



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
96/2025

RATAPIHASELVITYKSET

Ylivieska



Maija Vehkalahti, Jouni Kiviniitty, Marja Isohaka, Ulla Marila, Lauri Toivonen,
Hanne Mikkonen

Ratapihaselvitykset

Ylivieska

Väyläviraston julkaisuja 96/2025

Kannen kuva: Jouni Kiviniitty, Ylivieska 6.5.2025

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-339-6

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Maija Vehkalahti, Jouni Kiviniitty, Marja Isohaka, Ulla Marila, Lauri Toivonen, Hanne Mikkonen: Ratapihaselvitykset - Ylivieska. Väylävirasto Helsinki 2025. Väyläviraston julkaisuja 96/2025. 49 sivua ja 2 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-339-6.

Avainsanat: Ylivieska, ratapiha, tarveselvitys

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä tarkastellaan Ylivieskan liikennepaikan toimintoja. Se on osa laajempaa "Ratapihaselvitykset"-selvityskokonaisuutta, jossa tarkastellaan kaikkiaan yhtätoista eri puolilla rataverkkoa sijaitsevaa ratapihaa ja niiden toimintoja. Ylivieskan liikennepaikka sijaitsee Pohjois-Pohjanmaan maakunnan eteläosassa Seinäjoki–Oulu-rataosuudella. Se on Kokkolan ohella yksi rataosuuden keskeisistä liikennepaikoista ja se toimii myös Ylivieskasta kaakkoon johtavan Ylivieska–Iisalmi-rataosuuden toisena päätepiirteenä.

Työn tavoitteena on selvittää Ylivieskan liikennepaikan nykytila ja tulevaisuuden tarpeet liikenteen sekä radanpidon näkökulmista. Lisäksi tavoitteena on selvittää, kohdistuuko liikennepaikkaan esim. maankäytön paineita. Liikennepaikan rooli valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä on merkittävä. Se toimii henkilöliikenteen solmupisteenä sekä tavaraliikenteen lähtö-, määränpää- ja läpikulkuasemana. Liikennepaikan kautta kulkee etelä–pohjois-suuntainen kaukojunaliikenne. Lisäksi liikennepaikka toimii Ylivieska–Iisalmi-taajamajunaliikenteen lähtöpisteenä. Ylivieskan liikennepaikan kautta kulkee tavaraliikennettä mm. Haapajärven suunnasta Kokkolan Ykspihlajaan ja Alholmaan, sekä pohjois–etelä-suuntaista liikennettä Hämeenlinnasta Raahen. Tavaraliikenne koostuu tuotekuljetuksista ja raakapuusta. Raakapuuta kuormataan myös Ylivieskan ratapihan itäpuolella sijaitsevilla Kettukallion alueella. Raakapuuvaunut kootaan vaihtotyönä liikennepaikalla ja ne jatkavat raakapuujunina edelleen Perämeren rannikon tuotantolaitoksiin. Ylivieskassa toimii radanpidon tukikohta.

Liikennepaikan infrastruktuuri on enimmäkseen hyvässä kunnossa. Henkilöliikenteen toimintaympäristö on hiljattain uudistettu vastaamaan nykyisiä vaatimuksia. Tavaraliikenteen käyttämät raiteet ovat enimmäkseen hyvässä kunnossa, mutta muutamien raiteiden hyötypituudet ovat liian lyhyitä, etenkin jos raakapuujunien pituudet kasvavat tulevaisuudessa. Raiteiden lyhyillä hyötypituuksilla on vaikutusta ratapihan kapasiteettiin ja se on ollut ajoittain ahdas. Raiteiden pidentäminen on rajallisen tilan takia haasteellista. Radanpidon toimintaympäristölle asetetut vaatimukset täyttyvät nykytilanteessa. Tulevaisuudessa radanpidon keskeisten toimintojen säilymiseen, mm. raiteellenousuun ja sepelinkuormaukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Työssä on tunnistettu joukko peruskorjaus- ja kehittämistoimenpiteitä. Peruskorjaustoimenpiteet on aikataulutettu vuonna 2021 julkaistussa tarvemuoistiossa ja ne käsittävät päällysrakenteen uusiminen K30-, K33- ja K43-kiskoilla kiskotetuilla raiteilla. Päällysrakenteen uusiminen nähdään ensisijaisena

toimenpiteenä raiteille R008–009. Raiteiden päällysrakenteen uusimisen jälkeen voidaan uusia myös sähköistämättömien raiteiden R010–011 päällysrakenne. Raiteen R013 päällysrakenteen uusimistarve on riippuvainen sepelinkuormauksen tilanteesta. Mikäli sepelinkuormaukselle löytyy uusi sijainti ja raiteen käyttö vähenee, ei päällysrakenteen uusimiselle ole välttämättä tarvetta.

Ylivieskan liikennepaikalla on tunnistettu muutamia kehittämistoimenpiteitä. Työssä esitettävät kehittämistoimenpiteet on jaettu kahteen kokonaisuuteen. Ensimmäisen toimenpidetokokonaisuuden toimenpiteet nähdään tarpeellisena jo nykytilanteessa. Kyseiseen toimenpidetokokonaisuuteen kuuluvat kehittämistoimenpiteinä raiteellenousupaikan toteuttaminen raiteelle R043 (kustannusarvio 0,01 M€, MAKU 145, 2020=100) ja kytkentäryhmä 21:n jakaminen kahteen osaan (kustannusarvio 0,15 M€, MAKU 145, 2020=100). Ensimmäisen toimenpidetokokonaisuuden peruskorjaustoimenpiteisiin kuuluvat päällysrakenteen uusiminen raiteilla R008–009 (kustannusarvio 2,4 M€, MAKU 145, 2020=100).

Toiseen toimenpidetokokonaisuuteen on sisällytetty muut toimenpiteet, joiden toteutusta ei nähdä yhtä kiireellisenä tai niiden tarve riippuu esimerkiksi liikenteen kehityksestä/raiteiden käytöstä. Toiseen toimenpidetokokonaisuuteen sisältyy peruskorjaustoimenpiteet päällysrakenteen uusiminen raiteilla R010–011 ja R013 (kustannusarvio 3,1 M€, MAKU 145, 2020=100) sekä YV30- ja YV43-vaihteiden uusiminen YV54-vaihteiksi (kustannusarvio 5,5 M€, MAKU 145, 2020=100).

Ylivieskan liikennepaikka täyttää nykytilanteessa hyvin sille asetetut vaatimukset. Henkilöliikenteen osalta ei tunnistettu infrastruktuuriin tai liikennöintiin liittyviä puutteita. Tavaraliikennekin kyetään hoitamaan enimmäkseen vaatimusten mukaisesti. Kahteen toimenpidetokokonaisuuteen on kuitenkin sisällytetty muutamia kehittämis- ja peruskorjaustoimenpiteitä, jotka toteuttamalla Ylivieskan liikennepaikan toiminnallisuutta voidaan parantaa nykyisestäkin jonkin verran.

Maija Vehkalahti, Jouni Kiviniitty, Marja Isohaka, Ulla Marila, Lauri Toivonen, Hanne Mikkonen: Bangårdsutredningar - Ylivieska. Trafikledsverket Helsingfors 2025. Trafikledsverkets publikationer 96/2025. 49 sidor och 2 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-339-6.

Sammanfattning

I denna utredning granskas funktionerna på trafikplatsen i Ylivieska. Den är en del av den större helheten Bangårdsutredningar, i vilken granskas allt som allt elva bangårdar på olika håll i bannätet, och funktionerna på dessa. Trafikplatsen i Ylivieska är belägen på banavsnittet Seinäjoki–Uleåborg i södra delen av landskapet Norra Österbotten. Vid sidan av Karleby är den en av de mest centrala trafikplatserna på banavsnittet och fungerar också som den andra slutpunkten på banavsnittet Ylivieska–Idensalmi som leder åt sydost från Ylivieska.

Målet med arbetet är att utreda nuläget för trafikplatsen i Ylivieska och de framtida behoven ur trafik- och banhållningsperspektiv. Målet är dessutom att utreda om trafikplatsen är utsatt för tryck, t.ex. från markanvändning. Trafikplatsens roll i det nationella trafiksystemet är signifikant. Den fungerar som en knutpunkt för passagerartrafik, samt som start-, slut- och transitstation för godstrafik. Det går fjärrtågstrafik i syd-nordlig riktning via trafikplatsen. Dessutom fungerar trafikplatsen som startpunkt för trafik med tårtortståg mellan Ylivieska och Idensalmi. Via trafikplatsen i Ylivieska går godstrafik bl.a. från Haapajärvi till Yxpila i Karleby och till Alholmen, samt trafik i nord-sydlig riktning från Tavastehus till Brahestad. Godstrafiken består av transporter av produkter och råvirke. Råvirke lastas också på Kettukallio-området öster om bangården i Ylivieska. Råvirkesvagnarna samlas ihop som växlingsarbete på trafikplatsen och fortsätter som råvirkeståg till produktionsanläggningarna vid Bottenvikenkusten. I Ylivieska finns det en bas för banhållning.

Trafikplatsens infrastruktur är till största delen i gott skick. Verksamhetsmiljön för passagerartrafiken har nyligen moderniserats för att uppfylla dagens krav. De spår som används av godstrafiken är till största delen i gott skick, men på vissa spår är de användbara längderna för korta, i synnerhet om råvirkestågens längder ökar i framtiden. Att de användbara längderna hos spåren är korta påverkar bangårdens kapacitet, och bangården har tidvis varit för trång. På grund av det begränsade utrymmet utgör det en utmaning att förlänga spåren. I nuläget uppfylls de krav som har fastställts för banhållningens verksamhetsmiljö. I framtiden bör särskild uppmärksamhet ägnas åt bevarandet av de viktigaste funktionerna för banhållning, bl.a. påspärning och makadamlastning.

Ett antal renoverings- och utvecklingsåtgärder har identifierats i arbetet. Renoveringsåtgärderna finns schemalagda i den behovspromemoria som publicerades 2021 och innefattar förnyelse av överbyggnaden på spår med K30-, K33- och K43-skenor. Förnyelse av överbyggnaden ses som den primära åtgärden på spåren R008 och R009. Efter förnyelsen av överbyggnaden kan även överbyggnaden på de icke-elektrifierade spåren R010 och R011 förnyas. Behovet av att förnya överbyggnaden på spår R013 är beroende av

situationen för makadamlastningen. Om det hittas en ny plats för lastning av makadam och användningen av spåret minskar, finns det inte något omedelbart behov av att förnya överbyggnaden.

