunvalvontajärjestelmän avulla.</p>	<p>Todettiin, että vaatimus puuttuu Jt:stä. Asia on ohjeistettu Traficomien määräyksessä Käyttötoiminta ja liikenteen hallinta rautatiejärjestelmässä kohdassa 3.1, josta se siirrettiin tänne.</p>
<p>Rautatieliikenteen harjoittajat eivät saa estää toistensa liikennöintiä. Kalustoa ei saa seisottaa vaihde- tai vaihdekuja-alueella (esimerkiksi taukojen aikana). Ns. läpiajoliikenne on oltava mahdollista ratapihojen osien välillä.</p>	<p>Rautatieliikenteen harjoittajat eivät saa estää toistensa liikennöintiä. Kalustoa ei saa seisottaa vaihteiden alueella. Läpiajettavan liikennöinnin on oltava mahdollista ratapihojen osien välillä.</p>	<p>Poistettu käsitteet ”vaihdekuja” ja ”ns. läpiajoliikenne”, koska ne ovat rautatieslangia. Poistettu tarpeeton sulkulause.</p>
<p><b>2.1 Liikennöintimuodon vaihtaminen</b></p>	<p><b>4.1 Liikennemuodon vaihtaminen</b></p>	<p>Numeromuutos</p>
<p>Kuljettajalle ilmoitetaan junana liikennöinnin päättymisestä ja mahdollisesta alkamisesta seuraavasti: - yksikön tunniste - junana kulku päättyy ja päättymisen sijainti sekä lupa vaihtotyöhön - junana kulku alkaa ja alkamisen sijainti</p>	<p>Kuljettajalle ilmoitetaan junana liikennöinnin päättymisestä ja mahdollisesta alkamisesta seuraavasti: - yksikön tunniste - junana kulku päättyy ja päättymisen sijainti sekä lupa vaihtotyöhön - junana kulku alkaa, alkamisen sijainti ja miten jatketaan</p>	<p>Lisätty viimeiseen kohtaan sanat ”ja miten jatketaan”.  Puuttui ohjeesta miten jatketaan.</p>

## LIITE 1

<b>2.4 Sähköistetyllä radalla liikennöinti</b>	<b>4.4 Sähköistetyllä radalla liikennöinti</b>	
<p>2.4.1 Jännitteen häviäminen, oikosulku tai virroitinvaurio</p> <p>Jos kuljettaja havaitsee jännitteen hävinneen ilman, että kalustossa tai ratajohdossa voitaisiin havaita vaurioita, pääkatkaisijan saa sulkea uudelleen jännitteen palattua.</p> <p>Jos kuljettaja huomaa kalustossa oikosulun tai virroitinvaurion (ajojohtimen epänormaalia huojuntaa, oikosulku, valokaari, voimakas veturin katolta kuuluva ääni tms.), virroitin on laskettava alas ja yksikkö pysäytettävä mahdollisimman nopeasti. Viasta on ilmoitettava liikenteenohjaukselle, joka ilmoittaa siitä edelleen käyttökeskukselle.</p> <p>Jos virroitinvaurio edellyttää katolle nousemista on huolehdittava, että kyseisen ja viereisten raiteiden ajojohtimet ovat jännitteettömät ja on tehtävä hätämaadoitus. Hätämaadoituksen tekoon on saatava lupa käyttökeskuksesta. Hätämaadoituksen saa purkaa ainoastaan käyttökeskuksen luvalla.</p>	<p>SIIRRETTY KOHTAAN 10.15</p> <p>Muutettu ao. kohdassa rakenteelliseen muotoon.</p>	<p>Todettiin, että kuvaus kuuluu häiriötoiminnan yhteyteen.</p>
<b>3. Viestintä</b>	<b>5. Viestintä</b>	Numeromuutos
<p>Viestinnässä on käytettävä suomen kieltä.</p>	<p>Rautatieliikenteen harjoittajan ja liikenteenohjauksen välisessä viestinnässä sekä</p>	<p>Täsmennetty missä tämän ohjeen mukaisessa viestinnässä käytetään suomen kieltä.</p>

## LIITE 1

	rautatiehätäpuhelussa on käytettävä suomen kieltä.	
Määrämuotoiset viestit on annettava luvun 3.2.2 mukaisesti.	Määrämuotoiset viestit on annettava kohdan 5.2.2 mukaisesti.	Numeromuutos
Yleinen puheviestinnän kaava: 1) tunnistauminen 2) viesti 3) viestin toistaminen 4) toistamisen kuittaaminen	SIIRRETTY KOHTAAN 5.2	Tämä on oikea sijainti tälle kaavalle.
3.1.1 Kirjautuminen RAILI-palveluun junaliikenteessä ja junan tunnuksella tehtävässä vaihtotyössä	5.1.1 Kirjautuminen RAILI-palveluun junaliikenteessä ja junan tunnuksella tehtävässä vaihtotyössä	Numeromuutos
Junaliikenteessä ja junan tunnuksella tehtävässä vaihtotyössä kuljettajan on käytettävä RAILI-palveluun liitettjä VIRVE-puhelimia.	Junaliikenteessä kuljettajan on käytettävä RAILI-palveluun liitettjä VIRVE-puhelimia. Vaihtotyössä voidaan käyttää RAPLla.	Selkeytetty lausetta, poistettu ristiriita.
3.1.2 Kirjautuminen RAILI-palveluun vaihtotyössä vaihtotyön tunnuksella	5.1.2 Kirjautuminen RAILI-palveluun vaihtotyössä vaihtotyön tunnuksella	
-häätäpuhelut toimivat vaihtotyön tunnukselle määritellyn sijainnin mukaisesti ja kirjautuminen näkyy alueesta vastaavalle liikenteenohjaukselle.	- rautatiehäätäpuhelut toimivat vaihtotyön tunnukselle määritellyn sijainnin mukaisesti ja kirjautuminen näkyy alueesta vastaavalle liikenteenohjaukselle.	Täsmennetty, että kyse on rautatiehäätäpuhelusta.
Sijaintitieto tarvitaan viestinnän sujuvuuden ja tavoitettavuuden sekä häätäpuhelujen varmistamiseksi.	Sijaintitieto tarvitaan viestinnän sujuvuuden ja tavoitettavuuden sekä rautatiehäätäpuhelujen varmistamiseksi.	Täsmennetty, että kyse on rautatiehäätäpuhelusta.
<b>3.2. Määrämuotoinen viestintä</b>	<b>5.2 Määrämuotoinen viestintä</b>	Numeromuutos
UUSI SIJAINTI	Yleinen puheviestinnän kaava: 1) tunnistauminen 2) viesti 3) viestin toistaminen 4) toistamisen kuittaaminen	Tarvittiin otsikon alle ohjeen rakenteellisuuden johdosta tekstiä ja todettiin, että puheviestinnän kaava sopii tähän paremmin.
3.2.1 Puheviestinnän menettelyt  Tässä kuvattuja menettelyjä voidaan käyttää epäselvissä	5.2.1 Puheviestinnän menettelyt  Tässä kuvattuja menettelyjä tulee käyttää viestinnässä tilanteessa, joissa	Numeromuutos.  Muutos liittyy OPE YTE:en ja Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävään kirjaan. Liikenteenohjauksen

## LIITE 1

tilanteissa viestinnän selkeyttämiseksi.	ilmoitusta ei voida toimittaa sähköisesti.	ilmoitukset tulee antaa aina määrämuotoisesti kohdassa 5.2.2. ilmoitetulla tavalla.
UUSI LISÄYS	<p><b>Viestien antaminen:</b>  -Fraasi, jota käytetään aloitettaessa liikenteenohjauksen ilmoitus:  o valmistaudu liikenteenohjauksen ilmoitukseen ...liikenteenohjauksen ilmoituksen tunniste  -Fraasi, jota käytetään, kun liikenteenohjauksen ilmoitus perutaan:  o perutaan liikenteenohjauksen ilmoitus ...liikenteenohjauksen ilmoituksen tunniste  -Fraasi, jota käytetään, kun lähettäjä itse huomaa lähetyvirheen:  o virhe (+ valmistaudu uuteen liikenteenohjauksen ilmoitukseen ... liikenteenohjauksen ilmoituksen tunniste) tai:  o virhe (+ sanon uudelleen)</p> <p><b>Viestien vastaanottaminen:</b>  - Fraasi, jota käytetään vahvistamaan valmius liikenteenohjauksen ilmoituksen vastaanottamiseen:  o valmis liikenteenohjauksen ilmoitukseen...liikenteenohjauksen ilmoituksen tunniste</p> <p><b>Puheenvuorot:</b>  -Fraasi, jota käytetään, jos viestiä on tarkoitus jatkaa myöhemmin, liikenteenohjauksen ilmoitus täytyy toistaa alusta:  o virhe viestinnän aikana</p>	<p>OPE YTE lisäykset, jotka pohjautuvat Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävään kirjaan ja viestintälisäykseen (lisäys C).</p> <p>Lisätty uusi väliotsikkotaso: Viestien antaminen. Kun käytetään useampaa sanaa viestissä, käytetään siitä termiä "fraasi" ja kun yhtä sanaa niin sanaa "termi".</p> <p>Fraaseja käytetään, kun viesti annetaan poikkeuksellisesti suullisesti lomakkeella.</p> <p>Muutettiin väliotsikko (entinen puheenvuoron siirtäminen) ja lisättiin OPE YTE:n mukainen fraasi. Edellinen väliotsikko ei lisäyksen jälkeen enää toiminut.</p>
<b>3.2.2 Määrämuotoiset viestit</b>	<b>5.2.2 Määrämuotoiset viestit</b>	Numeromuutos
Määrämuotoiset viestit toistetaan ja toistaminen kuitataan.	Määrämuotoiset viestit erotellaan suullisesti annettaviin viesteihin ja KUPLA:n välityksellä annettaviin ilmoituksiin.	Jaotellaan määrämuotoiset viestit erikseen suullisesti ja KUPLA:lla kirjallisesti annettaviin viesteihin.

## LIITE 1

	<p>Kohdan 5.2.2.1 määrämuotoiset viestit annetaan aina suullisesti. Lähtöluvan voi antaa myös sähköisesti. Kohdan 5.2.2.2 määrämuotoiset viestit annetaan suullisesti, jos KUPLA ei ole käytettävissä. Suullisesti annettavat määrämuotoiset viestit toistetaan ja toistaminen kuitataan.</p> <p>Sijainnilla tarkoitetaan rautatieliikennepaikkaa, liikennepaikan osaa tai liikennepaikkaväliä. Kohdetta voi tarkentaa kohdassa 5.5 ilmoitetuilla elementeillä.</p>	<p>Muutos liittyy OPE YTE:n Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävä kirja- vaatimuksiin.</p>
UUSI OTSIKKO	<p><b>5.2.2.1 Suullisesti annettavat määrämuotoiset viestit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lähtöluva</li> <li>- Lupa vaihtotyöhön</li> <li>- Annetun luvan peruminen</li> <li>- Lupa peräyttää</li> <li>- Lupa avustamiseen</li> </ul>	<p>Otsikon alla olevat määrämuotoiset viestit voidaan antaa aina vain suullisesti, ei voi antaa KUPLALLA. Lista muuttunut edellisestä, jossa kaikki olivat saman otsakkeen alla.</p> <p>Muutokset tekstiin kohdissa Lupa vaihtotyöhön ja Lupa peräyttää.</p>
<p><b>Lupa vaihtotyöhön</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) tarvittaessa pyydetyn luvan rajaaminen 3) lupa tai lupa ohi pääopastimien</p>	<p><b>Lupa vaihtotyöhön</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) tarvittaessa: pyydetyn luvan rajaaminen 3) lupa tai lupa ohi pääopastimien</p>	<p>Lisätty kohtaa 2) sanan tarvittaessa perään kaksoispiste selkeyden vuoksi.</p>
<p><b>Lupa peräyttää</b></p> <p>1) junan tunnus 2) tieto siitä, mihin liike saa ulottua 3) tieto liikennöinnin jatkamisesta 4) lupa peräyttää</p>	<p><b>Lupa peräyttää</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) tieto siitä, mihin liike saa enintään ulottua 3) tieto liikennöinnin jatkamisesta 4) <i>lupa peräyttää</i></p>	<p>Muutettu juna → yksikkö, sekä lisätty kohtaan 2) sana "enintään".</p> <p>Myös vaihtotyötä voidaan peräyttää linjalla ja lisättiin enintään sana, jolla selkeytetään ohjetta.</p>
UUSI OTSIKKO	<p><b>5.2.2.2 Suullisesti annettavat määrämuotoiset viestit, kun niitä ei voi antaa KUPLA:lla</b></p>	<p>Otsikon alla esitetään KUPLA:lla kirjallisesti annettavat määrämuotoiset viestit. Ensimmäisistä annetaan aina kirjallisesti KUPLA:lla,</p>