Några utvecklingsåtgärder har identifierats för trafikplatsen i Ylivieska. De utvecklingsåtgärder som presenteras i arbetet har indelats i två helheter. Redan i nuläget ses utvecklingsåtgärderna i den första åtgärdshelheten som nödvändiga. Som utvecklingsåtgärder i denna åtgärdshelhet ingår genomförandet av en påspårningsplats på spår R043 (kostnadsuppskattning 0,01 miljoner euro, MAKU 145, 2020=100) och en uppdelning av kopplingsgrupp 21 i två delar (kostnadsuppskattning 0,15 miljoner euro, MAKU 145, 2020=100). Renoveringsåtgärderna i den första åtgärdshelheten ingår i förnyelsen av överbyggnaden på spåren R008 och R009 (kostnadsberäkning 2,4 miljoner euro, MAKU 145, 2020=100).

I den andra åtgärdshelheten finns inkluderade andra åtgärder vilkas genomförande inte anses lika brådskande, eller så är behovet av dem beroende av exempelvis trafikutvecklingen eller spår användningen. I den andra åtgärdshelheten ingår som renoveringsåtgärder förnyelse av överbyggnaden på spåren R010, R011 och R013 (kostnadsuppskattning 3,1 miljoner euro, MAKU 145, 2020=100) samt modernisering av YV30- och YV43-växlar till YV54-växlar (kostnadsuppskattning 5,5 miljoner euro, MAKU 145, 2020=100).

I nuläget uppfyller trafikplatsen i Ylivieska de fastställda kraven väl. Inga infrastruktur- eller trafikeringsrelaterade brister identifierades för persontrafikens del. Även godstrafiken kan mestadels hanteras i enlighet med kraven. Genom att genomföra några av de utvecklings- och renoveringsåtgärder som är inkluderade i de två åtgärdshelheterna kan funktionaliteten hos trafikplatsen i Ylivieska förbättras något ytterligare.

Maija Vehkalahti, Jouni Kiviniitty, Marja Isohaka, Ulla Marila, Lauri Toivonen, Hanne Mikkonen: Railway yard studies - Ylivieska. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2025. Publications of the FTIA 96/2025. 49 pages and 2 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-339-6.

Abstract

This study examines the activities of the Ylivieska railway operating location. It is part of a wider set of Railway yard studies examining a total of eleven railway yards and their operations across the rail network. The Ylivieska railway operating location is located in the southern part of the North Ostrobothnia region, on the Seinäjoki-Oulu track section. Along with Kokkola, it is one of the main railway operating locations on the track section and also serves as the second terminus of the Ylivieska-lisalmi track section leading southeast of Ylivieska.

The aim of the study is to examine the current state and future needs of the Ylivieska railway operating location from the perspectives of traffic and track maintenance. The aim is also to determine whether the railway operating location is subject to pressures such as from land use. The railway operating location plays an important role in the national transport system. It acts as a hub for passenger transport and as a departure, destination and transit station for freight traffic. Long-distance traffic in the south-north direction runs through the railway operating location. The railway operating location also serves as a departure point for the Ylivieska-lisalmi regional train service. Freight traffic passes through the Ylivieska railway operating location from, e.g. Haapajärvi to Ykspihlaja and Alholma in Kokkola, and traffic in the north-south direction between Hämeenlinna and Raahe. Freight transport consists of the transport of goods and raw timber. Raw timber is also loaded in the Kettukallio area east of the Ylivieska railway yard. The raw timber wagons are assembled using shunting at the railway operating location and the wagons continue as raw timber trains to the production plants on the coast of the Bothnian Bay. A base for track maintenance is located in Ylivieska.

The infrastructure at the railway operating location is mostly in good condition. The operating environment for passenger transport has recently been modernised to meet current requirements. The tracks used for freight traffic are mostly in good condition, but the useful length of some tracks is too short, especially if the lengths of raw timber trains will increase in the future. The short useful lengths of the tracks have an impact on the capacity of the railway yard which has at times been crowded. The limited space available makes it challenging to extend the tracks. The requirements set for the operating environment for track maintenance are met in the current situation. In the future, special attention must be paid to the preservation of key track maintenance functions, such as track access locations and the loading of gravel.

A series of major-overhaul and development measures have been identified in the study. The overhaul measures have been scheduled in the needs memorandum published in 2021 and they include the replacement of the superstructure on the tracks equipped with K30, K33 and K43 rails. Replacement of the

superstructure is seen as a priority measure for tracks R008–009. After the renewal of the track superstructure, the superstructure of the non-electrified tracks R010–011 can also be renewed. The need to renew the superstructure of track R013 depends on the state of the gravel loading. If a new location can be found for the loading of gravel and the use of the track decreases, there may be no need to renew the superstructure.

A few development measures have been identified for the Ylivieska railway operating location. The development measures presented in this study are divided into two sets of measures. The first set of measures is already seen as necessary in the current situation. This set of measures includes as development measures the construction of a track access location on track R043 (cost estimate EUR 0.01 million, MAKU 145, 2020=100) and the dividing of coupling group Z1 into two parts (cost estimate EUR 0.15 million, MAKU 145, 2020=100). The overhaul measures in the first set of measures include the renewal of the superstructure on tracks R008–009 (cost estimate EUR 2.4 million, MAKU 145, 2020=100).

The second set of measures includes the rest of the measures that are less urgent or whose need depends, for example, on the development of traffic / use of the track. The second set of measures includes the renewal of the superstructure on tracks R010–011 and R013 (cost estimate EUR 3.1 million, MAKU 145, 2020=100) and the renewal of the YV30 and YV43 points to YV54 points (cost estimate EUR 5.5 million, MAKU 145, 2020=100).

The Ylivieska railway operating location currently meets the requirements set for it. No deficiencies related to infrastructure or traffic service were identified for passenger transport. Freight traffic can also be handled mostly in line with requirements. A few development and overhaul measures have, however, been included in two sets of measures that, when implemented, can improve the functionality of the Ylivieska railway operating location from the current level to some extent.

Esipuhe

Ylivieskan ratapihaselvitys liittyy selvityskokonaisuuteen, jossa tarkastellaan yhteensä yhdentoista ratapihan toimintoja ja tarpeita sekä määritetään tarvittavat toimenpiteet jatkosuunnitteluun. Kaikkien selvityksessä mukana olevien ratapihojen osalta on tunnistettu henkilöliikenteeseen, tavaraliikenteeseen, kunnossapitoon tai ympäröivään maankäyttöön liittyviä tarpeita, joita selvityksissä edelleen tarkennetaan ja määritetään mahdollisia toimenpiteitä tarpeiden pohjalta. Selvityskokonaisuus toteutetaan vuoden 2025 aikana.

Ylivieskan liikennepaikka on paitsi yksi Seinäjoki–Oulu-rataosuuden keskeisistä liikennepaikoista, myös risteusasema, jossa Pohjanmaanradasta haarautuu poikittaisrata lisälmeen. Liikennepaikalla on sekä henkilöettä tavaraliikennettä sekä radanpidon tukikohta. Lisäksi sen läheisyydessä toimii raakapuun kuormauspaikka.

Työ on tehty Väyläviraston toimeksiannosta, missä tilaajan projektipäällikkönä on toiminut Marko Nyby ja projekti-insinöörinä Outi Leuhtonen sekä työn loppuvaiheessa Jaakko Nurmi. Työtä on lisäksi ohjannut Väyläviraston eri toimialoilta kutsuttu ohjausryhmä. Ohjausryhmään ovat kuuluneet Marko Nyby, Outi Leuhtonen, Anna Miettinen, Erika Helin, Mikko Sauni, Miia Kari sekä Jari Toivonen. Työ on tehty Sweco Finland Oy:ssä, jossa työn projektipäällikkönä on toiminut Maija Vehkalahti, ja työryhmään ovat kuuluneet lisäksi Jussi Sipilä, Jouni Kiviniitty, Marianne Ståhlberg, Ilkka Miettunen, Eveliina Mäkäraäinen, Marja Isohaka, Ulla Marila, Hanne Mikkonen, Lauri Toivonen, Valtteri Salmela, Janne Wuorenjuuri sekä Enni Lehtinen.

Helsingissä syyskuussa 2025

Väylävirasto
Liikennejärjestelmä- ja esisuunnitteluosasto

Sisällys

1	JOHDANTO	12
1.1	TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET	12
1.2	TARKASTELUALUE.....	12
1.3	AIEMMAT SELVITYKSET, SUUNNITELMAT JA HANKKEET	14
1.4	LIITTYVÄT HANKKEET	15
1.5	VUOROVAIKUTUS.....	15
2	LÄHTÖKOHDAT	16
2.1	LIIKENNEPAIKAN ROOLI	16
2.2	LIIKENNE.....	16
	2.2.1 NYKYTILANNE	16
	2.2.2 ENNUSTE	20
2.3	PALVELUT.....	23
2.4	YHTEENVETO	23
3	NYKYTILANNE.....	24
3.1	INFRASTRUKTUURI	24
	3.1.1 RAITEISTO.....	24
	3.1.2 ALUS- JA POHJARAKENNE	25
	3.1.3 PÄÄLLYSRAKENNE.....	26
	3.1.4 TURVALAITTEET	26
	3.1.5 SÄHKÖRATA	27
	3.1.6 TAITORAKENTEET	27
	3.1.7 MATKUSTAJALAITURIT.....	28
3.2	LIIKENNEPAIKAN TOIMINNOT.....	29
	3.2.1 HENKILÖLIIKENNE.....	29
	3.2.2 TAVARALIIKENNE	30
	3.2.3 RADANPITO	31
3.3	MAANKÄYTTÖ.....	31
	3.3.1 KAAVOITUS.....	31
	3.3.2 YMPÄRISTÖ	31
3.4	YHTEENVETO	32
4	TARKASTELUALUEEN HAVAITUT TARPEET	35
4.1	INFRASTRUKTUURI	35
4.2	HENKILÖLIIKENNE	36
4.3	TAVARALIIKENNE.....	36
4.4	RADANPITO.....	37
4.5	MAANKÄYTTÖ.....	38
4.6	YHTEENVETO	38
5	TOIMENPITEET	38
5.1	PERUSKORJAUSTOIMENPIDE-ESITYKSET	38
5.2	KEHITTÄMISTOIMENPIDE-ESITYKSET	39
5.3	MUUT TARKASTELLUT TOIMENPITEET	40
	5.3.1 RAITEIDEN PIDENTÄMINEN	40
	5.3.2 SEPELINKUORMAUKSEN UUSI SIJAINTI.....	41
	5.3.3 IISALMEN SUUNNAN LIIKENTEEN EROTTAMINEN PÄÄRAITEELTA.....	41
5.4	YHTEENVETO	42
6	TOIMENPITEIDEN PRIORISOINTI	43
6.1	PERUSKORJAUSTOIMENPITEET	43
6.2	KEHITTÄMISTOIMENPITEET	43
6.3	TOIMENPIDEKOKONAISUUS I.....	43

6.4	TOIMENPIDEKOKONAISUUS II.....	44
7	VAIKUTUKSET	45
7.1	MATKOJEN JA KULJETUSTEN PALVELUTASO JA SAAVUTETTAVUUS	45
7.2	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TURVALLISUUS	45
8	RISKIENHALLINTA.....	45
9	JOHTOPÄÄTÖKSET	46
	LÄHDELUETTELO	49

LIITTEET

LIITE 1: SUUNNITELMAKARTTA - TARKASTELLUT RATAPIHAN RAITEISTOMUUTOKSET

LIITE 2: YLIVIESKAN RATAPIHAN TOIMENPITEISIIN TUNNISTETUT RISKIT

1 Johdanto

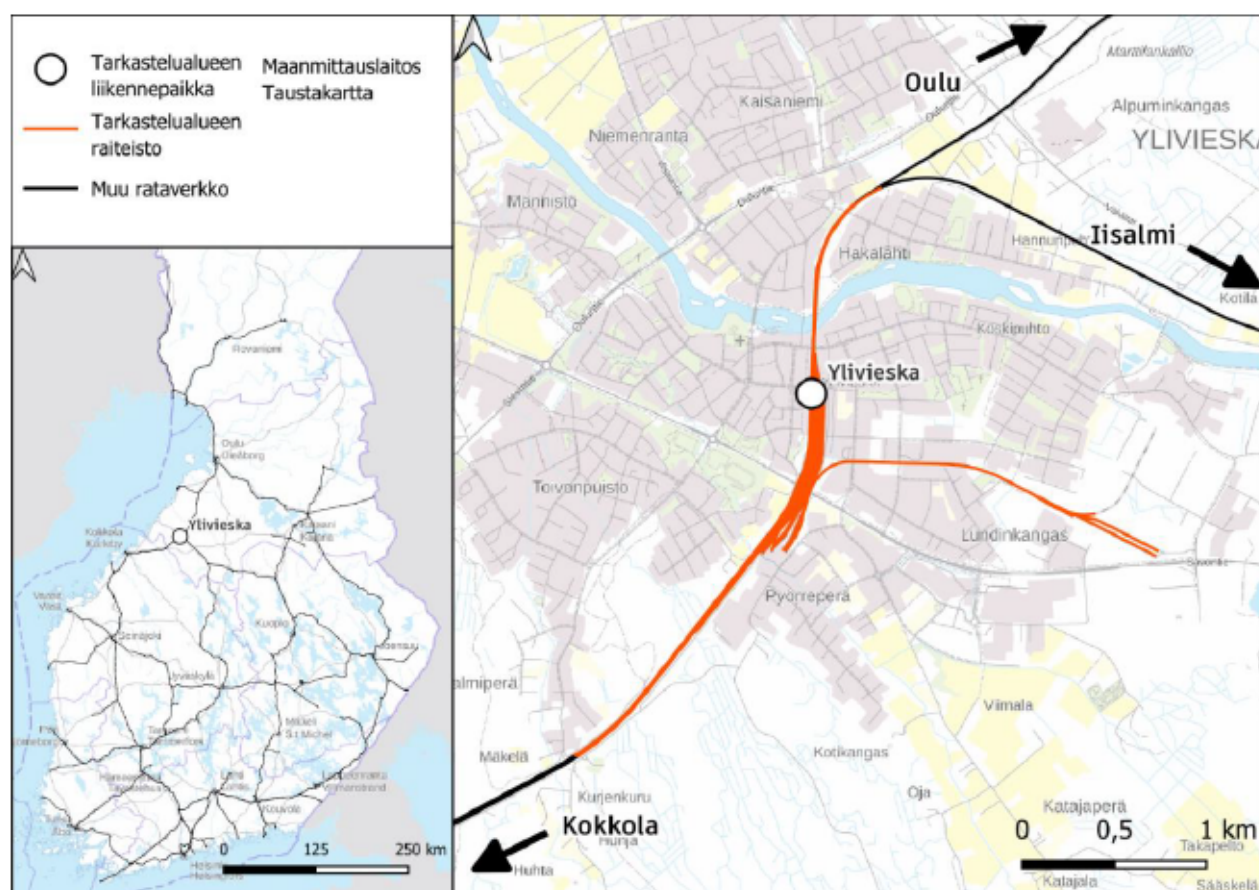
1.1 Työn tausta ja tavoitteet

Työ on osa Ratapihaselvitykset-kokonaisuutta, jossa tarkastellaan yhtätoista eri puolilla Suomen rataverkkoa sijaitsevaa ratapihaa. Kaikkiin näihin ratapihoihin on tunnistettu kohdistuvan infrastruktuurin korjaus-, parantamis- tai kehittämistarpeita, jotka liittyvät esimerkiksi rautatien rakenteiden ja laitteiden kuntoon, junaliikenteen hoitamiseen ja toimivuuteen, matkustajien olosuhteisiin tai ympäröivän yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Selvityskokonaisuuden tavoitteena on selvittää ratapihoilla esiin nousevat tarpeet, jotka voivat liittyä henkilöliikenteeseen, tavaraliikenteeseen, radanpitoon tai ympäröivän maankäytön kehittämiseen. Tarpeiden perusteella selvityksissä määritetään tarvittavat toimenpiteet sekä näiden priorisoinnin kautta toimenpidetkokonaisuuksia jatkosuunnitteluun. Käynnissä oleva Ratapihaselvitykset-kokonaisuus valmistuu loppuvuodesta 2025.

Tässä työssä tarkastellaan Ylivieskan ratapihan toimintoja ja tarpeita. Työn tavoitteena on muodostaa kuva Pohjois-Pohjanmaalla, Seinäjoki–Oulu- ja Ylivieska–Iisalmi-rataosuuksien risteyskohdassa sijaitsevan Ylivieskan liikennepaikan nykytilasta sekä mahdollisista tulevaisuuden tarpeista eri näkökulmat huomioiden.