## LIITE 1

		mutta jos niitä ei voi antaa, niin ne annetaan suullisesti tässä annetun kaavojen mukaisesti.
<p><b>Lupa yksittäisen Seis-opastetta näyttävän opastimen ohittamiseen</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) <i>lupa ohittaa opastin</i>, opastimen tunnus 3) opastimen sijainti 4) tieto siitä, mihin liike saa ulottua 5) tieto liikennöinnin jatkamisesta</p>	<p><b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 21: Lupa yksittäisen Seis-opastetta näyttävän opastimen ohittamiseen</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) <i>lupa ohittaa opastin</i>, opastimen tunnus 3) opastimen sijainti 4) tieto siitä, mihin liike saa ulottua 5) tieto liikennöinnin jatkamisesta 6) Seis-opasteen syy tai syy ei tiedossa</p>	<p>Lisätty uusi OPE YTE:n mukainen LO:n ilmoituksen tunniste 21 otsikkoon.</p> <p>Lisätty kohta 6 ”syy”. Toimikunnassa yhteisesti sovittu muutos, selkeyttää tilannetta.</p>
<p><b>Lupa useiden Seis-opastetta näyttävien opastimien ohittamiseen</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) <i>lupa ohittaa kaikki opastimet</i> 3) ensimmäisen opastimen tunnus ja sen sijainti 4) tieto siitä, mihin liike saa ulottua 5) tieto liikennöinnin jatkamisesta</p>	<p><b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 22: Lupa useiden Seis-opastetta näyttävien opastimien ohittamiseen</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) <i>lupa ohittaa kaikki opastimet</i> 3) ensimmäisen opastimen tunnus ja sen sijainti 4) tieto siitä, mihin liike saa ulottua 5) tieto liikennöinnin jatkamisesta 6) Seis-opasteiden syy tai syy ei tiedossa</p>	<p>Lisätty uusi OPE YTE:n mukainen LO:n ilmoituksen tunniste 22 otsikkoon.</p> <p>Lisätty kohta 6 ”syy”. Toimikunnassa yhteisesti sovittu muutos, selkeyttää tilannetta.</p>
LISÄYS	<p><b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 23: Lupa ylittää seis-tietoa lähettävä baliisiryhmä</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) <i>lupa ylittää baliisiryhmä</i> 3) baliisiryhmän sijainti 4) tieto siitä, mihin liike saa ulottua 5) tieto liikennöinnin jatkamisesta 6) seis-tietoa lähettävän baliisiryhmän ylittämisen syy tai syy ei tiedossa</p>	<p>Lisätty kaikki KUPLA:lla annettavat viestit tähän kohtaan.</p> <p>Määrämuotoisessa viestissä noudatetaan tämän kohdan viesteissä Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävän kirjan järjestysnumeroa.</p> <p>Lisätty kohta 6 ”syy”. Toimikunnassa yhteisesti sovittu muutos, selkeyttää tilannetta.</p>
LISÄYS	<p><b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 24: Kulunvalvonnan rakennusalue</b></p> <p>1) yksikön tunnus 2) kulunvalvonnan rakennusalueen sijainti 3) paikantamismerkkiväli</p>	<p>Lisätty kaikki KUPLA:lla annettavat viestit tähän kohtaan.</p> <p>Määrämuotoisessa viestissä noudatetaan tämän kohdan</p>

## LIITE 1

		viesteissä Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävän kirjan järjestysnumeroa.
LISÄYS	<b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 25: Tilapäinen nopeusrajoitus</b> 1) yksikön tunnus 2) tilapäinen nopeusrajoitus X km/h 3) sijainti 4) nopeusmerkit ja baliisit: Kyllä / Ei 5) tarvittaessa: annettava vihellinopaste Juna tulee 6) nopeusrajoituksen syy	Lisätty kaikki KUPLA:lla annettavat viestit tähän kohtaan.  Määrämuotoisessa viestissä noudatetaan tämän kohdan viesteissä Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävän kirjan järjestysnumeroa.
LISÄYS	<b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 26: Saapuminen varatulle raiteelle</b> 1) yksikön tunnus 2) <i>saapuu varatulle raiteelle</i> 3) sijainti	Lisätty kaikki KUPLA:lla annettavat viestit tähän kohtaan.  Määrämuotoisessa viestissä noudatetaan tämän kohdan viesteissä Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävän kirjan järjestysnumeroa.
LISÄYS	<b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 27: Yksikkökohtainen nopeusrajoitus</b> 1) yksikön tunnus 2) nopeusrajoitus X km/h 3) sijainti 4) syy	Lisätty kaikki KUPLA:lla annettavat viestit tähän kohtaan.  Määrämuotoisessa viestissä noudatetaan tämän kohdan viesteissä Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävän kirjan järjestysnumeroa.
<b>Liikenteenohjauksen määräys junan pysäyttämistä ennen kulkutien päätekohtaa</b> 1) Junan tunnus 2) tieto siitä, mitä ei saa ohittaa	<b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 28: Yksikön pysäyttäminen ennen kulkutien päätekohtaa</b> 1) yksikön tunnus 2) tieto siitä, mitä ei saa ohittaa 3) sijainti	Yhtenäistetty otsikon sanamuoto Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävän kirjan mukaiseksi.  Muutettu kohdan 1 "Junan" sana termiksi "yksikön", koska vaihtotyöyksikkökin voidaan pysäyttää ennen kulkutien päätekohtaa. Lisätty myös sijainti kohdaksi 3), kuten lomakkeessa.
LISÄYS	<b>Liikenteenohjauksen ilmoitus 29: Liikennöitävä rullaamalla virroitin alas laskettuna</b>	Lisätty kaikki KUPLA:lla annettavat viestit tähän kohtaan.

## LIITE 1

	<p>1) yksikön tunnus</p> <p>2) <i>liikennöitävä rullaamalla virroitin alas laskettuna</i></p> <p>3) sijainti</p>	Määrämuotoisessa viestissä noudatetaan tämän kohdan viesteissä Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävän kirjan järjestysnumeroa.
<b>3.4 Radioaakkoset</b>	<b>5.3. Radioaakkoset</b>	Numeromuutos
JULIETT	JULIET	Huomattiin, että taulukkoon oli erehdyksessä sanaan tullut ylimääräinen T-kirjain, joka poistettiin.
<b>4.2 Ilmoitukset junaliikenteessä</b>	<b>5.4 Luvat, Ilmoitukset ja lomakkeet</b>	<p>Uusi pääotsikko, jonka alle koottiin kaikki lupiin, ilmoituksiin ja lomakkeisiin kuuluvat asiat.</p> <p>Siirrettiin otsikkotasoa teksteineen otsikkoon myöten päälukuun 5 Viestintä, pois Junaliikenne – pääotsikon alta.</p> <p>Jt-toimikunnassa todettiin, että KUPLAn ja muun viestinnän asiasisältö kuuluu samaan kokonaisuuteen jo siksikin, että myös vaihtotyössä toimitaan osin samoilla pelisäännöillä.</p>
UUSI SISÄLTÖ	<p>Suullisesti annettavat liikenteenohjauksen ilmoitukset on annettava mahdollisimman lähellä vaikutusaluetta, huomioiden liikennetilanne. Mikäli kuljettaja toteaa, että ilmoituksen vastaanottaminen ei ole turvallista liikkeessä, on yksikkö pysäytettävä ilmoituksen vastaanottamiseksi tai pyydyttävä ilmoituksen myöhempää toimittamista.</p> <p>Sähköisesti annetuista ilmoituksista tehtävä varmistussoitto tehdään mahdollisimman lähellä vaikutusaluetta, huomioiden liikennetilanne.</p>	<p>OPE-YTE lisäykset, jotka liittyivät Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävään kirjaan ja lisäykseen C.</p> <p>Liikenteenohjauksen suullisesti annettava ilmoitus velvoittaa ilmoituksen antamisen ajaksi pysäyttämistä, ellei riskien arvioinnilla muuta voi osoittaa. Riskienarvioinnissa päädyttiin siihen, että kuljettaja tapauskohtaisesti tilanteen ja olosuhteiden mukaan päättää menettelyn.</p>
<b>4.2.1 Liikenteenohjauksen ilmoitukset KUPLA-sovelluksessa</b>	<b>5.4.1 Liikenteenohjauksen ilmoitukset KUPLA-sovelluksessa</b>	Numerointi muuttui uuden sijainnin myötä.



## LIITE 1

<p>Kuljettaja saa kohdissa 4.2.2, 4.2.3 ja 4.2.4 luetellut liikenteenohjauksen luvat ja ilmoitukset KUPLAn kautta. Muut luvat ja ilmoitukset annetaan edelleen suullisesti. Kuljettajan on kuitattava omaa ajoreittiään koskevat ilmoitukset. Kun kuljettaja kuittaa ilmoituksen, liikenteenohjaus saa siitä tiedon.</p>	<p>Kuljettaja saa kohdissa 5.4.3, 5.4.4 ja 5.4.5 luetellut liikenteenohjauksen luvat ja ilmoitukset KUPLAn kautta. Muut luvat ja ilmoitukset annetaan suullisesti. Kuljettajan on kuitattava omaa ajoreittiään koskevat ilmoitukset. Kun kuljettaja kuittaa ilmoituksen, liikenteenohjaus saa siitä tiedon.</p>	<p>Viittaukset vaihdettu oikeiksi, kun niiden paikka muuttui.</p> <p>Poistettiin turha ”edelleen” sana.</p>
<p><b>4.2.2 Liikenteenohjauksen luvat</b></p>	<p><b>5.4.2 Liikenteenohjauksen luvat</b></p>	<p>Numerointi muuttui tekstin sijantipaikan vaihtamisen johdosta.</p>
<p>Taulukko 2. Liikenteenohjauksen luvat. Taulukossa 3 saraketta, otsikossa sana ILMOITUS</p> <p>Neljäs rivi: Lupa liikennöidä ilman toimivaa kulunvalvonnan veturilaitetta</p>	<p>Taulukko 4. Liikenteenohjauksen luvat. Taulukon otsikosta poistettiin sarake ”laji” ja muutettiin 1 sarakkeeseen sana LUPA</p> <p>Taulukon rivi poistettu kokonaan.</p>	<p>Taulukon otsikointia yksinkertaistettiin ja selkeytettiin.</p> <p>Poistettiin liikenteenohjauksen ilmoituksista, tämä on rautatieliikenteen harjoittajien sisäinen asia.</p>
<p><b>4.2.3 Liikenteenohjauksen kriittiset ilmoitukset</b></p> <p>KUPLAssa kriittiset ilmoitukset on merkitty sinisillä kehyksillä. Niitä tulee aina noudattaa.</p>	<p><b>5.4.3 Liikenteenohjauksen kriittiset ilmoitukset</b></p> <p>KUPLAssa kriittiset ilmoitukset on merkitty sinisillä kehyksillä. Niitä tulee aina noudattaa ilman liikenteenohjauksen suullista varmistusta.</p>	<p>Numerointi muuttui sijantipaikan vaihtamisen johdosta.</p> <p>Lisätty johdonmukaisuuden nimissä viimeinen lause.</p>
<p>Taulukko 3 Taulukossa 3 saraketta, otsikossa sana ILMOITUS</p> <p>sarake Noudattaminen: Noudatettava heti</p>	<p>Taulukko 5 Taulukon otsikosta poistettiin sarake ”laji” ja muutettiin 1 sarakkeeseen sana KRIITTINEN ILMOITUS</p> <p>sarake Noudattaminen: Noudatettava ilman liikenteenohjauksen suullista varmistusta</p>	<p>Taulukon otsikointia yksinkertaistettiin ja selkeytettiin.</p> <p>Muutettu nykykäytännön mukaiseksi kaikkiin taulukon riveihin.</p>
<p>Taulukko 3 Sarake Ilmoitus:</p> <p>Tilapäinen nopeusrajoitus (jos nopeusmerkkejä tai baliiseja ei ole)</p>	<p>Taulukko 5 Sarake kriittinen Ilmoitus:</p> <p>Tilapäinen nopeusrajoitus</p>	<p>Poistettu suluissa oleva ehto, koska se on aiheeton ja väärä. Tilapäiset nopeusrajoitukset annetaan aina.</p>