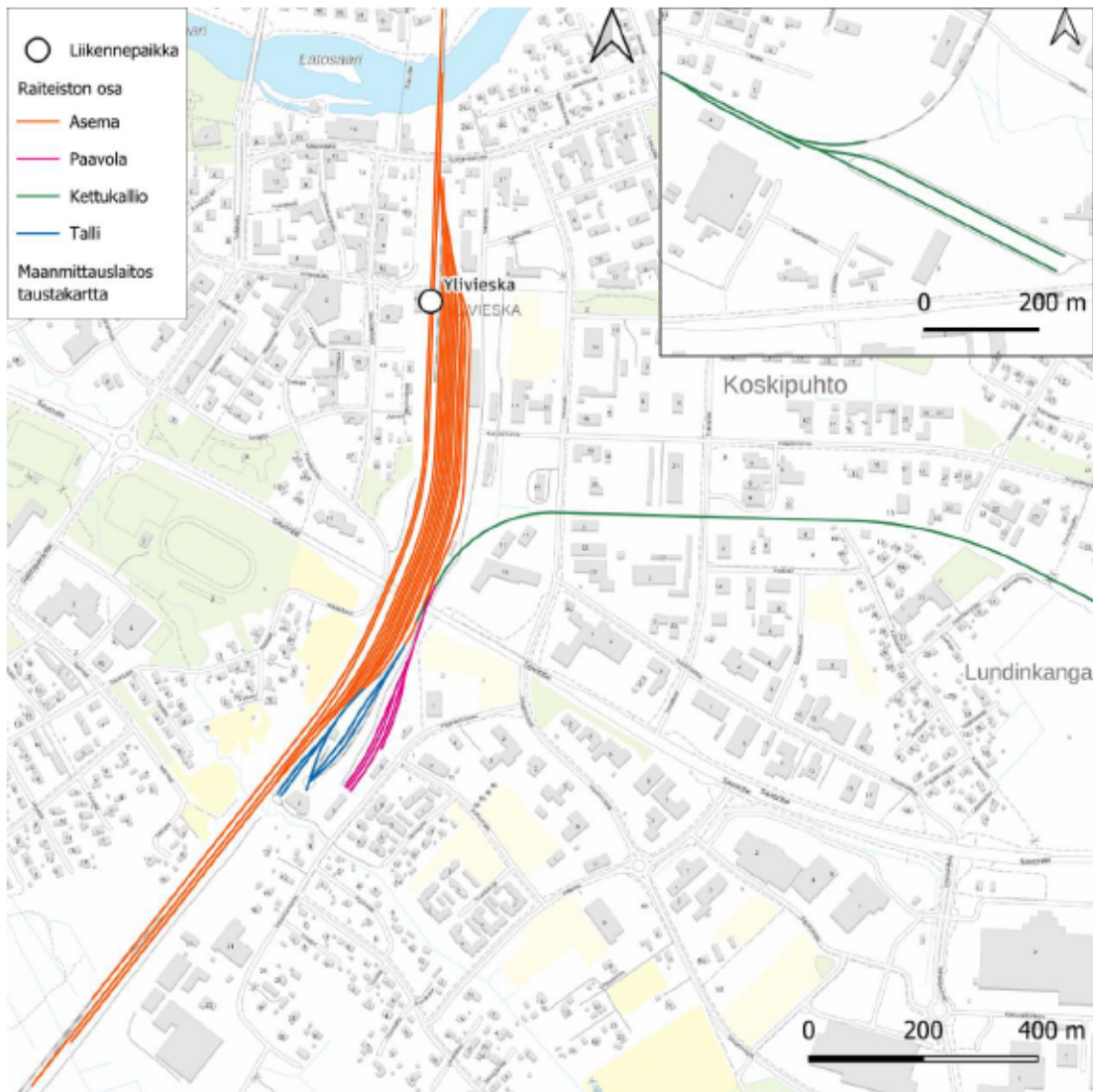
1.2 Tarkastelualue

Työssä tarkastellaan Seinäjoen ja Oulun välisellä Pohjanmaanradalla, ratakilometrillä 630+343 sijaitsevaa Ylivieskan liikennepaikkaa. Ylivieskan liikennepaikka on luonteeltaan risteysasema, josta haarautuu rata itään Haapajärven kautta Iisalmeen. Ylivieskasta on rautateitse matkaa Kokkolaan 79 km, Seinäjoelle 212 km, Ouluun 122 km, Haapajärvelle 55 km ja Iisalmeen 154 km. Ylivieskan liikennepaikka sijoittuu samannimisen kunnan keskustaajaman keskelle ja se jakaa keskustaajaman käytännössä kahtia. Liikennepaikan pääosan muodostaa etelä–pohjois-suunnassa kilometrin mittainen ratapiha, jossa on kahden läpiajettavan pääraiteen lisäksi kymmenen sivuraidetta. Liikennepaikan sijainti on esitetty kuvassa 1.



Kuva 1. Ylivieskan liikennepaikan raiteisto osana muuta rataverkkoa.

Liikennepaikkaa ei ole jaettu osiin. Ylivieskan liikennepaikalla on ratapihan raiteiston lisäksi kolme toisen luokan liikenteenohjauksen aluetta, jotka ovat Talli, Paavola ja Kettukallio. Liikennepaikan kokonaispituus etelä–pohjois-suunnassa on 3,5 km. Liikennepaikan keskivaiheilta haarautuu noin kaksi kilometriä pitkä Kettukallion raakapuun kuormauspaikalle johtava raide. Liikennepaikan alueet esitetään kuvassa 2.



Kuva 2. Ylivieskan liikennepaikan eri alueet. Ratapihalta haarautuva Kettukallion raiteisto on esitetty kartassa erillisessä kuvassa.

1.3 Aiemmat selvitykset, suunnitelmat ja hankkeet

Työn pääasiallisen tausta-aineiston on muodostanut Väylävirastossa vuonna 2021 tehty Ylivieskan ratapihan tarveuistio erityisesti peruskorjaustarpeiden ja -toimenpiteiden osalta. Lisäksi työssä on hyödynnetty Väyläviraston sähköistä aineistoa, mm. Ratainfra-tietojen hallintajärjestelmästä löytyvää aineistoa.

Ylivieskan kaupunki toteutti vuosina 2018–2019 yhteistyössä Väyläviraston kanssa rautatieaseman kulkuyhteyksien perusparannushankkeen. Hankkeessa toteutettiin matkustajalaitureiden uusiminen, raidejärjestelyjä, ratapihan alittavan Feriatisväylän alikulku sekä alikulusta matkustajalaitureille johtavat kulkuyhteydet portaitaan ja hisseineen. Hanke paransi merkittävästi matkustajien liikkuvuutta ja mahdollisti matkustajalaitureiden esteettömän saavuttamisen.

1.4 Liittyvät hankkeet

Kaupunki on omana hankkeenaan toteuttanut ratapihan itäpuolelle pysäköintialueen pitkäaikaista pysäköintiä varten. Rautatieaseman ympäristössä pysäköintipaikkoja on kysyntään nähden liian vähän, erityisesti lyhytaikaisen pysäköinnin tarpeisiin. Kaupungin lähitulevaisuuden tavoitteena on järjestää lisää pysäköintitilaa asemarakennuksen eteläpuolella sijaitsevan linja-autoaseman yhteydestä. Lisäksi Ratapihan itäpuolella on vahvistettu uusi asemakaava vuonna 2021, missä ratapihan viereen on esitetty pääosin asuinkerrostalojen aluetta (Ylivieska, 2025a). Kaavan toteuttamisen aikataulusta ei ole tarkempaa tietoa, mutta toteuttamisen vaikutukset tulevat kohdistumaan ratapihan toimintoihin.

Vuonna 1960 rakennettu ratapihan ylittävä Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta (O-3410) on todettu huonokuntoiseksi ja sen on katsottu olevan käyttöikänsä päässä (Väylävirasto 2025a). Silta on osa valtatietä 27 ja sillä kulkee runsaasti raskasta liikennettä. Silta on suunniteltu purettavaksi ja korvattavaksi uudella. Uuden sillan suunnitteluun ja rakentamiseen on osoitettu määrärahoja vuoden 2025 puoliväliriihessä ja töiden on tarkoitus alkaa lähivuosina.

Suomessa valtion rataverkolla tullaan siirtymään uuteen junien kulunvalvontajärjestelmään (Digirata-hanke). Nykyisin käytössä oleva junien kulunvalvontajärjestelmä JKV saavuttaa 2030-luvulla elinkaarensa päään ja uusi, koko EU:n alueella toteutettava junien kulunvalvontaan perustuva ETCS-järjestelmä on määrä ottaa käyttöön vuosien 2025–2040 aikana. Ylivieskan liikennepaikka kuuluu vuosina 2034–2036 toteutettavaksi suunniteltuun Digirata-hankkeen kuudenteen vaiheeseen. Tässä yhteydessä uuden kulunvalvontajärjestelmän piiriin on määrä ottaa rataosuudet Seinäjoki–Ylivieska–Oulu ja Ylivieska–Haapajärvi–Iisalmi (Digirata 2024).

Maakuntaliitot (Pohjois-Pohjanmaan liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan liitto ja Etelä-Pohjanmaan liitto) rahoittavat Seinäjoki–Kokkola–Ylivieska-rataosuuden lähijunaliikenteen toimintaedellytyksiä tarkastelevaa selvitystä. Selvitystyö on alkanut alkuvuodesta 2025 ja sen on määrä valmistua em. vuoden aikana. Tätä raporttia laadittaessa selvitystyö on yhä kesken. Lisäksi Pohjois-Pohjanmaan liitto on huomioinut maakunnallisessa liikennejärjestelmätyössään tarpeen lisätä Ylivieska–Oulu-rataosuuden kapasiteettia osana Tampere–Oulu–Tornio-päärataa (Pohjois-Pohjanmaan liitto 2025).

1.5 Vuorovaikutus

Työn aikana on haastateltu kattavasti Ylivieskan liikennepaikan toimintoihin liittyviä sidosryhmien edustajia. Näkemyksiään liikennepaikan kehittämisestä sekä siihen kohdistuvista toimenpiteistä ovat antaneet Ylivieskan kaupunki, Pohjois-Pohjanmaan liitto, alueella liikennettä harjoittavat rautatieyritykset (VR ja

Fenniarail), kunnossapitäjä NRC Group, liikenteenohjauksen palveluita tuottava Fintraffic Raide Oy sekä Väylävirasto.

2 Lähtökohdat

2.1 Liikennepaikan rooli

Ylivieskan liikennepaikka toimii valtakunnallisella rataverkolla sekä risteysasemana että paikallisena solmukohtana. Liikennepaikalla Seinäjoki–Oulu-rataosuudelta haarautuu rata Haapajärven kautta lisaalmeen. Seinäjoki–Oulu-rataosuudella Ylivieska toimii junien pysähdys- ja kohtaamispaikkana. Ylivieskaan päättyy lisäksi Kokkola–Ylivieska-kaksoisraide.

Liikennepaikka toimii henkilöliikenteen risteys- ja pääteasemana. Sen kautta kulkee Etelä- ja Pohjois-Suomen välinen nopea kaukoliikenne ja yöjunaliikenne. Lisäksi se toimii Ylivieskan suunnan taajamajunaliikenteen pääteasemana.

Ylivieska on Seinäjoen, Kokkolan ja Oulun ohella eräs Pohjanmaanradan merkittävistä väliliikennepaikoista. Sen kautta kulkee mm. Hämeenlinnan ja Raahen sekä Siilinjärven ja Ykspihlajan välisiä tuotekuljetuksia. Lisäksi Ylivieskalla on paikallista merkitystä raakapuukuljetusten lähtöpaikkakuntana.

2.2 Liikenne

2.2.1 Nykytilanne

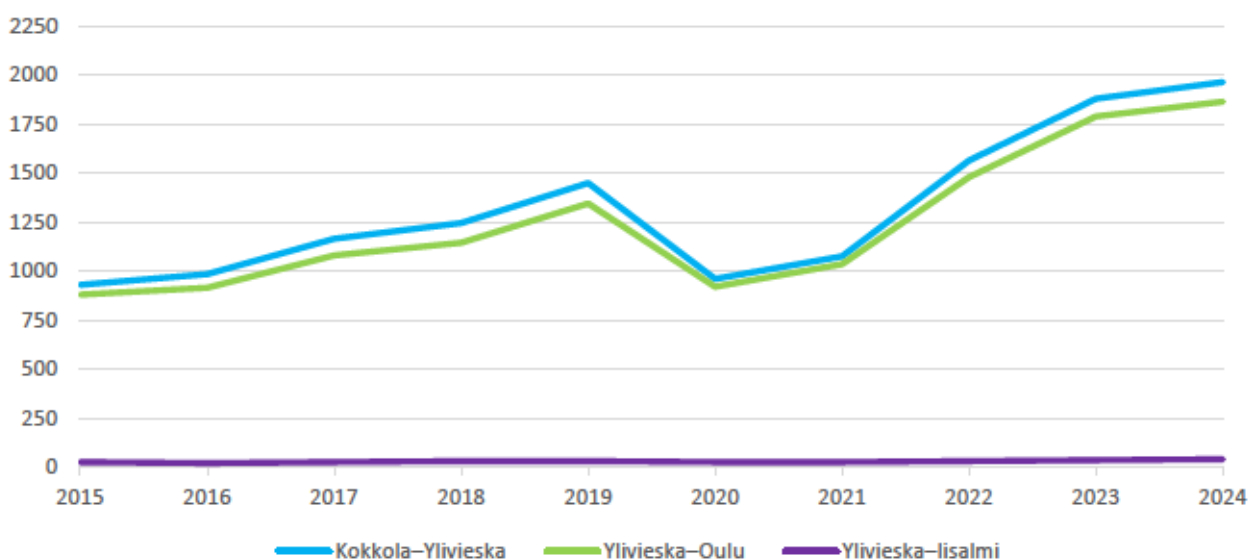
Ylivieskan liikennepaikka palvelee sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Henkilöliikenteessä Ylivieskan liikennepaikka korostuu keskeisenä solmupisteena. Kaukoliikenteen liikennepaikkaluokituksessa Ylivieska luokitellaan 1b-luokan vaihtoasemaksi. Merkittävä osa liikennepaikalla pysähtyvistä henkilöliikenteen junista on Helsingistä Tampereen, Seinäjoen ja Kokkolan kautta Ouluun sekä edelleen Rovaniemelle kulkevaa kaukojunaliikennettä. Lisäksi liikennepaikan kautta kulkee yöjunia Helsingistä Rovaniemelle, Kemijärvelle ja Kolariin.