## LIITE 1

Varatulle raiteelle tuleminen	Saapuminen varatulle raiteelle	Muutettu sanamuoto, vastaa Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävän kirjan muotoilua.
Junakohtainen nopeusrajoitus	Yksikkökohtainen nopeusrajoitus	Sama kun edellinen perustelu.
Liikenteenohjauksen määräys junan pysäyttämisestä ennen kulkutien päätekohtaa	Yksikön pysäyttäminen ennen kulkutien päätekohtaa	Sama kun edellinen perustelu.
LISÄYS	Liikennöitävä rullaamalla virroitin alas laskettuna	Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävä kirja velvoittaa laatimaan kaikki kansalliset kriittiset liikenteenohjauksen ilmoitukset, päätettiin lisätä tämä kriittisiin ilmoituksiin.
Taulukko 4. Taulukossa 3 saraketta, otsikossa sana ILMOITUS	Taulukko 6. Taulukon otsikosta poistettiin sarake "laji" ja muutettiin 1 sarakkeeseen sana EI-KRIITTINEN ILMOITUS	Taulukon otsikointia yksinkertaistettiin ja selkeytettiin.
Noudattaminen sarake: Noudatettava heti	Noudattaminen sarake: Noudatettava ilman liikenteenohjauksen suullista varmistusta	Muutettu nykykäytännön mukaisiksi.
UUSI OTSIKKO	5.4.5 Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävä kirja	OPE-YTE:n uusi vaatimus
UUSI SISÄLTÖ	Kaikki käytettävät kansalliset - ja unionin ohjeet sekä lomakkeet on koottu asiakirjaksi nimeltään Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävä kirja. Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävä kirja on liite G.  Tässä ohjeessa noudatetaan kansallisia ohjeita ja kansalliset liikenteenohjauksen ilmoitukset -lomaketta. ERTMS / ETCS -järjestelmän osalta Unionin ohjeet ja eurooppalaiset ilmoitukset -lomake otetaan käyttöön ja noudatettaviksi myöhemmin ilmoitettavana ajankohtana lähempänä ETCS-järjestelmän käyttöönottoa.	Otetaan käyttöön vain kansalliset ohjeet tässä vaiheessa. Täydennetään päälukua, kun ETCS-järjestelmä on myöhemmin tulossa käyttöön Unionin ohjeiden osalta.  Varsinainen kirja on Jt:n liitteenä G. Se on laadittu OPE-YTE:n vaatimusten mukaisesti ja täydentää Jt:n tätä kohtaa.

## LIITE 1

	<p>Kirjaa käyttävät sekä junan kuljettaja että liikenteenohjaus. Kirjassa on kaksi osaa.</p> <p>Ensimmäinen osa sisältää seuraavat kohdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-rataverkon haltijoiden käyttämien eurooppalaisten ilmoitusten hakemisto</li> <li>-kansallisten liikenteenohjauksen ilmoitusten hakemisto</li> <li>-luettelo tilanteista, joita kukin liikenteenohjauksen ilmoitus koskee</li> <li>-kunkin toimintaohjeen toimitustapa, mukaan lukien tieto siitä, saako kuljettaja kirjoittaa sen ylös ajon aikana</li> <li>-taulukko kansainvälisestä foneettisesta aakkostosta.</li> </ul> <p>Toinen osa sisältää seuraavia koskevat lomakkeet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-eurooppalaiset ilmoitukset</li> <li>-kansalliset liikenteenohjauksen ilmoitukset.</li> </ul> <p>Rautatieliikenteen harjoittajan on koottava ne ja annettava ne kuljettajalle.</p>	
UUSI OTSIKKO	5.4.6 Lomakkeet	OPE-YTE:n vaade
UUSI SISÄLTÖ	<p>Väyläviraston rataverkolla käytetään kansalliset liikenteenohjauksen ilmoitukset -lomaketta (ilmoitukset 21-29), kun ilmoitukset annetaan suullisesti. Suullisesti annettavat ilmoitukset on liikenteenohjauksen ja kuljettajan kirjattava paperiselle lomakkeelle tai vastaavalle.</p> <p>Rautatieliikenteen harjoittajien vastuulla on, että kuljettajilla on käytettävissään liikenteenohjauksen ilmoitukset -lomake tai muu vastaava menetelmä ilmoituksen kirjaamiseen.</p>	<p>OPE-YTE vaatimus. Päädyttiin laatimaan uusi Väyläviraston Liikenteenohjauksen ilmoitukset -lomake. Pääsääntöisesti ilmoitukset annetaan sähköisesti (KUPLA), mutta suullinen ilmoitus annetaan jatkossa liikenteenohjauksen toimesta lomakkeella ja kuljettaja kirjaa sen myös paperiselle lomakkeelle tai vastaavalle.</p>

## LIITE 1

	Kuljettajan on merkittävä muistiin liikenteenohjaukselta saamansa ilmoituksen asiasisältö.	Käytetään OPE-YTE:stä poiketen kansallisia jo käytössä olevia termejä, kuten toimikunnassa päätettiin.
UUSI LOMAKE	Uusi lomake, löytyy Jt:stä	Uusi lomake, vastaava tulee myöhemmin ETCS-käyttötavoista, joita OPE-YTE on määritellyt.
UUSI OTSIKKO	5.4.7 VEK-tietoja sisältävät ennakoilmoitukset	Väylävirasto päätti siirtää otsikkoa vastaavan erillisohjeen Jt:n sisällöksi. Samalla se suunnataan myös kuljettajille aiemman Liikennesuunnittelun sijasta. Ohje Junaliikenteen ennakkotietojärjestelmän (JETI) VEK-ilmoitusten laadinta, LIVI/4229/06.04.01/2018 kumotaan Jt:n voimaantullessa.
UUSI SISÄLTÖ	<p>Tässä kuvataan VEK-tietoja sisältävien ennakoilmoitusten sisältö. Ratainfraan liittyvä muutos, joka vaikuttaa yksikön kuljettamiseen on aina ilmoitettava ennakoilmoituksessa tai liikenteenohjauksen ilmoituksena.</p> <p>VEK-tietoja sisältävä ennakoilmoitus julkaistaan kuljettajan aikataulussa heti kun en-akkoilmoitus on hyväksytty järjestelmään ja ilmoituksen voimassaolo on alkanut.</p> <p>Kaikista pysyvistä muutoksista on ilmoitettava neljän viikon ajan ennakoilmoituksessa. Pysyväksi muutokseksi luetaan myös nopeuden nosto.</p> <p>VEK-tietoja sisältävä ennakoilmoitus on laadittava liitteen H mukaisesti.</p> <p>5.4.7.1 Käytettävät nimet, numerot ja symbolit</p>	<p>Ohjeen mukaisesti Liikennesuunnittelijat ovat ennakoilmoitukset laatineet tähänkin asti. Muutama muutos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-pysyvä muutos ilmoitetaan jatkossa 4 viikon ajan (ent 2 vko)</li> <li>-nopeuden nostosta ilmoitetaan</li> <li>-tilapäisen nopeusrajoituksen syy ilmoitetaan kuljettajalle.</li> </ul> <p>Tekstissä mainittu liite I, on laadintamallit eri tilanteisiin. Sekin on ollut em. vanhassa ohjeessa, mutta ei ole velvoitettu kuljettajien osaamisalueeksi. Sekin on päivitetty ja lisätty uusimmat mallit.</p>

## LIITE 1

	<p>Ennakoilmoituksessa ilmoitetaan ne raiteet ja elementit, joita ilmoitus koskee. Raide- ja opastintietona on käytettävä raiteiden virallisia nimiä tai numeroita ja opastimien virallisia tunnuksia. Ennakoilmoitusta voidaan täsmentää selitekentässä.</p> <p>Ennakoilmoitus varustetaan ohjeen mukaisella symbolilla. Symboli avaa kuljettajan päätelaitteessa selitekentän automaattisesti.</p>	
8.15 Ajotiedot häiriötilanteissa	5.4.8 Ajotiedot KUPLAn häiriötilanteissa	<p>Siirrettiin Häiriö- ja hätätilanteet otsikon alta koko sisältö päälukuun Viestintä heti KUPLA- kohdan perään.</p> <p>Jt-toimikunnassa päätettiin liitettäväksi KUPLAn ja muun viestinnän asiasisältö samaan kohtaan Viestinnän alle.</p>
UUSI TEKSTI	Tässä kohdassa annetaan toimintaohjeet KUPLAn häiriötilanteita varten.	Tarvittiin kuvaus otsikon alle rakenteellisuudesta johtuen.
8.15.3 KUPLA-sovellus, ajotietotuloste ja vara-ajotietotuloste ei käytettävissä	5.4.8.4 KUPLA-sovellus, ajotietotuloste ja vara-ajotietotuloste ei käytettävissä	Numerointi muuttui sijantipaikan vaihtamisen johdosta.
Tässä tilanteessa ajotiedot voidaan toimittaa yksikölle myös muulla tavoin, esimerkiksi puhelimitse tai sähköpostitse.	Tässä tilanteessa ajotiedot voidaan toimittaa myös muulla tavoin, esimerkiksi puhelimitse tai sähköpostitse.	Poistettu hiukan harhaanjohtava termi ”yksikölle”.
3.3 Paikantaminen	5.5 Paikantaminen	Uusi numerointi
<p>Rataverkolla olevat kohteet on paikannettava paikantamismerkkeihin perustuen, kun paikantamismerkkit ovat käytettävissä.</p> <p>Tarvittaessa kohteen sijaintia voidaan tarkentaa perustuen mm. seuraaviin elementteihin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- opastimeen</li> </ul>	<p>Rataverkolla olevat kohteet on paikannettava:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- paikantamismerkkiin</li> <li>- opastimeen,</li> <li>- vaihteeseen,</li> <li>- raiteeseen,</li> <li>- liikennepaikka alkaa -merkkiin, tai</li> <li>- liikennepaikka päättyy -merkkiin.</li> </ul>	<p>Yksinkertaistettiin ohjeen muotoilu, joten siitä tulee selkeämpi. Lista on nyt myös yksiselitteinen, kun poistettiin mm. lyhenne.</p> <p>Lisättiin, että hätätilanteessa voidaan käyttää muitakin keinoja.</p>

## LIITE 1

<ul style="list-style-type: none"> <li>- vaihteeseen</li> <li>- liikennepaikka alkaa - merkkiin</li> <li>- liikennepaikka päättyy - merkkiin tai</li> <li>- raiteeseen jos edellä mainitut eivät ole käytössä</li> </ul>	<p>Hätätilanteessa paikantamiseen voidaan käyttää muitakin paikantamiskeinoja.</p>	<p>Yksinkertaistamisen tarve tuli esiin myös Siuron ja Mankalan onnettomuuden tutkimisissa.</p>
<p><b>3.3.2 Sijainnin ilmoittaminen liikenteenohjaukselle</b></p>	<p><b>5.5.2 Sijainnin ilmoittaminen liikenteenohjaukselle</b></p>	<p>Numeromuutos</p>
<p>Ilmoitus liikenteenohjaukselle sijainnista on tehtävä paikantamismerkkien avulla siten, että lähtökohtaisesti kuljettaja ilmoittaa kulkusuunnassa seuraavan paikantamismerkkin liikenteenohjaukselle ja tarkentaa kohteen sijaintia mahdollisuuksien mukaan.</p> <p>Ellei paikantamismerkkejä ole käytettävissä, ilmoitus liikenteenohjaukselle paikasta tai sijainnista on tehtävä kohdassa 3.3 lueteltujen elementtien avulla.</p>	<p>Kun sijainti ilmoitetaan paikantamismerkkeillä, kuljettaja ilmoittaa kulkusuunnassa seuraavan paikantamismerkkin liikenteenohjaukselle ja tarkentaa kohteen sijaintia mahdollisuuksien mukaan.</p> <p>POISTETTU</p>	<p>Muutettiin ohje sen mukaiseksi, että aina ei ensisijaisesti käytetä paikantamismerkkejä.</p> <p>Poistettu, koska periaatteen muuttaminen teki ohjeen tarpeettomaksi.</p>
<p><b>3.5 Viestintä- ja toimintatasot vaara- ja hätätilanteissa</b></p>	<p><b>5.6 Viestintä- ja toimintatasot vaara- ja hätätilanteissa</b></p>	<p>Numeromuutos</p>
<p>Jos rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan henkilöstö havaitsee liikennöintiä koskevan vaaran, henkilöstön on ryhdyttävä välittömiin toimiin vaarassa olevien yksiköiden pysäyttämiseksi, ilmoitettava asiasta liikenteenohjaukselle sekä toteutettava muut tarvittavat toimenpiteet vahinkojen välttämiseksi.</p>	<p>SIIRRETTY KOHTAAN 10 HÄIRIÖ-JA HÄTÄTILANTEET</p>	<p>Tämä on ohjeelle loogisempi paikka. Siirto tarvittiin myös rakenteellisen syyn johdosta.</p>
<p>UUSI LISÄYS</p>	<p>Junan kuljettajan on viipymättä ilmoitettava liikenteenohjaukselle ennakoimattomasta jarru- tai pääsäiliöjohdon tyhjentymisestä. Ennen liikennöinnin jatkamista junan</p>	<p>Lisäys todettiin tarpeelliseksi sattuneiden onnettomuuksien selvitysten johdosta. Todettiin, että ohje on tarpeen Jt:ssä.</p>