Ylivieskasta on henkilöjunayhteys myös itään, Haapajärven kautta lisalmeen. lisalmeen menevät sekä sieltä saapuvat junavuorot on sovitettu siten, että niistä on vaihtoyhteys sekä pohjoiseen Ouluun että etelään Tampereen ja Helsingin suuntiin.

Nykytilanteessa (vuosi 2024) Ylivieskassa pysähtyy keskimäärin 9+9 etelään ja pohjoiseen kulkevaa päiväliikenteen junaa vuorokaudessa. Etelä–pohjois-suuntaisen liikenteen vuoromäärä on hieman vaihdellut viime vuosina. Vaihteluväli on kuitenkin ollut hyvin pieni, junien kokonaismäärän vaihdellessa keskimäärin 1–2 junaa molempiin suuntiin. Yksittäisiä Helsingistä saapuvia henkilöjunapareja on aika ajoin käännetty Ylivieskassa takaisin etelään, mikäli esim. ratatyöt ovat estäneet liikenteen Ouluun. Päiväliikenteen lisäksi etelän ja pohjoisen välillä kulkee keskimäärin 4+4 yöjunaa. Sesonkiaikoina yöjunien lukumäärä kasvaa 1–2 lisäjunalla kysynnän mukaisesti. Ylivieskan ja lisalmen välinen henkilöjunaliikenne on pysynyt viime vuosina melko samankaltaisena. Yhteysvälillä on keskimäärin 2+2 junaa vuorokaudessa. Lauantaisin ja sunnuntaisin lisalmen suuntaan liikennöi 2+1 junaa, mutta koska lauantain iltajuna Ylivieskasta lisalmeen ei ole kulussa, eikä siten sunnuntain aamujuna lisalimesta Ylivieskaan, yöpyy junavuoron kalusto Ylivieskassa.

Matkamäärät rataosuuksilla Kokkola–Ylivieska ja Ylivieska–Oulu ovat vaihdelleet huomattavasti vuosina 2015–2024. Vuoteen 2019 matkamäärät kehittyivät tasaisen nousujohteisesti, kunnes koronapandemia keskeytti suotuisan kehityksen pariaksi vuodeksi. Koronapandemian hellitettyä matkamäärät ovat kehittyneet nousujohteisesti. Sen sijaan Ylivieska–lissalmi-rataosuudella henkilöliikenteen matkamäärät ovat pysyneet koko tarkastelujakson hyvin samankaltaisena. Henkilöjunien matkamäärät vuosina 2015–2024 esitetään kuvassa 3.

Matkamäärien kehitys vuosina 2015–2024
(1000 matkaa)



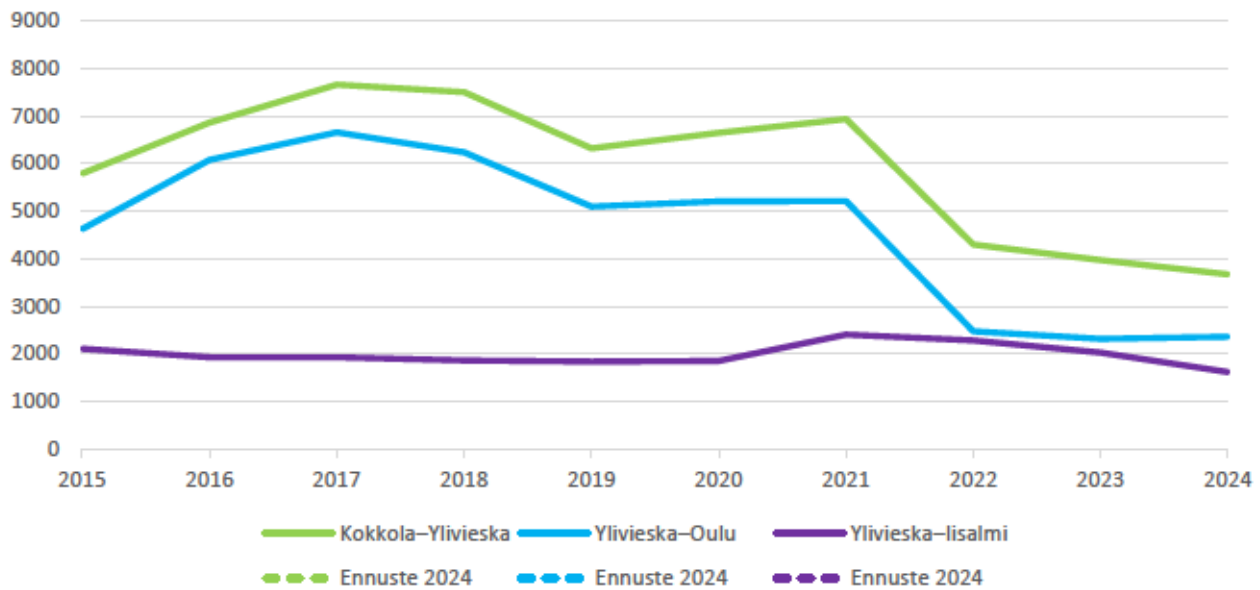
Kuva 3. Henkilöliikenteen matkamäärien kehitys rataosuuksilla Kokkola–Ylivieska, Ylivieska–Oulu ja Ylivieska–lissalmi vuosina 2014–2025 (1 000 matkaa).

Ylivieskan liikennepaikan tavaraliikenne koostuu sekä sieltä lähtevästä että liikennepaikan kautta kulkevasta tavaraliikenteestä. Läpikulkeva liikenne voidaan jakaa kahteen kategoriaan: etelä–pohjois-suuntaiseen sekä itä–länsi-suuntaiseen. Etelä–pohjois-suuntainen liikenne käsittää mm. Hämeenlinnasta Raahen sekä Siilinjärveltä Kokkolan Ykspihlajaan menevät kuljetukset sekä raakapuukuljetukset Seinäjoelta Kemiin. Yksittäisiä kuljetuksia on myös Pietarsaaren pohjoispuolelta Alholmasta Ouluun. Haapajärven ja Ylivieskan välillä kuljetetaan raakapuuta. Ylivieskan kautta kulkee myös kuljetuksia Siilinjärven Ruokosuolta Ykspihlajan satamaan.

Ylivieskasta lähtee ainoastaan raakapuujunia pohjoiseen Oulun suuntaan. Raakapuuta kuormataan ratapihalta noin kahden kilometrin päässä sijaitsevassa Kettukalliossa. Kuormatut junat siirretään vaihtotyönä Kettukallion raiteistolta Ylivieskan ratapihalle, jossa ne kootaan määräasemalle lähteväksi junaksi. Kettukalliossa on myös raideyhteys Rautaruukki Oyj:n yksityisraiteille. Rautaruukki Oyj:n yksityisraiteille meneviä tai sieltä lähteviä junia ei kuitenkaan ole viime aikoina kulkenut.

Tavaraliikenteen kuljetusvirrat ovat kehittyneet Ylivieskan liikennepaikan ympäristössä vaihtelevasti. Suurin pudotus kuljetettujen nettotonniin määrään on tapahtunut Ylivieskasta pohjoiseen ja etelään menevässä liikenteessä. Etenkin vuonna 2022 transitoliikenteen päättyminen on pudottanut kuljetettujen nettotonniin määrän merkittävästi aiempaa alhaisemmaksi. Ylivieska–Iisalmi–rataosuudella kuljetettujen nettotonniin vuotuinen määrä on pysynyt tasaisempana. Viime vuosina kuljetettujen nettotonniin määrä on kuitenkin ollut vähitellen laskeva. Transitoliikenteessä tapahtuneet muutokset ovat tuntuneet kaikilla kolmella rataosuudella. Toisaalta kotimaisen raakapuun kuljetusmäärät ovat kasvaneet. Tavaraliikenteen kuljetusvirrat vuosina 2015–2024 on esitetty kuvassa 4.

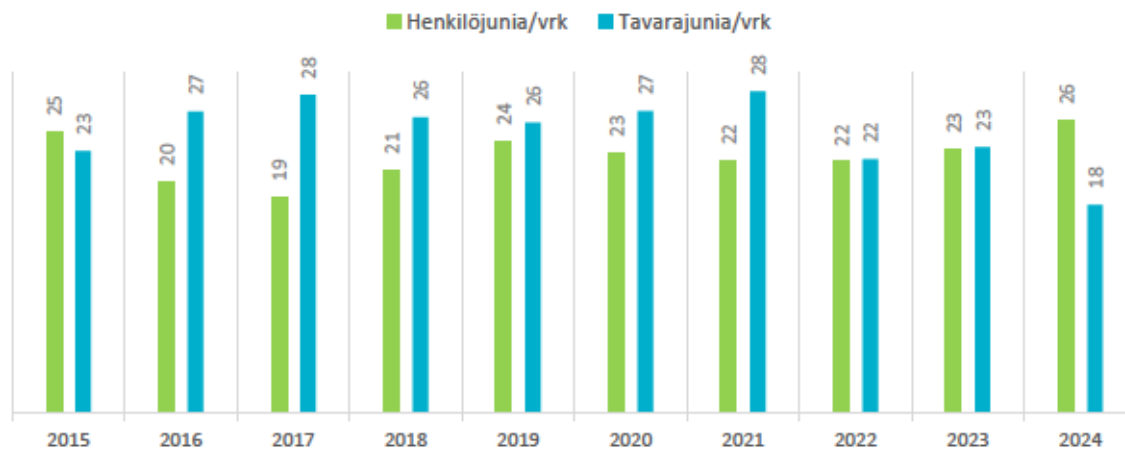
Tavaraliikenteen kuljetusvirrat vuosina 2015-2024 (1000 nettotonnia)



Kuva 4. Tavaraliikenteen kuljetusvirtojen kehitys rataosuuksilla Kokkola-Ylivieska, Ylivieska-Oulu ja Ylivieska-lisalmi vuosina 2015–2024 tuhansina tonneina.