## LIITE 1

	kuljettajan on varmistuttava junan kokonaisuudesta. Liikenteenohjauksen on määrättävä tilanteen selvittämisen ajaksi viereisiä raiteita lähestyvät junat näkemäajoon.	
3.5.2 Rautatiehäätäpuhelu, hätäviesti	5.6.2 Rautatiehäätäpuhelu, hätäviesti	
Rautatiehäätäpuhelu ohjautuu vaara-alueesta vastaavan liikenteenohjauksen lisäksi kaikkiin häätäpuhelualueella oleviin RAILI-palvelua käyttäviin puhelimiin.	Rautatiehäätäpuhelu ohjautuu vaara-alueesta vastaavan liikenteenohjauksen lisäksi kaikkiin rautatiehäätäpuhelualueella oleviin RAILI-palvelua käyttäviin puhelimiin.	Hätäpuhelualue muutettiin rautatiehäätäpuhelualueeksi.
<b>4.3 Junan lähtö</b>	<b>6.1 Junan lähtö</b>	Uusi numerointi
UUSI LISÄYS	Jos liikutaan vaihtotyönä junan lähtöraiteelle, eikä yksikön kulkusuunta muutu, saa lähtövalmiusilmoituksen antaa liikkeessä ennen lähtöraidetta. Tällöin yksikkö saa liikkua vaihtotyönä lähtöraiteen kulkutien päätekohtaan saakka.	On ollut epäselvyyttä menettelystä, jossa lähtövalmista junaa tulee siirtää lähtöraiteelleen. Tällä ohjeella yhtenäistetään menettely ja tehdään liikennöinnistä sujuvampaa poistamalla turhat pysähdykset.
Junalla on oltava lähtölupa (osa luettelosta): -junakulkutien päätekohta -merkin ohittamiseksi, johon se on ennakkotiedon perusteella pysähtynyt - luvattoman Seis-opasteen ohittamisen tai luvatta tapahtuvan Seis-tietoa lähettävän baliisiryhmän ylittämisen jälkeen	Junalla on oltava lähtölupa (osa luettelosta): -junakulkutien päätekohta -merkin ohittamiseksi, johon sen tulee ennakkotiedon perusteella pysähtyä - luvattoman Seis-opasteen tai luvattoman junakulkutien päätekohdan ohittamisen jälkeen	Perustelut: -Korjattiin sanamuotoa paremmaksi -korvattiin baliisiryhmän ylittäminen – sanamuoto junakulkutien päätekohtaksi, jolloin muotoilu kattaa myös varustamattomat rataosat sekä on itse asiassa ohjeen oikeampi muotoilu.
Lähtölupa peräyttämisen, luvattoman Seis-opasteen ohittamisen tai luvatta tapahtuvan Seis-tietoa lähettävän baliisiryhmän ylittämisen jälkeen, on annettava suullisesti.	Lähtölupa on annettava suullisesti peräyttämisen, luvattoman Seis-opasteen ohittamisen ja luvattoman junakulkutien päätekohdan ohittamisen jälkeen.	Korvattiin baliisiryhmän ylittäminen – sanamuoto junakulkutien päätekohtaksi, joka kattaa myös varustamattomat rataosat sekä on itse asiassa ohjeen oikeampi muotoilu ja sanajärjestys.
Junakulkutien päätekohta -merkki osoittaa kohdan, jota juna ei saa ohittaa ilman lähtölupaa.	POISTETTU	Todettiin, että aiheuttaa tässä Jt:n kohdassa ristiriitaa.

## LIITE 1

<b>4.4 Junan kulku</b>	<b>6.2 Junan kulku</b>	Numeromuutos
LISÄYS	Tämä kohta sisältää tietoja junan kulkunopeudesta ja tilapäisestä nopeusrajoituksesta	Rakenteellinen muoto vaatii otsikon alle tekstiä.
<b>4.4.1 Junatyypit</b>	<b>6.1.2 Junatyypit</b>	Numeromuutos ja sijaintimuutos
	SIIRRETTY KOKO KOHTA JUNAN LÄHTÖ KOKONAISUUDEN ALLE	Junatyyppi valitaan, ennen kun juna lähtee liikkeelle. Siirto oikean otsikon alle.
Taulukko 5. Junatyyppien jako Taulukossa mainittu junatyyppi IC2	Taulukko 7. Junatyyppien jako Poistettu taulukosta junatyyppi IC2	Junatyyppiä ei ole enää kapasiteettihakemuksessa.
<b>4.4.2.3 Nopeus Seis-tietoa lähettävän baliisiryhmän ylittämisen jälkeen</b>	<b>6.2.2.3 Nopeus Seis-tietoa lähettävän baliisiryhmän ylittämisen jälkeen</b>	Uusi numerointi
Liikenteenohjauksen on määrättävä tilapäinen nopeusrajoitus ennen kuin annetaan lupa ylittää Seis-tietoa lähettävä baliisiryhmä.	Liikenteenohjauksen on määrättävä tilapäinen nopeusrajoitus ennen kuin annetaan lupa ylittää Seis-tietoa lähettävä baliisiryhmä tai luvattoman junakulkutien päätekohta -merkin ohittamisen jälkeen.	Vaatus tilapäisen nopeusrajoituksen antamisesta puuttui aiemmin sellaiselta kalustolta, jossa ei ole toimivaa kulunvalvontaa ja kulunvalvonnalla varustamattomalta kalustolta. Oli epäloogista, että luvalla seis-opasteen ohittaminen laukaisee nopeusrajoituksen, mutta luvattoman junakulkutien päätekohtan ohituksen jälkeen sellaista ei Jt ohjeistanut liikenteenohjausta tekemään.
<b>5.3.2.5 Tilapäinen nopeusrajoitus</b>	6.2.2.5 Tilapäinen nopeusrajoitus	Uusi numerointi
Nopeusrajoitus on määrättävä siihen asti, kunnes rajoitus on ennakoilmoituksessa ja varustettu tarvittavin radan merkein. Lisäksi kulunvalvonnalla varustetulla raiteella, jonka nopeus on yli 35 km/h, nopeusrajoitus on varustettava baliisein, jotka on tarkastettu.	Nopeusrajoitus on määrättävä siihen asti, kunnes rajoitus on ennakoilmoituksessa ja varustettu tarvittavin radan merkein. Lisäksi kulunvalvonnalla varustetulla raiteella, jonka nopeus on yli 35 km/h, nopeusrajoitus on varustettava baliisein.	Poistettiin turhana baliisien tarkastusvaatimus. Sen tekee baliisien asentajataho.
UUSI LISÄYS	Nopeusrajoitus on tarkastettava molemmista kulkusuunnista	Todettiin, että menettely on nykykäytännön mukainen,



## LIITE 1

	<p>ensimmäisellä rajoitusalueella saapuvalla kulunvalvontalaitteilla varustetulla yksiköllä.</p> <p>Liikenteenohjauksen on pyydettävä kuljettajaa varmistamaan asetetun nopeusrajoituksen oikeellisuus. Kuljettajan on tällöin tarkastettava, onko rajoitus ilmoitetun mukainen ja ilmoitettava tarkastuksen tulos liikenteenohjaukselle.</p>	<p>mutta siitä ei ole Jt:ssä ohjeistusta.</p>
<b>5 Vaihdotyö / 5.1. Yleistä</b>	<b>7 Vaihdotyö</b>	<p>Numerointi muuttuu ja otsikointi Yleistä poistettu</p>
Uusi sisältö	<p>Vaihdotyölle on haettava kapasiteetti niin rautatieliikennepaikkojen välisessä kuin liikennepaikan osien välisessä vaihtotyössä Väyläviraston ohjeiden mukaisilla liikennepaikoilla. Yksikön tulee ensisijaisesti lähteä lähtöpaikalta suunnitellun lähtöajan mukaisesti. Yksikkö voi lähteä liikenteenohjauksen harkinnan mukaan enintään 30 minuuttia etuajassa tai enintään 120 minuuttia myöhässä liikennetilanteen sen salliessa. Muutoin yksiköille on haettava uusi kapasiteetti.</p>	<p>Väylävirasto lisää kapasiteetinhakuvaatimuksen myös vaihtotyölle Väyläviraston ohjeiden mukaisilla liikennepaikoilla (verkkoselostus).</p>
<p>Vaihdotyössä kuljettajan on edettävä kaikissa tilanteissa varoen, hallittava nopeutta ja huomioitava näkyvyys, jotta hän voi vapaana olevalla edessään näkyvällä osuudella pysäyttää yksikön ennen toista kalustoyksikköä, Seis-opastetta tai estettä, ja noudattaa suurinta sallittua nopeutta tai tapauskohtaisesti määräytyvää alempaa nopeutta.</p>	<p>Vaihdotyössä on edettävä kaikissa tilanteissa varoen, hallittava nopeutta ja huomioitava näkyvyys, jotta vaihtotyö voidaan pysäyttää vapaana olevalla edessä näkyvällä osuudella ennen toista kalustoyksikköä, Seis-opastetta tai estettä, ja noudattaa suurinta sallittua nopeutta tai tapauskohtaisesti määräytyvää alempaa nopeutta.</p>	<p>Todettiin, että termi "edessään" ei ollut oikea sana kuvaamaan asiaa. Myös asian henkilöiminen kuljettajaa koskevaksi oli väärä muotoilu.</p>
<b>UUSI OTSIKKO</b>	<b>7.1.1 Vaihdotyön rajaaminen</b>	
<b>UUSI SISÄLTÖ</b>	<p>Liikenteenohjaus voi rajata vaihtotyötä seuraavilla radan elementeillä:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Linjavaihte ja seisake</li> <li>-Opastin</li> <li>-Raide</li> </ul>	<p>ERTMS / ETCS -käytösäännöissä on tarve määrittää ne elementit, joihin vaihtotyötä voidaan rajoittaa. Todettiin, että sellaiselle olisi tarve myös Jt:ssä. Päätettiin</p>

## LIITE 1

	<p>-Vaihte</p> <p>-Liikennepaikka alkaa -merkki</p> <p>-Liikennepaikka päättyy -merkki</p> <p>-Ensimmäisen luokan liikenteenohjaus -merkki</p> <p>-Toisen luokan liikenteenohjaus -merkki</p> <p>-Seismerkki</p> <p>-Junakulkutien päätekohta -merkki</p> <p>-Paikantamismerkki</p> <p>Annettaessa lupa vaihtotyöhön linjavaihteelle tai seisakkeelle liikenteenohjaus varaa vaihtotyölle koko liikennepaikkavälin, jolloin vaihtotyö rajautuu seuraavan liikennepaikan rajamerkille.</p> <p>Käytettäessä vaihdetta vaihtotyötä rajaavana elementtinä tarkoitetaan vaihtotyön rajaamista vaihteen eteen sitä ylittämättä. Mikäli liikenteenohjaus kääntää vaihdetta ja lupa annetaan vaihteen yli, on yksikön ylitettävä vaihteen akselinlaskija tai raide-eristys.</p>	<p>tehdä yhtenäiset elementtilistat huomioiden kuitenkin tekniset erilaisuudet.</p> <p>Linjavaihteelle ja seisakkeelle tehtiin nykytilanteen mukainen rajaus, ei tarvetta muuttaa nykykäytäntöä.</p> <p>Vaihteen osalta määritettiin sen tarkoittavan perustilanteessa vaihteen eteen sitä ylittämättä. Samalla jos tarvetta tulee vaihteen yli ja liikenteenohjaus kääntää vaihdetta tulee yksikön ylittää akselinlaskija tai raide-eristys.</p>
<b>5.2 Nopeus</b>	<b>7.2. Nopeus</b>	Uusi numerointi
UUSI SISÄLTÖ	Käytettäessä vaihtotyössä nopeutta 50 km/h on vaihtotyönjohtajan siitä mainittava liikenteenohjaukselle lupaa vaihtotyöhön pyydettyäessä.	Todettiin, että ohje parantaa tilannetietoisuutta liikenteenohjauksessa.
UUSI SISÄLTÖ	Vaihtotyössä, joka kohdistuu VAK-lainsäädännön mukaisiin rautatiekuljetuksiin, yksikön suurin sallittu nopeus liikennepaikalla on 20 km/h.	Yhdenmukaistetaan toiminta koko rataverkolla.
5.2.1 Tilapäinen nopeusrajoitus	7.2.1 Tilapäinen nopeusrajoitus	
Tilapäinen nopeusrajoitus on määrättävä yksikölle, kun kyseisellä raiteella suurin nopeus on ennen rajoituksen asettamista yli 35 km/h. Kun kyseisellä raiteella suurin nopeus on 35 km/h tai alempi,	Tilapäinen nopeusrajoitus on määrättävä yksikölle, ellei sitä ole merkitty nopeutta osoittavin merkein.	Vaihtotyössä nopeus ylipäätään on melkein poikkeuksetta 35 km/h. Selkeytettiin ohjetta.