Myös junamäärien osalta tavaraliikenteen osuus on pienentynyt merkittävästi vuodesta 2022 ja edelleen vuonna 2024. Kuvassa 5 on esitetty henkilö- ja tavarajunien vuorokausikohtainen lukumäärä Ylivieskan liikennepaikalla vuosina 2015–2024. Kuvassa esitetyt junamäärät kuvaavat säännöllisen liikenteen keskimääräistä vuorokausikohtaista junamäärää, mutta vuorokausitasolla määrät vaihtelevat ja voivat siis poiketa etenkin tavaraliikenteen osalta tässä kuvassa esitetyistä luvuista.

Henkilö- ja tavaraliikenteen junamäärät vuorokaudessa Ylivieskassa vuosina 2015–2024

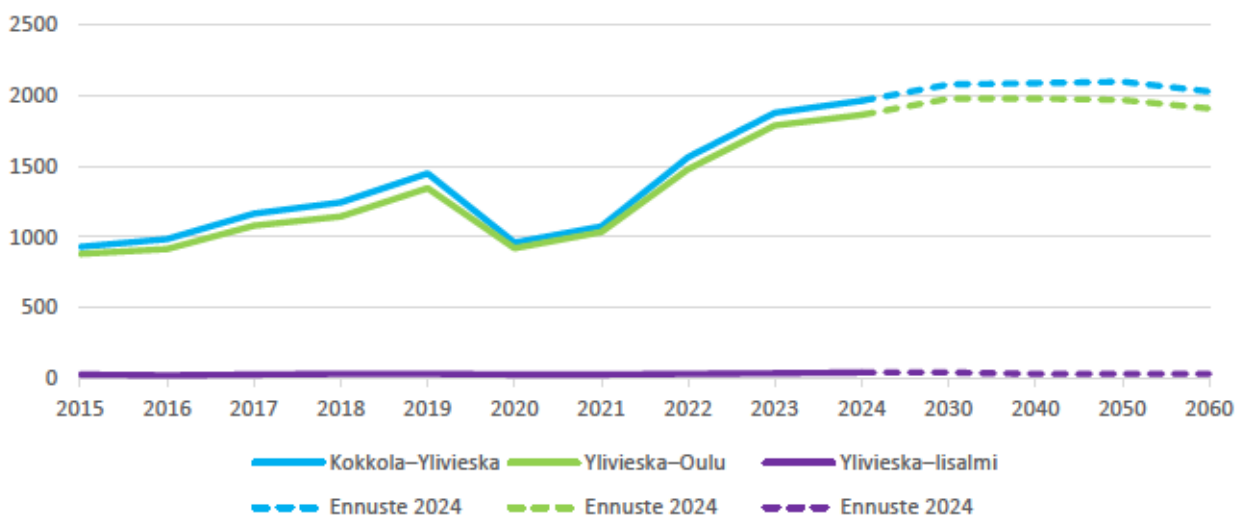


Kuva 5. Henkilö- ja tavarajunien vuorokausimäärien kehitys Ylivieskan liikennepaikalla vuosina 2015–2024.

2.2.2 Ennuste

Valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa henkilöliikennettä ennustetaan jatkossakin Ylivieskasta etelään Kokkolan, pohjoisen Oulun ja itään Iisalmen suuntiin kulkeville rataosuuksille. Henkilöliikenteen matkustajamäärien odotetaan kehittyvän tulevaisuudessa kuvan 6 mukaisesti.

Matkamäärien kehitys ja ennuste vuosina 2015–2060 (1000 matkaa)



Kuva 6. Henkilöliikenteen matkamäärien kehitys ja ennuste.

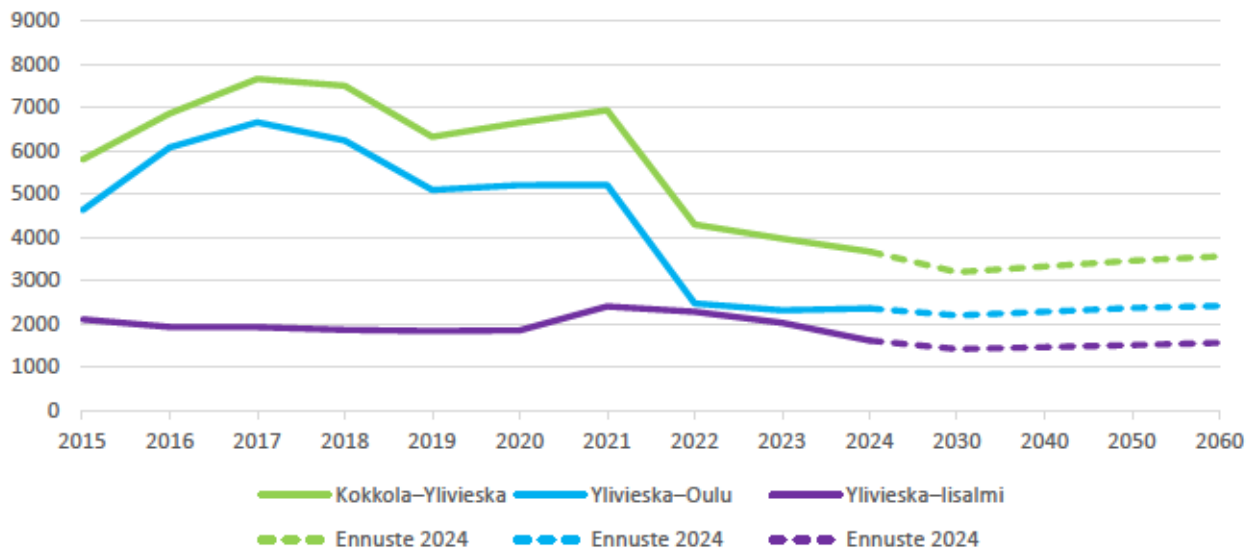
Kuvasta 6 sekä taulukosta 1 nähdään, että rataosuuksilla Kokkola–Ylivieska ja Ylivieska–Oulu henkilöliikenteen matkamäärät kasvavat tasaisesti 2030-luvulle saakka vakiintuen sen jälkeen noin kahteen miljoonaan vuosittaiseen matkaan. Sen sijaan Ylivieska–Iisalmi-rataosuudella henkilöliikenteen matkamäärien on ennustettu säilyvän nykyisellä, noin 0,04 miljoonan vuosittaisen matkan tasolla vuoteen 2030 saakka, minkä jälkeen ne putoavat 0,03 miljoonaan vuosittaiseen matkaan. Matkat vakiintuvat tälle tasolle ennustejakson loppuun saakka. Vuoden 2050 tilanteessa Ylivieskan kautta ennustetaan kulkevan keskimäärin 14+14 henkilöjunaa vuorokaudessa. Ylivieskasta pohjoiseen (Ouluun) ennustetaan vuoden 2050 tilanteessa kulkevan 12+12 junaa, etelään (Seinäjoelle) 12+12 junaa ja itään 2+2 junaa vuorokaudessa.

Taulukko 1. Valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa esitetyt henkilöliikenteen matkamäärät vuosina 2030, 2040, 2050 ja 2060 (1 000 matkustajaa). Lisäksi taulukossa esitetään toteutuneet matkamäärät vuosina 2023 ja 2024 (1 000 matkustajaa/vuosi).

Rataosuus	2023	2024	2030	2040	2050	2060
Kokkola–Ylivieska	1 880	1 965	2 080	2 090	2 100	2 030
Ylivieska–Oulu	1 790	1 865	1 980	1 980	1 970	1 910
Ylivieska–Iisalmi	35	40	40	30	30	30

Valtakunnallisessa liikenne-ennusteessa ennustetaan tavaraliikenteen kuljetettujen nettotonnien vähenevän vuoteen 2030 mennessä ja kääntyvän siten hienoiseen kasvuun. Trendi on sama kaikilla tarkastelluilla rataosuuksilla. Syynä kuljetettujen nettotonnien määrään on erityisesti vuonna 2022 tapahtunut transito-liikenteen päättyminen. Vaikka tavaraliikenteessä kuljetettujen nettotonnien määrän on ennakoitu lähtevän kasvuun vuoden 2030 jälkeen, eivät tonnimäärät tule ennusteen mukaan kuitenkaan saavuttamaan vuoden 2021 tasoa vuoteen 2060 ulottuvalla tarkastelujaksolla. Valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukainen vuosittaisten kuljetusmäärien ennuste rataosittain esitetään kuvassa 7.

Kuljetusmäärien kehitys ja ennuste vuosina 2015-2060 (1000 nettotonnia)



Kuva 7. Tavaraliikenteen kuljetusmäärät ja ennuste.

Vuoden 2050 tilanteessa Ylivieskan kautta ennustetaan kulkevan keskimäärin 24 tavarajunaa vuorokaudessa. Ylivieskasta pohjoiseen (Ouluun) ennustetaan vuoden 2050 tilanteessa kulkevan 6 junaa, etelään (Seinäjoelle) 12 junaa ja itään (Iisalmeen) 6 junaa vuorokaudessa. Taulukossa 2 on kuvattu tarkemmin tavaraliikenteen kuljetusmäärät sekä nykytilanteessa että ennusteessa (Traficom 2024).