## LIITE 1

niin tilapäinen nopeusrajoitus on määrättävä, ellei sitä ole merkitty nopeutta osoittavin merkein.		
<b>5.4 Vaihtotyö rautatieliikennepaikkojen välillä</b>	<b>7.4 Vaihtotyö rautatieliikennepaikkojen välillä</b>	Numeromuutos
Vaihtotyönä liikkuminen liikennepaikalla, sekä liikennepaikalta seuraavan liikennepaikkavälin linjavaihteelle ja takaisin, on sallittua muillakin väleillä.	Vaihtotyönä liikkuminen liikennepaikalla, sekä liikennepaikalta seuraavan liikennepaikkavälin linjavaihteelle tai seisakkeelle ja takaisin, on sallittua muillakin väleillä.	Lisättiin myös seisake tähän mukaan. Se onnistuu nyt paremmin, kun seisakkeen määritelmä on lisätty.
<b>5.4.1 Vaihtotyömenettelyt</b>	<b>7.4.1 Vaihtotyömenettelyt</b>	Uusi numerointi
-veturissa on valaistusta käytettävä kuten junaliikenteessä,	-veturissa on valoja käytettävä kuten junaliikenteessä,	Oikea termi on valoja.
<b>5.5 Paikallislupa</b>	<b>7.5 Paikallislupa</b>	Numeromuutos
Paikallisluvan saaneen henkilön on ilmoitettava liikenteenohjaukselle paikallisluvan palauttamisesta.	Paikallisluvan saaneen henkilön on ilmoitettava mahdollisen Valmispainikkeen painamisen tai muun teknisen palauttamisen yhteydessä myös suullisesti liikenteenohjaukselle paikallisluvan palauttamisesta.	Ilmeni tarvetta tarkentaa Paikallislupien palauttamista. Täsmennettiin, että lupa on aina palautettava suullisesti, vaikka siihen olisi tekninenkin mahdollisuus ja että se on tehtävä teknisen luvan palauttamisen yhteydessä.
<b>5.8 Toiminta ja opasteet yhteistoiminta- ja häiriötilanteissa (vajaatoimintatilanteet)</b>	<b>7.8 Toiminta ja opasteet yhteistoimintatilanteissa</b>	Poistamalla sulkutekstin otsikko kuvaa kohdan sisältöä paremmin, koska siinä ei käsitellä muuta, kun yhteistoimintaa.
<b>Opasteet</b> Punainen -Opaste Punainen tarkoittaa, että liike on pysäytettävä  Hätäpunainen -Opaste Hätäpunainen tarkoittaa, että liike on pysäytettävä mahdollisimman nopeasti.	<b>Opasteet</b> Seis -Opaste Seis tarkoittaa, että liike on pysäytettävä. -Suullisesti Seis-opaste on annettava sanalla "Punainen".  Vaara -Opaste Vaara tarkoittaa, että liike on pysäytettävä mahdollisimman nopeasti. -Suullisesti Vaara-opaste on annettava sanalla "Hätäpunainen".	Korjattiin selkeät virheet.

## LIITE 1

7.3 Liikkuminen ratatyöalueella	9.3 Liikkuminen ratatyöalueella	Uusi numerointi
<p>Työntöliikkeen ohjaaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kuljettajaa avustavan henkilön on työntöliikkeen päätekohtaa lähestyessä ilmoitettava välimatka 200 metristä alkaen seuraavasti: 200 metriä, 100, 50, 40, 30, 20, 10, 5, 4, 3, 2 ja metri.</li> <li>- Kuljettajan on toistettava välimatkat 200 ja 100.</li> <li>- Työntöliikettä ohjatessa kuljettajaa avustava henkilön ja kuljettajan välillä on oltava jatkuva yhteys. Katkos saa olla enintään 5 sekuntia, ja viimeisen 20 m matkalla enintään 2 sekuntia. Muutoin kuljettajan on pysäytettävä liike.</li> </ul>	<p>SIIRRETTY KAPPALEEN SISÄLLÄ</p>	<p>Siirto tehty, koska kappale ei liittynyt opasteisiin.</p>
<p><b>Opasteet</b></p> <p>Punainen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Opaste Punainen tarkoittaa, että liike on pysäytettävä</li> </ul> <p>Hätäpunainen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Opaste Hätäpunainen tarkoittaa, että liike on pysäytettävä mahdollisimman nopeasti.</li> </ul>	<p><b>Opasteet</b></p> <p>Seis</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Opaste Seis tarkoittaa, että liike on pysäytettävä.</li> <li>-Suullisesti Seis-opaste on annettava sanalla "Punainen".</li> </ul> <p>Vaara</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Opaste Vaara tarkoittaa, että liike on pysäytettävä mahdollisimman nopeasti.</li> <li>-Suullisesti Vaara-opaste on annettava sanalla "Hätäpunainen".</li> </ul>	<p>Korjattiin selkeät virheet.</p>
<p>10 Häiriö- ja hätätilanteet</p>	<p>10 Häiriö- ja hätätilanteet</p>	
<p>SIIRTO KOHDASTA 3.5</p>	<p>Jos rautatieliikenteen harjoittajan tai rataverkon haltijan henkilöstö havaitsee liikennöintiä koskevan vaaran, henkilöstön on ryhdyttävä välittömiin toimiin vaarassa olevien yksiköiden pysäyttämiseksi, ilmoitettava asiasta liikenteenohjaukselle sekä toteutettava muut tarvittavat toimenpiteet vahinkojen välttämiseksi.</p>	<p>Tarve siirtoon tuli rakenteellisen muodon johdosta. Todettiin, että tämä paikka on oikeampi.</p>

## LIITE 1

UUSI OTSIKKO	<b>10.5 Mäkeen jäänti</b>	
UUSI SISÄLTÖ	<p>Junan jäädessä mäkeen on toimittava seuraavasti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Kuljettajan on varmistettava junan paikallaan pysyminen.</li> <li>-Kuljettajan on ilmoitettava heti mäkeen jäännistä liikenteenohjaukselle. Samalla on kerrottava, mikäli on olemassa mahdollisuus junan hallitsemattomaan liikkeellelähtoon sekä mahdollisen hallitsemattoman liikkeen suunta.</li> <li>-Kuljettajan on ilmoitettava välittömästi rautatiehäätäpuhelulla liikenteenohjaukselle, jos juna lähtee hallitsemattomasti liikkeelle.</li> <li>- Mäkeen jäännistä voi tarvittaessa seurata joko peräyttäminen tai avustaminen.</li> </ul>	<p>Kentältä ilmaistiin tarve ohjeistaa erikseen menettelyt mäkeen jäänti tilanteessa. Osa rautatieyrityksistä on ohjeistanut menettelyt omassa johtamisjärjestelmissä, nyt menettelyt ovat samat koko rataverkolla.</p>
<b>8.5 Avustaminen</b>	<b>10.6 Avustaminen</b>	Numerointi muuttunut
<p>Avustaminen on vajaatoimintatila, jolla mahdollistetaan yksikön avustaminen liikkeelle tilanteessa, jossa yksikkö ei pysty jatkamaan liikennöintiään.</p> <p>Avustamistilanteissa yksikkö siirretään paikkaan, josta se pääsee jatkamaan liikennöintiään.</p> <p>Kalustovauriotilanteessa yksikkö siirretään lähimpään paikkaan, missä se ei häiritse muuta liikennettä.</p> <p>Avustamistapahtuman aikana rautatieliikenteen harjoittajat ovat vastuussa kalustonsa liikennekelpoisuudesta.</p> <p>Kuljettajan on ilmoitettava liikenteenohjaukselle</p>	<p>Avustaminen on vajaatoimintatila, jolla mahdollistetaan yksikön avustaminen liikkeelle tilanteessa, jossa yksikkö ei pysty jatkamaan liikennöintiään. Kuljettajan on ilmoitettava avustamistarpeesta ja siihen liittyvistä olosuhteista liikenteenohjaukselle viipymättä.</p> <p>Avustamisessa suurin sallittu nopeus on 35 km/h, myös näkemäajossa.</p> <p>Avustamistilanteissa yksikkö siirretään paikkaan, josta se pääsee jatkamaan liikennöintiään.</p> <p>Kalustovauriotilanteessa yksikkö siirretään lähimpään paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä.</p> <p>Avustamistapahtuman aikaisia tilapäisiä yksiköiden kokoonpanomuutoksia ei tarvitse ilmoittaa liikenteenohjaukselle.</p>	<p>Lisätty OPE YTE vaatimus viipymättä ilmoittamisesta LO:lle.</p> <p>Haluttiin täsmentää sitä, että avustamisessa myös näkemäajon Sn on poikkeuksellisesti 35 km/h.</p> <p>Muutettu missä → jossa.</p> <p>Poistettu itsestänselvyyys kaluston liikennekelpoisuudesta.</p>

## LIITE 1

<p>vähintään seuraavat asiat, kun yksikkö tarvitsee apua:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- millaista apua tarvitaan,</li> <li>- yksikön etupään pysähtymispaikka, sekä vahvistus siitä, ettei yksikköä liikuteta ilman liikenteenohjauksen lupaa,</li> <li>- yksikön pituus ja paino, sekä</li> <li>- onko yksikössä VAK-vaunuja.</li> </ul> <p>Apua tarvitsevaa yksikköä ei saa liikuttaa ilman liikenteenohjauksen lupaa sen jälkeen, kun liikenteenohjaukselle on ilmoitettu avuntarpeesta. Avustettavassa tai avustavassa yksikössä ei saa olla VAK-vaunuja, jos toisessa yksikössä on matkustajia.</p> <p>Liikenteenohjauksen on ilmoitettava avustavalle yksikölle avustettavan yksikön sijainti luvun 3.3.1 mukaisesti.</p> <p>8.5.1 Siirtyminen avustamispaikalle</p> <p>Siirtyminen avustettavan yksikön luokse tapahtuu vaihtotyönä tai junalla näkemäajona. Näkemäajo on aloitettava avustettavaa yksikköä edeltävästä junakulkutien päätekohtasta. Avustavan</p>	<p>Jos avuksi tarvitaan toista yksikköä, kuljettajan ja liikenteenohjauksen on sovittava ja varmistuttava vähintään seuraavista seikoista:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- millaista apua tarvitaan ja tekniset vaatimukset avustavalle yksikölle,</li> <li>- yksikön pituus ja paino,</li> <li>- onko yksikössä VAK-vaunuja,</li> <li>- avustettavan yksikön alkuperäisen kulkusuunnan etupään sijainti,</li> <li>- vahvistus siitä, ettei yksikköä liikuteta ilman liikenteenohjauksen lupaa, sekä</li> <li>- onko avustava yksikkö sijoitettava tiettyyn päähän (yksikön etu- tai takaosaan).</li> </ul> <p>Kun kuljettaja on ilmoittanut avustamistarpeesta, yksikköä ei saa liikuttaa, ennen kuin</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avustava yksikkö on saapunut paikalle, tai</li> <li>- kuljettaja ja liikenteenohjaus sopivat vaihtoehtoisista järjestelyistä.</li> </ul> <p>Liikenteenohjaus ei saa sallia avustavan yksikön ajamista avustettavan yksikön varaamalle osuudelle, ennen kuin liikenteenohjaus on saanut vahvistuksen siitä, ettei avustettavaa yksikköä liikuteta.</p> <p>Avustettavassa tai avustavassa yksikössä ei saa olla VAK-vaunuja, jos toisessa yksikössä on matkustajia.</p> <p>10.6.1 Siirtyminen avustamispaikalle</p> <p>Kun avustava yksikkö on valmis siirtymään avustettavan yksikön varaamalle osuudelle, liikenteenohjaajan on ilmoitettava avustavan yksikön kuljettajalle vähintään seuraavat seikat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- avustettavan yksikön sijainti luvun 5.5 mukaisesti,</li> </ul>	<p>Muutettu ohjeen muotoilua OPE-YTE:n mukaiseksi.</p> <p>Lisätty ilmoitettaviin asioihin OPE- YTE vaateita.</p> <p>Yksikön liikuttamisen ehdot avustamistarpeen ilmoittamisen jälkeen on muutettu OPE-YTE:n mukaiseksi ja irralleen em. seikoista.</p> <p>Muutettu kohdan järjestystä ja muotoilua OPE-YTE:n mukaiseksi.</p> <p>Täsmennetty menettelyä siirryttäessä avustamispaikalle.</p>
--	---	--

## LIITE 1

<p>yksikön suurin sallittu nopeus on 35 km/h.</p> <p>8.5.2 Avustaminen</p> <p>Avustamiseen on oltava liikenteenohjauksen lupa lähteä liikkeelle määrämuotoisella viestillä lupa avustamiseen. Lupa avustamiseen ei korvaa lähtölupaa tai lupaa vaihtotyöhön. Liikenteenohjauksen on ilmoitettava avustettavalle ja avustavalle yksikölle, mihin asti avustaminen saa ulottua ja kuinka liikennöintiä jatketaan avustamisen jälkeen. Avustavan yksikön suurin sallittu nopeus on 35 km/h.</p>	<p>- paikka, johon avustettava yksikkö on kuljetettava tai mihin avustaminen viimeistään päättyy.</p> <p>Siirtyminen avustettavan yksikön luokse tapahtuu vaihtotyönä tai junalla näkemäajona. Siirtymisessä liikennöintimuotoa ei vaihdeta. Näkemäajo on aloitettava avustettavaa yksikköä edeltävästä junakulkutien päätekohtasta.</p> <p>10.6.2 Avustamistapahtuma</p> <p>Liikenteenohjaukselle on ilmoitettava avustamistapahtuman johtava kuljettaja. Johtavalla kuljettajalla tarkoitetaan kulkusuunnassa tähystyksestä vastaavaa kuljettajaa. Johtava kuljettaja vastaa viestinnästä liikenteenohjauksen kanssa, avustamistapahtuman pysäyttämisestä sovittuun paikkaan sekä tarvittaessa yksikön jarrutuskyvystä.</p> <p>Liikenteenohjauksen on ilmoitettava, mihin asti avustaminen saa ulottua ja kuinka liikennöintiä jatketaan avustamisen jälkeen. Avustamistapahtumaan on oltava liikenteenohjauksen lupa, joka annetaan johtavalle kuljettajalle määrämuotoisella viestillä lupa avustamiseen. Lupa avustamiseen tarkoittaa, että avustamistapahtuman saa tehdä, eikä erillistä lähtölupaa tai lupaa vaihtotyöhön tarvita.</p> <p>10.6.4 Yksiköiden yhdistäminen ja liikennöinnin jatkaminen</p> <p>Avustavan yksikön siirryttyä avustettavan yksikön luokse, ja jos liikennöintiä tällöin jatketaan</p>	<p>Korostettu sitä, että liikennöintimuotoa ei vaihdeta kesken kaiken, se estyy jo kapasiteetin haun johdosta.</p> <p>Muutettiin termi avustaminen avustamistapahtumaksi, jotta käsite-eroa ei pääsisi syntymään.</p> <p>Määriteltiin avustamistapahtumaan Johtava kuljettaja – käsite selkeyttämään sitä kuka vastaa tapahtumasta ja viestii liikenteenohjauksen kanssa.</p> <p>Täsmennettiin ohjetta OPE-YTE:n mukaiseksi.</p>
--	---	--

## LIITE 1

UUSI SISÄLTÖ	<p>yhdistetyllä kokoonpanolla, avustaminen päättyy ja yhdistetyn kokoonpanon liikennöinti jatkuu normaalisti.</p> <p>Kuljettajan on ilmoitettava liikenteenohjaukselle, kun yksikkö on valmis lähtemään liikkeelle ja mahdolliset rajoitukset sekä saatava lupa yksikön liikkumiseen.</p>	Lisäy tehty OPE-YTE vaatimusten mukaiseksi. Selkeyttää avustamistapahtumaa kokonaisuutena.
<b>8.6 Peräyttäminen</b>	<b>10.7 Peräyttäminen</b>	Uusi numerointi
<p>Junaa saa peräyttää vain liikenteenohjauksen luvalla.</p> <p>Ennen luvan antamista peräyttämiseen, liikenteenohjauksen on tiedettävä junan pituus ja junan etupään sijainti. Paikantamiseen käytetään kohdassa 3.3 Paikantaminen mainittuja elementtejä.</p>	<p>Junaa saa peräyttää vain liikenteenohjauksen luvalla. Liikenteenohjauksen on käytettävä peräyttämiseen laadittua lomaketta.</p> <p>Ennen luvan antamista peräyttämiseen, liikenteenohjauksen on tiedettävä junan pituus ja junan etupään sijainti. Paikantamiseen käytetään kohdassa 5.5 Paikantaminen mainittuja elementtejä.</p> <p>Rajattaessa lupaa peräyttämiseen on liikenteenohjauksen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kerrottava kuljettajalle kohdan 5.5 mukainen elementti, mihin asti juna on turvallista peräyttää siten, että elementti on mahdollista havaita alkuperäisen kulkusuunnan ajo-ohjaamosta,</li> <li>- varattava peräyttämiseksi tämän elementin jälkeen riittävä alue,</li> <li>- ilmoitettava kuljettajalle peräyttämiseen rajatun alueen päätekohta, jota ei saa ohittaa ja sen etäisyys havaittavissa olevasta elementistä sekä</li> <li>- yhdessä kuljettajan kanssa arvioitava, onko peräyttäminen näillä tiedoilla turvallista.</li> </ul> <p>Käytössä olevat kulunvalvonnan veturilaitteet saa laittaa vaihtotyötilaan peräyttämisen ajaksi.</p>	<p>Lisäysten ja muutosten taustalla on Tampereella sattunut peräyttämisonnettomuus v 2023 ja OTKES:n antamat suositukset.</p> <p>Muutettiin peräyttämiseen liittyvä menettely. Kuljettajaa ei velvoiteta tähyttämään junan peräpäättä vaan kohtaa, johon junan ajo-ohjaamo tulee pysäyttää. Liikenteenohjauksen on ilmoitettava varatun kulkutien pituus ja peräyttämiseen rajatun alueen pääte piste. Näiden tietojen avulla kuljettaja pystyy arvioimaan tilanteen turvallisuuden paremmin.</p> <p>Liikenteenohjauksen on käytettävä peräyttämiseen liittyvää lomaketta, jossa uusi menettely kuvataan.</p> <p>Tietyissä tilanteissa on sallittua laittaa veturilaitteet vaihtotyötilaan hätäjarrutusten välttämiseksi.</p> <p>Paikantamisen luku on muuttunut.</p>



## LIITE 1

<b>2.4.1 Jännitteen häviäminen, oikosulku tai virroitinvaurio</b>	<b>10.15 Jännitteen häviäminen, oikosulku tai virroitinvaurio</b>	Siirretty lukuun 10 Häiriö- ja hätätilanteet
<p>Jos kuljettaja havaitsee jännitteen hävinnän ilman, että kalustossa tai ratajohdossa voitaisiin havaita vaurioita, pääkatkaisijan saa sulkea uudelleen jännitteen palattua.</p> <p>Jos kuljettaja huomaa kalustossa oikosulun tai virroitinvaurion (ajojohtimen epänormaalia huojuntaa, oikosulku, valokaari, voimakas veturin katolta kuuluva ääni tms.), virroitin on laskettava alas ja yksikkö pysäytettävä mahdollisimman nopeasti. Viasta on ilmoitettava liikenteenohjaukselle, joka ilmoittaa siitä edelleen käyttökeskukselle.</p> <p>Jos virroitinvaurio edellyttää katolle nousemista on huolehdittava, että kyseisen ja viereisten raiteiden ajojohtimet ovat jännitteettömät ja on tehtävä hätämaadoitus.</p> <p>Hätämaadoituksen tekoon on saatava lupa käyttökeskuksesta. Hätämaadoituksen saa purkaa ainoastaan käyttökeskuksen luvalla.</p>	<p>Tässä kuvataan toiminta tilanteessa, jossa jännite on hävinnyt tai havaitaan oikosulku tai virroitinvaurio.</p> <p>Jos havaitaan, että jännite on hävinnyt ilman, että kalustossa tai ratajohdossa voitaisiin havaita vaurioita, pääkatkaisijan saa sulkea uudelleen jännitteen palattua.</p> <p>Jos kalustossa huomataan oikosulku tai virroitinvaurio, virroitin on laskettava alas ja yksikkö pysäytettävä mahdollisimman nopeasti. Tämä koskee tilanteita, jolloin havaitaan esimerkiksi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ajojohtimen epänormaalia huojuntaa,</li> <li>- oikosulku,</li> <li>- valokaari,</li> <li>- voimakas veturin katolta kuuluva ääni tms.</li> </ul> <p>Ilmoita viasta liikenteenohjaukselle, joka ilmoittaa siitä edelleen käyttökeskukselle.</p> <p>Jos virroitinvaurio edellyttää katolle nousemista on huolehdittava, että kyseisen ja viereisten raiteiden ajojohtimet ovat jännitteettömät ja on tehtävä hätämaadoitus. Hätämaadoituksen tekoon on saatava lupa käyttökeskuksesta. Hätämaadoituksen saa purkaa ainoastaan käyttökeskuksen luvalla.</p>	<p>Muutettu rakenteelliseen muotoon muuttamatta asiasisältöä.</p> <p>Todettiin sen olevan asiallisesti tässä olevan oikea sijainti.</p>
<b>8.16 Kulunvalvontajärjestelmän toimintahäiriöt</b>	<b>10.17 Kulunvalvontajärjestelmän toimintahäiriöt</b>	Uusi numerointi
<p>Jos kulunvalvonnan veturilaitteet eivät valvo junan nopeutta tai kykene tekemään jarrutusta, on liikennöinti sallittua liikenteenohjauksen</p>	<p>Jos kulunvalvonnan veturilaitteet ennakoimattomasta viasta johtuen eivät valvo junan nopeutta tai kykene tekemään jarrutusta, on asiasta ilmoitettava liikenteenohjaukseen.</p>	<p>Ohje ei jatkossa velvoita saamaan liikenteenohjaukselta lupaa, ilmoittaminen riittää. Rautatieliikenteen harjoittajien</p>

## LIITE 1

<p>luvalla. Liikenteenohjauksen lupaa ei tarvita, jos ohjaamossa on kuljettajan lisäksi toinen henkilö, joka tuntee sallitut nopeudet, opastimet, opasteet ja radan merkit sekä niiden vaikutukset liikennöintiin. Lisäksi hänen tulee osallistua aktiivisesti tähytämiseen ja osata tarvittaessa tehdä hätäjarrutus. Tällöin kulunvalvonnan toimintahäiriöstä on kuitenkin ilmoitettava liikenteenohjaukselle.</p> <p>Kulunvalvonnan veturilaitteiden vikaantuessa tunnelissa ja jos liikenteenohjaukseen ei saada yhteyttä, saa junan siirtää ilman toimivaa kulunvalvontaa ensimmäiseen mahdolliseen paikkaan, josta saadaan yhteys liikenteenohjaukseen.</p>	<p>POISTETTU</p>	<p>on itse ohjeistettava menettelyt omissa RTJJ:ään.</p> <p>Ilmoittaminen on tehtävä, jotta liikenteenohjaus tietää nopeuden alenemisesta.</p> <p>Poistettiin turhana kaikki ylimääräiset ohjeet tämän muutoksen johdosta.</p>
<p><b>9.17 Junan kuljettajan toimintakyvyn valvonta</b></p>	<p><b>10.18 Junan kuljettajan toimintakyvyn valvonta</b></p>	<p>Numeromuutos</p>
<p>Ensisijaisesti kuljettajan toimintakykyä valvotaan teknisesti.</p> <p>Toissijaisesti vaatimus kuljettajan toimintakyvyn valvonnasta toteutuu, kun ohjaamossa on kuljettajan lisäksi toinen henkilö, joka valvoo kuljettajan toimintakykyä, osallistuu aktiivisesti tähytämiseen ja osaa tarvittaessa tehdä hätäjarrutuksen.</p>	<p>Mikäli kuljettajan toimintakykyä ei valvota, saa nopeus olla enintään 50 km/h.</p> <p>MUUT KOHDAT POISTETTU</p>	<p>Perustelut: OPE-YTE muutos.</p> <p>Todettiin myös, että Väyläviraston ei pidä ohjeistaa rautatieliikenteen harjoittajia pätevyysasioissa, joka on heidän itse määriteltävä.</p> <p>Rautatieliikenteen harjoittajien on varmistettava, että ohjeen poistaminen Jt:stä huomioidaan heidän omissa johtamisjärjestelmissään.</p>