Taulukko 2. Valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukainen tavaraliikenne-ennuste vuosille 2030, 2040, 2050 ja 2060 sekä toteuma vuosina 2023 ja 2024 (1 000 tonnia/vuosi).

Rataosuus	2023	2024	2030	2040	2050	2060
Kokkola-Ylivieska	3 967	3 668	3 195	3 323	3 458	3 556
Ylivieska-Oulu	2 312	2 357	2 195	2 278	2 365	2 413
Ylivieska-Iisalmi	2 022	1 614	1 417	1 462	1 510	1 560

2.3 Palvelut

Ratapihalla on valuma-altaalla varustettu polttoaineen tankkauspiste sekä vesityspiste raiteella R024 sekä katettu sivukuormauslaituri raiteella R013. Kuormauslaiturin katettu osa ei kuitenkaan ole rautatietointojen käytössä tällä hetkellä. Veturitalleilla on käytössä oleva kääntöpöytä. Veturien ja matkustajavau-
nujen 1 500 V sähkönsyötön varmistavia pistorasiakeskuksia on yhteensä 53 ja ne sijaitsevat raiteilla R012–
013, R016–017, R023–025, R0101 ja R103 (Väylävirasto 2025a).

2.4 Yhteenveto

Ylivieskan liikennepaikka palvelee sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Se toimii merkittävänä, kaukoliikenteen luokkaan 1b sijoitettuna solmupisteenä. Asemalla pysähtyvät kaikki Helsingistä Ouluun ja Rovaniemelle kulkevat matkustajajunat sekä yöjunat. Ylivieskasta on henkilöjunayhteys itään Haapajärven kautta Iisalmeen. Päivittäin Ylivieskassa pysähtyy noin 18 etelästä pohjoiseen kulkevaa henkilöjunaa, joista yhdeksän on etelään ja yhdeksän pohjoiseen meneviä. Lisäksi Ylivieskassa pysähtyy keskimäärin 4+4 yöjunaa viikonpäivästä riippuen (sesonkiaikana enemmänkin). Iisalmen suuntaan liikennöi kaksi junaparia arkipäivisin.

Matkamäärät rataosuuksilla Kokkola–Ylivieska ja Ylivieska–Oulu ovat vaihdelleet merkittävästi koronapandemian takia, mutta ovat olleet sen päätyttyä selvässä nousussa. Ylivieska–Iisalmi-rataosuuden matkamäärät ovat pysyneet viime vuodet tasaisina.

Tavaraliikenne Ylivieskassa koostuu ratapihalta lähtevästä ja sen kautta kulkevasta liikenteestä. Liikennepaikan kautta kulkee sekä tuotekuljetuksia että raakapuuliikennettä. Ylivieskasta lähtee lisäksi raakapuuliikennettä eri puolille Keski- ja Pohjois-Pohjanmaata. Kuljetusvirrat ovat vaihdelleet transitoliikenteessä tapahtuneiden muutosten seurauksena. Yleisesti kuljetettujen nettotonniin määrä on vähentynyt erityisesti vuoden 2022 jälkeen.

Valtakunnallisissa liikenne-ennusteissa henkilöliikenteen matkamäärien arvioidaan kasvavan Kokkola–Ylivieska- ja Ylivieska–Oulu-rataosuuksilla vuoteen 2030 asti. Matkamäärät vakiintuvat vuonna 2030 noin kahteen miljoonaan vuotuisen matkaan. Ylivieska–Iisalmi-rataosuuden matkamäärien on arvioitu pysyvän nykyisellä tasolla vuoteen 2030 saakka, jonka jälkeen ne kääntyvät hienoiseen laskuun.

Tavaraliikenteessä kuljetettujen nettotonniin määrä jatkaa laskuaan vuoteen 2030 saakka. Vuoden 2030 jälkeen kuljetettujen nettotonniin määrä kääntyy hienoiseen kasvuun. Kuljetettujen nettotonniin määrä ei kuitenkaan saavuta vuoden 2021 tasoa ennen vuotta 2060.

3 Nykytilanne

3.1 Infrastrukturi

3.1.1 Raiteisto

Liikennepaikan raiteiston pääosan muodostavat pääraiteet R001–002 sekä läpiajettavat raiteet R003–012. Raiteet R001–009 ja R012 on sähköistetty.

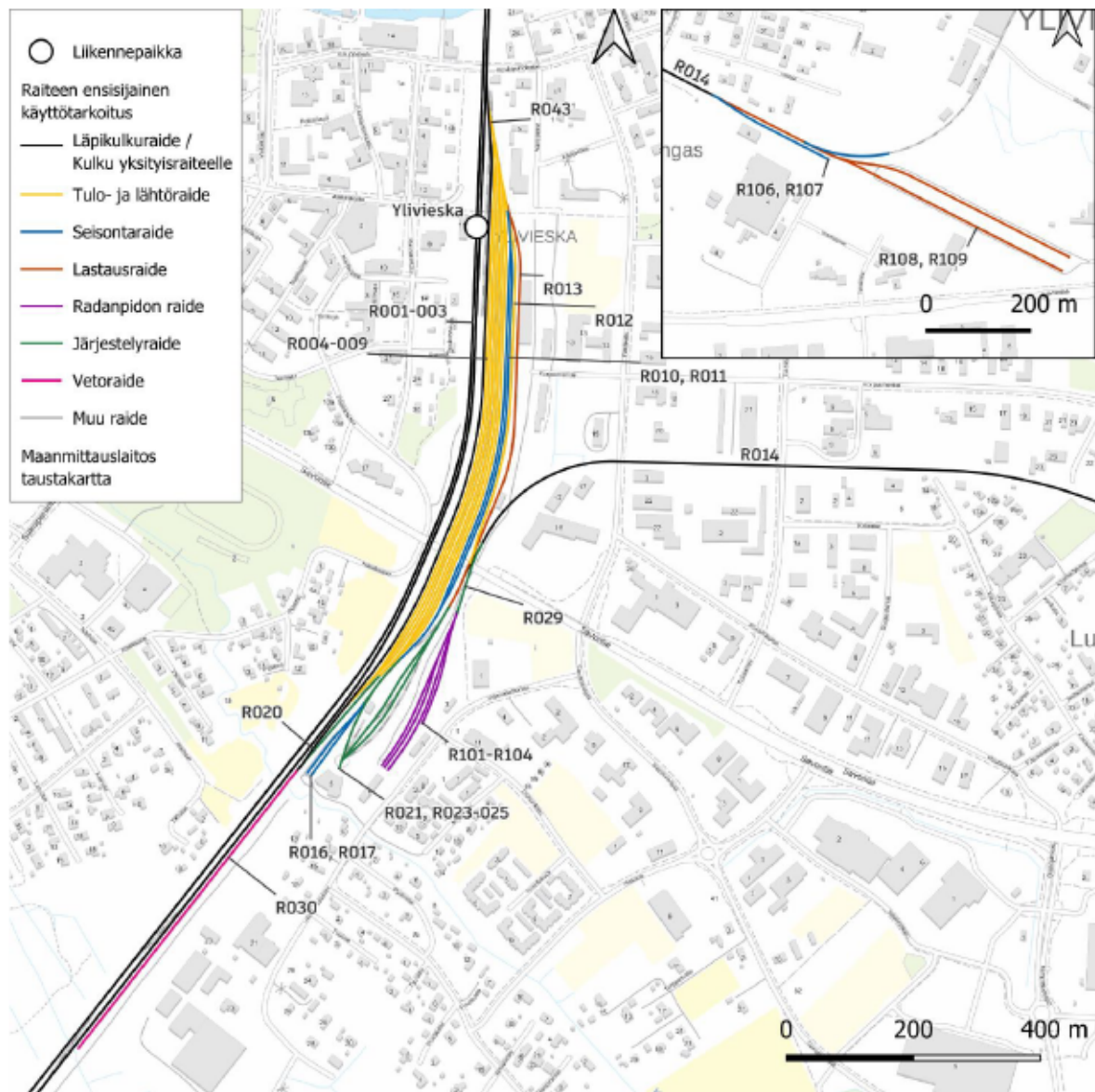
Raiteet R001–003 ovat läpiajettavia laituriraiteita. Raiteen R001 vieressä on reunalaituri ja raiteiden R002–003 väliin sijoittuu välimatkustajalaituri. Ylivieskan liikennepaikan läpi kulkevat henkilö- ja tavarajunat käyttävät raiteita R001 ja R002. Kolmas laituriraidetta R003 toimii henkilö- ja tavaraliikenteen läpikulku- ja seisontraraiteina. Raide R003 toimii mm. Iisalmi–Ylivieska-paikallisjunaliikenteen seisontraraiteena. Iisalmesta saapuva juna varaa raiteen Ylivieskassa seisoessaan.

Raiteet R004–009 ovat tavaraliikenteen tulo-, ja lähtöraiteita. Raiteilla kootaan etenkin Kettukalliosta saapuvat raakapuujunat. Sähköistämättömiä raiteita R010–011 käytetään liikennöitsijöiden huonokuntoisen tavaravaunujen seisottamiseen. Raide R012 on läpiajettava, sähköistetty läpikulkuraide, ja se pidetään läpiajettavalle liikenteelle avoimena. Raide R013 on läpiajettava kuormausraide. Se kulkee katetun, ulkopuolisille toimijoille vuokratun varastorakennuksen läpi. Käytännössä kuitenkin raiteen R013 katettua osaa ei nykytilanteessa käytetä. Raiteen pohjoispäässä on nykytilanteessa kunnossapitäjän sepelinkuormausalue ja raiteen eteläpäässä seisotetaan esimerkiksi liikennöitsijän huonokuntoista tai rikkiäistä kalustoa. Raide R043 käytetään raideopastimenkin vuoksi esimerkiksi veturien kääntöraiteena.

Raiteet R101–104 toimivat kunnossapidon tukikohtaraiteina. Niillä seisotetaan kunnossapidon kalustoa tarvittaessa. Lisäksi alueella säilytetään myös kunnossapitäjän materiaaleja. Veturitallien viereisillä raiteilla R016 ja R017 seisotetaan sähkövetureita. Veturitallialueen sähköistämättömillä raiteilla seisotetaan tarvittaessa dieselvetureita. Raide R030 toimii Ylivieskasta lähtevien raakapuujunien vetoraraiteena.