## LIITE 1

Mikäli kuljettajan toimintakyky ei valvota, saa nopeus olla enintään 50 km/h.		
<b>8.18 Yksikön siirtäminen liikenteenohjausjärjestelmän häiriötilanteissa</b>	<b>10.19 Yksikön siirtäminen liikenteenohjausjärjestelmän häiriötilanteissa</b>	Uusi numerointi
7 Yksikölle on määrättävä tilapäinen nopeusrajoitus 5 km/h (8.10 Valvoton vaihde) kaikkiin vaihteisiin häiriöalueella.	7 Yksikölle on määrättävä tilapäinen nopeusrajoitus 5 km/h (10.11 Valvoton vaihde) kaikkiin vaihteisiin häiriöalueella.	Sulkuviittaus muutettu.
8 Yksikölle on ilmoitettava muut mahdolliset rajoitteet. 9 Yksiköt voidaan määrätä näkemäajoon.	8 Ennen lupaa jatkamiseen, on yksikölle ilmoitettava tarvittavat rajoitteet ja juna voidaan määrätä näkemäajoon.	Yhdistetty kohdat 8 ja 9 yhdeksi kohdaksi, lisätty jatkamisen edellytykset.
<b>9 Liikennöinti poikkeustilanteissa</b>	<b>11 Liikennöinti poikkeustilanteiden liikennöintimallin aikana</b>	Otsikko- ja numeromuutos. Ei haluta, että sekoitetaan johonkin yleiseen poikkeustilanteeseen.
9.3 Liikennöinti poikkeustilanteen aikana	11.3 Nopeudet poikkeustilanteiden liikennöintimallin aikana	Muutos otsikkoon, sisältö otsikon alla puhuu vain nopeuksista.
9.3.1 Erityistilanteet poikkeustilanteen liikennöinnissä	11.4 Erityistilanteet poikkeustilanteen liikennöintimallissa	Otsikkotason vaihto ja muutettu sana liikennöinnissä sanaksi liikennöintimallissa
9.3.1.1 Avustaminen poikkeustilanteen liikennöinnissä	11.4.1 Avustaminen poikkeustilanteen liikennöintimallissa	Otsikkotason vaihto ja muutettu sana liikennöinnissä sanaksi liikennöintimallissa
Toimitaan kohdan 8.5 mukaisesti seuraavin lisäyksin ja poikkeuksin:	Toimitaan kohdan 10.6 mukaisesti seuraavin lisäyksin ja poikkeuksin:	Viittaus muutettu
9.3.1.2 Peräyttäminen poikkeustilanteen liikennöinnissä	11.4.2 Peräyttäminen poikkeustilanteen liikennöintimallissa	Otsikkotason vaihto ja muutettu sana liikennöinnissä sanaksi liikennöintimallissa
<b>9.5.2 Liikenteenohjauksen ilmoitukset tilapäisten liikenteenohjauspaikkojen välisessä liikennöinnissä</b>	<b>11.5.2 Liikenteenohjauksen ilmoitukset tilapäisten liikenteenohjauspaikkojen välisessä liikennöinnissä</b>	Numeromuutos
Tilanteessa, jossa KUPLA-järjestelmä ei toimi, annetaan ilmoitukset yksikön kuljettajalle ensisijaisesti paperisella lomakkeella	Tilanteessa, jossa normaalit viestintäjärjestelmät eivät toimi, annetaan ilmoitukset yksikön kuljettajalle ensisijaisesti paperisella lomakkeella "Liikenteenohjauksen ilmoitus".	Muutettiin KUPLA termiksi normaalit viestintäjärjestelmät, joka kuvaa tilannetta oikein.

## LIITE 1

"Liikenteenohjauksen ilmoitus".		Lomake on saatavilla Väylävirastolta, jos sitä tarvitaan.
9.9 Poikkeustilanteiden liikennöinnissä käytettävät käsiopasteet	POISTETTU KOKO KOHTA TEKSTEINEEN JA KUVINEEN	Turhaa toistoa, opasteet Jt:ssä kahteen kertaan, siirretty opaste Lähtölupa muiden käsiopasteiden yhteyteen, maininnalla, että käytetään vain poikkeusoloissa.
LIITTEET		
KAIKKI LIITTEET NUMEROITU	KAIKKI LIITTEET ON MUUTETTU KIRJAIMIKSI. LIITTEET NYT A-H.	
10.3.2 Yhdistelmäopastin	A.3.2 Yhdistelmäopastin	
Yhdistelmäopastin näyttää yhden tai kaksi opastetta. Jos yhdistelmäopastin näyttää kahta opastetta, on alempi niistä ennakkotietoa antava opaste.	Yhdistelmäopastin näyttää yhden tai kaksi opastetta. Jos yhdistelmäopastin näyttää kahta opastetta, on alempi niistä ennakoivaa tietoa antava opaste.	Muutettu ennakkotietoa sana ennakoivaa tietoa sanoiksi. Määritelmiin lisätty ennakkotieto -määritelmä ei tarkoita opasteita.
10.4 Opasteet	Liite A.4 Opasteet	
Junaliikenteessä ja vaihtotyössä kaikkien opastimien Seis-opastetta on pyrittävä noudattamaan, vaikka opaste annettaisiin ilman ennakkotietoa.	Junaliikenteessä ja vaihtotyössä kaikkien opastimien Seis-opastetta on pyrittävä noudattamaan, vaikka opasteesta ei olisi tietoa etukäteen.	Muutettu ennakkotieto-sana. Määritelmiin lisätty ennakkotieto -määritelmä ei tarkoita opasteita.
10.4.1 Seis	Liite A.4.1: Seis	
<b>Junaliikenne:</b> Seis tarkoittaa, että opastinta ei saa ohittaa ilman lupaa.	<b>Junaliikenne:</b> Seis tarkoittaa, että opastinta ei saa ohittaa ilman liikenteenohjauksen lupaa.	Lisätty, että luvan antaa liikenteenohjaus.
<b>Vaihtotyö:</b> Seis tarkoittaa, että opastinta ei saa ohittaa ilman lupaa.	<b>Vaihtotyö:</b> Seis tarkoittaa, että opastinta ei saa ohittaa ilman liikenteenohjauksen lupaa.	Lisätty, että luvan antaa liikenteenohjaus.
10.4.3 Aja	Liite A.4.3 Aja	
Suojastusopastimen Aja-opaste antaa lisäksi ennakkotiedon siitä, että seuraavassa pää-, yhdistelmä- tai suojastusopastimessa on ajon salliva opaste.	Suojastusopastimen Aja-opaste antaa lisäksi tiedon siitä, että seuraavassa pää-, yhdistelmä- tai suojastusopastimessa on ajon salliva opaste.	Muutettu ennakkotieto-sana. Määritelmiin lisätty ennakkotieto -määritelmä ei tarkoita opasteita.
10.4.8 Opasteyhdistelmät	Liite A.4.8 Opasteyhdistelmät	
Edellisten lisäksi opasteet Aja 35 ja Odota seis yhdessä tarkoittavat, että kulkutie voi olla varatulle raitelle.	POISTETTU	Poistettu virheellinen väite.

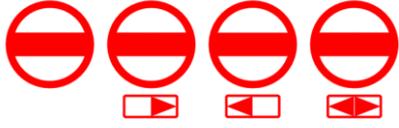
## LIITE 1

<b>10.6 Käsiopasteet</b>	<b>Liite A.6 Käsiopasteet</b>	
Vaihtotyöstä vastaavalla on yleinen velvollisuus varmistaa, että kalustoon saa mennä kiinni.	Vaihtotyönjohtajalla on yleinen velvollisuus varmistaa, että kalustoon saa mennä kiinni.	Muutettu termi yhtenäiseksi muun Jt:n kanssa, myös vaihtotyönjohtajan määritelmä uusittiin käsittämään se roolina.
<b>10.6.1 Vaara</b>	<b>Liite A.6.1 Vaara</b>	
UUSI LISÄYS	Käsiopaste annetaan kädellä, punaisella opastelipulla tai valolla.	On hyvä kuvata tekstissä kuvaa vastaavasti kuten Hiljennä - opasteessa.
<b>10.6.2 Seis</b>	<b>Liite A.6.2 Seis</b>	
UUSI LISÄYS	Käsiopaste annetaan kädellä, punaisella opastelipulla tai punaisella taikka valkoisella valolla.	On hyvä kuvata tekstissä kuvaa vastaavasti kuten Hiljennä - opasteessa.
<b>10.6.4.1 Työnnä</b>	<b>Liite A.6.5 Työnnä</b>	
UUSI LISÄYS	Käsiopaste annetaan kädellä, kootulla punaisella opastelipulla tai valkoisella valolla.	Vaihdettu myös oikea otsikkotaso.
<b>10.6.4.2 Aja</b>	<b>Liite A.6.6 Aja</b>	
UUSI LISÄYS	Käsiopaste annetaan kädellä, vihreällä opastelipulla tai vihreällä valolla.	On hyvä kuvata tekstissä kuvaa vastaavasti kuten Hiljennä - opasteessa.
<b>SIIRTO</b>	<b>Liite A.6.7 Lähtölupa</b>	
UUSI LISÄYS	Opastetta käytetään vain poikkeustilanteiden liikennöintimalleissa.	Siirretty edellisen Jt:n kohdasta 9.9 Poikkeustilanteiden liikennöinnissä käytettävät käsiopasteet
<b>10.6.4.3 Seislippu</b>	<b>Liite A.6.8 Seislippu</b>	
<b>11 Merkit ja merkinnät</b>	<b>Liite B: Merkit ja merkinnät</b>	
Tässä liitteessä kuvataan Ratateknisen ohjeen (RATO) osassa 17 "Radan merkit ja merkinnät" esitettyjen keskeisten merkkien sekä merkintöjen tarkoitus junaliikenteen ja vaihtotyön operatiivisen henkilöstön käytännön työssä tarvitsemien merkkien osalta.	Tässä liitteessä kuvataan keskeisten merkkien sekä merkintöjen tarkoitus junaliikenteen ja vaihtotyön operatiivisen henkilöstön käytännön työssä tarvitsemien merkkien osalta.	Enää samaa käsiopastetta ei ole kahdessa kohdassa, korostetaan että tätä käytetään vain poikkeustilanteiden liikennöintimallissa.
		Vaihdettu oikea otsikkotaso.
		Poistettu viittaus RATO 17 osalta, koska Jt:ssä noudatetaan Jt:ssä mainittuja merkkejä.

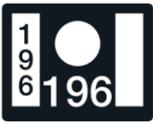
## LIITE 1

UUSI LISÄYS	<p>Liite B.1: Merkin ja merkinnän osoittaman raiteen merkitseminen suuntanuolella</p> <p>Merkin ja merkinnän osoittama raide tai raiteet on merkittävä suuntanuolella tai merkin sisään asemoidulla nuolella silloin, kun merkin tai merkinnän osoittamasta raiteesta voi muuten erehtyä tai kun merkki on raiteiden välissä ja osoittaa molempia raiteita.</p> <p>Suuntanuolen kolmion kärjen tai kärkien tai merkin tai merkinnän sisään asemoidun nuolen on osoitettava:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- oikealle, kun merkki tai merkintä on asennettu sen osoittaman raiteen vasemmalle puolelle ja merkin tai merkinnän osoittamasta raiteesta voi muuten erehtyä</li> <li>- vasemmalle, kun merkki tai merkintä on asennettu sen osoittaman raiteen oikealle puolelle ja merkin tai merkinnän osoittamasta raiteesta voi muuten erehtyä</li> <li>- molempiin suuntiin, kun merkki tai merkintä on asennettu sen osoittamien raiteiden väliin.</li> </ul> <p>Merkeissä ja merkinnöissä käytettävät suuntanuolet ja sisään asemoidut nuolet on ohjeistettu myös merkki- ja merkintäkohtaisesti.</p>	Katsottiin tarpeelliseksi lisätä merkkiin sijoitettavien suunatanuolien käyttö vastaavasti kuten opastimien osalta on tehty.
LISÄYS	<p>Liite B.1.13: Ajokieltomerkki</p> <p>Ajokieltomerkki tarkoittaa rataverkon raiteen kohtaa, jonka ohi ei saa liikkua tietyllä rautatiekalustolla. Merkin yhteyteen on lisättävä lisäkilpi, jossa on ilmaistu rautatiekalusto, jota merkin kielto koskee. Lisäkilpenä käytetään Kunnossapidon lisäkilpeä.</p>	Todettiin, että ko. merkki on epähuomiossa jäänyt pois Jt:stä. Lisättiin.

## LIITE 1

<p>MERKKI LISÄTTY</p>	 <p>Kuva 13. Ajokielto-merkki</p>	<p>Puuttui, lisätty.</p>
<p>11.36 Vaihto- ja ratatyörajoite</p> <p>Vaihto- ja ratatyörajoite -merkki (kuva 1.35:1) osoittaa, että raiteella on vaihto- tai ratatyötä koskeva rajoite.</p> <p>Vaihto-/ratatyön raja (T-324, T-324A, T-324B ja T-324C).</p> <p>Merkillä osoitettavia rajoitteita ovat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vaarallisten aineiden käsittely</li> <li>- Rata-/vaihtotyön rajoite</li> <li>- Suurimmat sallitut painot</li> <li>- Jarruvaatimukset</li> </ul>	<p>Liite B.1.36: Vaihto- ja ratatyörajoite</p> <p>Vaihto- ja ratatyörajoite -merkkiä käytetään seuraavien teknisten ja toiminnallisten rajoitteiden ja rajojen ilmoittamiseen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vaarallisten aineiden käsittely</li> <li>- Rata-/vaihtotyön rajoite</li> <li>- Suurimmat sallitut painot</li> <li>- Jarruvaatimukset</li> <li>- Vaihto-/ ja ratatyön raja</li> </ul> <p>Merkkiä saa käyttää ainoastaan koskemaan ainoastaan vaihto- ja ratatyötä.</p> <p>Merkkiä ei saa ohittaa, kun lupa vaihto- ja ratatyöhön on rajattu liikennepaikalle.</p>	<p>Muutettu merkin tarkoitus ja käyttö RATO 17 mukaiseksi.</p> <p>Lisätty uusi merkki koskien Vaihto-/ratatyön rajaa.</p> <p>Lisätty myös merkin ohittamiskielto, kun lupa on rajattu liikennepaikalle.</p>
<p>Vaihto- ja ratatyörajoite: MUUTETTU MERKKIEN KUVAT</p>	 <p>Kuva 37. Esimerkkejä Vaihto- ja ratatyörajoite -merkeistä</p>	<p>Laitettu yksi merkki / laaditut mallit integroituine suuntanuolineen.</p>
<p>UUSI RADAN MERKKI</p>	<p>Liite B.1.37: Kuljettajanvaihtopaikka</p> <p>Kuljettajanvaihtopaikka -merkillä voidaan osoittaa paikka, jossa kuljettajan vaihto voidaan suorittaa.</p> 	<p>RATO 17 uusi merkki selityksineen.</p>
<p>UUSI RADAN MERKKI</p>	<p>Liite B.1.46: Numerosalpalaitteen tunnus</p> <p>Numerosalpalaitteen tunnus osoittaa kyseisen numerosalpalaitteen</p>	<p>RATO 17 uusi merkki selityksineen.</p>

## LIITE 1

	<p>yksilöivän tunnuksen. Numerosalpalaiteiden tunnukset löytyvät turvalaitteiden käyttöohjeiden kuvista.</p>  <p><small>Kuva 326. Numerosalpalaitteen tunnus T-594</small></p>	
<b>11.44 Vaihteen merkki</b>	<b>Liite B.1.47: Vaihteen merkki</b>	
 <p>Kuva 1.44.2: Mustavalkoinen Vaihteen merkki.</p>	 <p><small>Kuva 71. Mustavalkoinen Vaihteen merkki T-195 ja T-195B, puoli A</small></p>  <p><small>Kuva 72. Mustavalkoisen vaihteen merkin T-195 ja T-195B puoli B</small></p> <p>Kuva 1.44.2: Mustavalkoinen Vaihteen merkki.</p>	Vaihteen merkki vaihdettu Rato 17 mukaiseksi.
Mustavalkoisen vaihteen merkin yhteydessä käytetään lisäkilpeä (kuva 1:44.3), johon merkitään vaihteen tunnuksen numero-osa.	POISTETTU	Rato 17 mukaan vaihteen tunnuksen numero-osa integroidaan vaihteen merkkiin.
 <p>Kuva 1.44:3 Mustavalkoisen Vaihteen merkin lisäkilpi.</p>	POISTETTU	Rato 17 mukaan vaihteen tunnuksen numero-osa integroidaan vaihteen merkkiin.
<b>11.50 Junakulkutien päätekohta</b>	<b>Liite B.1.53: Junakulkutien päätekohta</b>	
<p>Junakulkutien päätekohta (kuva 1.50:1) osoittaa kohdan, jota juna ei saa ohittaa ilman: -lähtölupaa tai - Junakulkutien päätekohtaan yhteydessä olevan raideopastimen Aja varovasti – opastetta silloin, kun junalle on annettu ennakkotieto kulkutien päättymisestä Junakulkutien päätekohtaan tai</p>	<p>Junakulkutien päätekohta osoittaa kohdan, jota juna ei saa ohittaa ilman: -lähtölupaa silloin, kun merkille pysähtymisestä on ennakkotieto tai -Junakulkutien päätekohtaan yhteydessä olevan raideopastimen Aja varovasti –opastetta tai - Junakulkutien päätekohta - tunnuksen osoittaman pääopastimen opastetta, joka mahdollistaa opastimen ohittamisen.</p>	<p>Lisätty: ”silloin, kun merkille pysähtymisestä on ennakkotieto”, koska ennakkotieto on lisätty muuallekin Jt:ssä ehdoksi. Ennakkotieto on nyt määritelty.</p> <p>Poistettu kahdesta jälkimmäisestä kohdasta tarpeettomina sivulauseet.</p>



## LIITE 1

<p>– Junakulkutien päätekohta - tunnuksen osoittaman pääopastimen opastetta, joka mahdollistaa opastimen ohittamisen, silloin kun junalle on annettu ennakkotieto kulkutien päättymisestä Junakulkutien päätekohtaan.</p>		
<p>Junakulkutien päätekohta - tunnuksessa ilmoitetaan:  - raiteen numero,  - pääopastimen tunnus, joka tarkoittaa, että merkin kohdalla noudatetaan samalla tunnuksella olevan pääopastimen opasteita,  - raiteen numero ja kirjain E tai P tai  - liikennepaikan lyhenne</p>	<p>Junakulkutien päätekohta - tunnuksessa ilmoitetaan:  - raiteen numero,  - pääopastimen tunnus, joka tarkoittaa, että merkin kohdalla noudatetaan samalla tunnuksella olevan pääopastimen opasteita,  - raiteen numero ja kirjain E tai P,  - liikennepaikan lyhenne tai  - tunnuksentonta junakulkutien päätekohtamerkkiä käytetään poikkeustilanteen liikennöintimallissa</p>	<p>Lisätty alin kohta ”tunnuksentonta junakulkutien päätekohtamerkkiä käytetään poikkeustilanteen liikennöintimallissa”, jotta asia tulee varmasti kuvan kauttakkin selväksi.</p>
<p><b>Liite 1:</b> UUSI MERKKI</p>	<p><b>Liite B.2.14:</b> Kunnossapidon lisäkilpi</p>	<p>Uusi radan merkki, jota käytetään myös osoittamaan yksikön tilapäistä pysähtymispaikkaa.</p>
<p>UUSI SISÄLTÖ</p>	<p>Kunnossapidon lisäkilvellä kerrotaan, että sen osoittaman kohteen kunnossapito poikkeaa tavanomaisesta. Kunnossapidon lisäkilvellä voidaan kertoa myös muuta informatiivista tekstillä kuvattavaa tietoa, joka ei koske kunnossapitoa.</p>	<p>Merkin tarkoitus Rato 17 mukaan. Merkkiä on käytetty mm. osoittamaan tilapäisiä pysäyttämisaikoja kalustolle.</p>
<p>UUSI MERKKI</p>	<p><b>Ei tuentaa</b></p>	<p>Rato 17 radan merkki.</p>
<p>UUSI MERKKI</p>	<p>Liite B.2.15: Sektori alkaa</p>	<p>Rato 17 radan merkki.</p>
<p>UUSI SELITE JA MERKKI</p>	<p>Sektori alkaa -merkki osoittaa vaihtotyössä raiteella sen kohdan, josta sektori alkaa.</p> <p>Vaihtotyössä merkki osoittaa alueen tai alueet, jonka tai joiden sisälle vaunut tulee etukäteen sovitusti sijoittaa.</p>	

## LIITE 1

	<p>Radalla sektoreittain tehtävässä työssä merkki osoittaa sektorirajan, jota ei saa ylittää.</p>  <p><small>Kuva 77. Sektori alkaa</small></p>	
UUSI MERKKI	Liite B.2.16: Sektori päättyy	Rato 17 radan merkki.
UUSI SELITE JA MERKKI	<p>Sektorii päättyy -merkki osoittaa vaihtotyössä raiteella sen kohdan, johon sektori päättyy.</p> <p>Vaihtotyössä merkki osoittaa alueen/alueet, jonka sisälle vaunut tulee etukäteen sovitusti sijoittaa.</p> <p>Radalla sektoreittain tehtävässä työssä merkki osoittaa sektorirajan, jota ei saa ylittää.</p>  <p><small>Kuva 78. Sektori päättyy</small></p>	
13 Liite 2: Rataosalla Olli–Porvoo käytössä olevat historialliset radan merkit	Liite C: Rataosalla Olli–Porvoo käytössä olevat historialliset radan merkit	Liitenumeroitimuutos
LISÄYS	Olli-Porvoo rataosalla ei ole paikantamismerkkejä. Niiden sijaan käytetään kilometri -merkkejä.	Puuttui tämä fakta aiemmin. Lisätty.
14.1 Liikennepaikkakohtaiset erityisohjeet	LIITE D.1: Liikennepaikkakohtaiset erityisohjeet	
<p>14.1.5 Kuopio Kuopio tavarán raiteilta 018–019 ei ole esiopastinta Kuopio aseman suuntaan. (Muutostyö käynnissä) Kuopio aseman raiteelta 019b ei ole esiopastinta Kuopio tavarán suuntaan.</p> <p>14.1.7 Oulu Junakulku tie Oulu–Pikkarala tai Pikkarala–Oulu ei lukitse vaihteita V333 ja V353, joten</p>	POISTETTU	Muutostyö valmistunut

## LIITE 1

junakulkutietä muodostettaessa on huolehdittava sivusuojien muodostamisesta kyseisille vaihteille. (Muutostyö käynnissä)		
<b>14.3 Liikennöinti Lentoaseman tunnelissa</b>	<b>Liite D.3: Liikennöinti Lentoaseman tunnelissa</b>	
Kehäradalla Asola–Ruusumäki välillä sijaitsevassa Lentoaseman tunnelissa saa liikennöidä vain matkustajajunilla ja ratatyöhön liittyvällä kalustolla. Leinelän ja Kivistön liikennepaikkojen välillä matkustajaliikenne on sallittu vain sähköjunakalustolla. Yksittäiset dieselveturisiirrot ovat sallittuja.	Kehäradalla Asola–Ruusumäki välillä sijaitsevassa Lentoaseman tunnelissa saa liikennöidä vain matkustajajunilla ja ratatyöhön liittyvällä kalustolla sekä LIV-junatyypin kalustolla. Leinelän ja Kivistön liikennepaikkojen välillä matkustajaliikenne on sallittu vain sähkömoottorijunilla lukuun ottamatta vajaatoimintatilanteita.	Tarkennettu millaisella kalustolla Lentoaseman tunnelissa.
<b>14.5 Liikennöinti ratapihoilla, joilla käsitellään vaarallisia aineita (VAK)</b>	<b>Liite D.5: Liikennöinti ratapihoilla, joilla käsitellään vaarallisia aineita (VAK)</b>	
POISTO LUETTELOSTA	Poistettu: Turku asema	
<b>14.6 Liikennöinti Olli–Porvoo-rataosalla</b>	<b>Liite D.6: Liikennöinti Olli–Porvoo-rataosalla</b>	
Rajakohtia merkitty km-tiedoilla	Km- tiedot poistettu	Raiteistokaavio on päivitetty oikeilla km-tiedoilla.
<b>Liite 3: 15 Liikennöimismääräykset valtakunnanrajan ylittämiseen välillä Tornio–Haaparanta (muutostyö käynnissä)</b>	POISTETTU	Ohjeet ovat valmisteilla. Joka tapauksessa koko ohje muuttuu, joten se poistettiin.  Kun uudet ohjeet valmistuvat tehdään siitä erillisohje, joka myöhemmin liitetään Jt.öön.  Päivityksestä on sovittu Ruotsin Trafiksverketin kanssa.
16 Liite 4: OVRO - Toimintaohjekortit	Liite E: OVRO - Toimintaohjekortit	
Korteissa olevat alakohdat eivät ole kronologisessa järjestyksessä.	Korteissa olevat toimenpiteet ja tehtävät ja niiden suoritusjärjestys voivat vaihdella tilanteen mukaan.	Parempi kuvaus.
<b>UUSI LIITE</b>	<b>Liite G: Unionin ja kansalliset ohjeet sisältävä kirja</b>	OPE-YTE vaatimus

## LIITE 1

Liite G	Uudet tekstit liitteessä (ei kopioitu tähän koko kokonaisuutta)	Täydentää Jt:n ao. kohtaa.
<b>UUSI LIITE</b>	<b>Liite H: VEK-ennakkoilmoitusten laadintamallit</b>	Väylävirasto siirsi ohjeen ”Junaliikenteen ennakkotietojärjestelmän (JETI) VEK-ilmoitusten laadinta” Jt:öön ja kumoaa samalla ohjeen. Laadintamallit ovat nyt Jt:n liitteenä. Ne koskevat myös kuljettajia.
Liite H	Uudet laadintamallit Jt:ssä (ei kopioitu tähän koko kokonaisuutta)	