Kettukallioon johtava raide R014 palvelee ensisijaisesti raakapuun kuormausalueen liikennettä. Raiteen itäpäässä, noin kaksi kilometriä ratapihalta itään sijaitsee kaksi raakapuun kuormaukseen käytettävää kuormausraidetta R108–109. Raiteelta R014 haarautuu lisäksi raiteet R107 Rautaruukki Oyj:n alueelle sekä pus-kimeen päättyvä raide R106. Raide R107 on pääosin yksityisraidetta (Väylävirasto 2021, Väylävirasto 2025a). Raide R106 on käyttöpituudeltaan melko lyhyt (205 m), naulakiinnityksellä ja K30-tyypin kiskoilla varustettu raide, joka ei ole käytössä tällä hetkellä. Raide R106 on huonossa kunnossa ja lisäksi se sijoittuu aivan

vieressä sijaitsevan tehdaskiinteistön läheisyyteen, jolloin raiteen käyttö- ja kehittämismahdollisuudet ovat melko rajalliset. Ylivieskan ratapihan raiteisto ja niiden käyttötarkoitukset on esitetty kuvassa 8.



Kuva 8. Ylivieskan raiteiden ensisijaiset käyttötarkoitukset.

3.1.2 Alus- ja pohjarakenne

Ylivieskan ratapiha sijaitsee savi-/siltti-epihmeiköllä. Laihan saven tai savisen siltin paksuus ratapihan alueella on noin 3–7 metriä ja vesipitoisuus 30–50 %. Ratapihan alueella on pehmeiden maakerrosten päällä täyttömaata noin 1,4–2,5 m. Ratapihan raiteet ja laiturit on perustettu maanvaraisesti.

Seinäjoki–Oulu-ratahankkeen yhteydessä vuonna 2014 raiteelle R001 tehty täydet uudet rakennekerrokset syvyyteen kv–2,2 m kmv 629+300–630+035 ja raidetta on esikuormitettu kmv 629+390–629+710. Raide

R002 on routasuojattu routalevyin kmv 629+300–629+450, 629+497–629+710 ja 629+820–629+845. Raiteelle R002 tehty täydet uudet rakennekerrokset syvyyteen kv–2,2 m kmv 629+710–629+820, 629+845–630+035 ja 630+455–630+650. Kmv 630+620–630+685 on tehty massanvaihtoa raiteille R001 ja R002. Muille raiteille ei ole tämän hankkeen yhteydessä tehty toimenpiteitä. Arkistosuunnitelmien perusteella ratapihalla on todennäköisesti routasuojausrakenteita myös muualla ratapihalla ohuen rakennekerrospaksuuden vuoksi. Roudan hallintarekisteriin on ilmoitettu keväällä 2024 R002 raiteelle kmv 629+400–629+450 routapaikka, joka on vaatinut 50 km/h nopeusrajoituksen.

3.1.3 Päällysrakenne

Ratapihan pääraiteiden päällysrakenneluokka on D. Vaihteilta V116–114 lisälmen suuntaan haarautuvan pääraiteen päällysrakenneluokka on C₂. Liikennepaikan pääraiteilla R001–002 käytetään 60E1-tyyppin kiskoja, ratapihan raiteilla R003–007 sekä R012, vetoraiteella R030 ja Kettukallion raiteella R014 54E1-tyyppin kiskoa. Ratapihan raiteilla R008–011, veturitallin alueella sekä Kettukallion raakapuun kuormausraiteilla on käytössä K43-tyyppin kiskot. Muualla käytössä on K30- ja yksittäisiä K33-tyyppin kiskoja. Erityisesti K30-tyyppin kiskoja on käytössä radanpidon raiteilla R101–104 sekä sähköveturien seisontaraiteilla R016–017. Kuormausraiteella R013 käytetään K33-tyyppin kiskoa.

Päällysrakenne on enimmäkseen hyvässä kunnossa. Suurimpana haasteena on K30-, K33- ja K43-kiskojen paikoin heikko kunto. Etenkin K30- ja K33-tyyppin kiskojen saatavuus on heikko myös kierrätettyinä eikä uusia ole saatavilla ja K43-kiskojen saatavuuskin on heikentynyt. Päällysrakenteen tullessa uusintaikään kiskot jouduttaneen korvaamaan 54E1-tyyppin kiskoina (Väylävirasto 2025a).

3.1.4 Turvalaitteet

Ylivieskan liikennepaikalla on tehty vuonna 2020 valmistunut turvalaitteiden uusimishanke. Hankkeessa uusittiin opastimet, raiteen vapaanaolon valvonta, kaapelointi sekä asetinlaite. Nykyisin käytössä on keväällä 2020 käyttöön otettu elektroniseen keskitettyyn asetinlaitejärjestelmään ja HIMatrix- ja HIMax-turvalaitelogiikoihin perustuva releasetinlaite, Miso TCS-O (Väylävirasto 2021). Turvalaitteiden uusimishankkeen valmistuttua vuonna 2020 merkittäviä turvalaitteisiin liittyviä toiminnallisia puutteita ei ole tunnistettu.

3.1.5 Sähkörata

Ratapihan sähköistys on valmistunut vuonna 1983 Kokkola–Oulu-rataosuuden sähköistyshankkeen yhteydessä. Ylivieska–Iisalmi-rataosuuden sähköistys valmistui vuonna 2024. Tällöin sähköistettiin Ylivieskan liikennepaikan alueelta soveltuvien osien Iisalmen suuntaan johtava pääraide R062. Käytössä on 25 kV 50 Hz sähköistysjärjestelmä. Sähköradan komponenttien iästä tai kunnosta ei ole saatavissa tarkempia tietoja (Väylävirasto 2025a). Työn aikana ei kuitenkaan ole tullut esille, että sähköradan komponentit edellyttäisivät toimenpiteitä.

3.1.6 Taitorakenteet

Liikennepaikan alueella on Taitorakennerekisterin mukaan 13 elementtiä, jotka on esitetty taulukossa 3 etelästä pohjoiseen päin lueteltuina. Lisäksi Taitorakennerekisteri tunnistaa yhden kilometrillä 630+133 sijainneen maa-aineksella täytetyn rummun (Väylävirasto 2025a).

Taulukko 3. Ylivieskan liikennepaikalla sijaitsevat taitorakenne-elementit. Taitorakenteen nimen perässä mainitaan sulkeissa sen rataosanumero. Numero 008 on rataosa Seinäjoki–Oulu–Kemijärvi, numero 087 on rataosa Ylivieska–Iisalmi ja numero 060 YV Ylivieskan liikennepaikka, tässä tapauksessa Kettukallioon johtava raide R014.

Tunnus	Nimi	Tyyppi	Valmistumisvuosi	Kunto	Elinkaaren vaihe
R-7381	rumpu (008)	radan alittava rumpu	2016	Hyvä	Alkupäässä
R-7303	rumpu (008)	radan alittava rumpu	2016	Hyvä	Alkupäässä
O-5274	Katajanokan rs (008)	teräksinen putkisilla, pituus 4,3 m	2016	Hyvä	Alkupäässä
O-3410	Ylivieskan eteläinen YKS (008)	teräsbetoninen jatkuva laattasilta, pituus 137,6 m	1960	Huono	Loppupäässä. Suunniteltu purettavaksi ja korvattavaksi uudella
R-1709	rumpu (008)	radan alittava rumpu	-	-	Poistettu käytöstä 2019
O-3402	Feriatisväylän AK (008)	teräsbetoninen laatta-kehäsilta, pituus 7,6 m	2019	Hyvä	Alkupäässä

Tunnus	Nimi	Tyyppi	Valmis- tumis- vuosi	Kunto	Elinkaaren vaihe
O-4585	Koskipuhdontien AKS (008)	teräsbetoninen jatkuva laattasilta, pituus 33 m	1989	Hyvä	Keskivaiheilla
O-4836	Kalajoen rs (008)	jännitetty betonien jat- kuva palkkisilta, pituus 117 m	2017	Hyvä	Alkupäässä
O-4504	Kuokkamaan AKS (008)	teräsbetoninen jatkuva laattasilta, pituus 38,6 m	1981	Hyvä	Keskivaiheilla
R-2585	Rumpu (087)	radan alittava silta	ei tie- dossa	Hyvä	ei tiedossa
R-7350	Kettukallion rumpu 1 (YV 060)	radan alittava rumpu	1980, uusittu 2018	Hyvä	Keskivaiheilla
R-7351	Kettukallion rumpu 2 (YV 060)	radan alittava rumpu	1980, uusittu 2018	Hyvä	Keskivaiheilla
R-7364	Kettukallion rumpu 3 (YV 060)	radan alittava rumpu	2018	Hyvä	Keskivaiheilla

Taulukosta 3 havaitaan valtaosan Ylivieskan liikennepaikan alueella sijaitsevista taitorakenteista olevan melko uusia. Radan alittavat rummut sekä ratasillat ovat valmistuneet pääosin 2010-luvun puolivälin jälkeen ja niiden kuntoluokka on enimmäkseen hyvä. Sen sijaan vanhempien taitorakenteiden kunto on enimmäkseen tyydyttävä (Ylivieskan eteläinen YKS) tai hyvä (Koskipuhdontien AKS). Ylivieskan eteläisen YKS:n eli valtatie 27:n silta uusimistarve on tunnistettu ja se on määrä uusia lähivuosina.

3.1.7 Matkustajalaiturit

Liikennepaikalla on kaksi matkustajalaituria. Raiteella R001 on 550 mm korkea ja 450 m pitkä reunalaituri ja raiteiden R002 ja R003 välissä 550 mm korkea välilaituri. Toisella pääraiteella (R002) välilaiturin pituus on 450 m ja raiteella R003 436 m. Kulkuyhteys molemmille matkustajalaitureille on järjestetty ratapihan alitavasta, vuonna 2019 valmistuneesta Feriatisväylän alikäytävästä. Alikäytävästä on porras- ja hissiyhteys

matkustajalaitureille. Matkustajalaiturit on varustettu odotuskatoksin, sähköisellä matkustajainformaatiolla ja ne on valaistu. Matkustajalaiturit on uusittu Feriatisväylän alikäytävän rakentamisen yhteydessä vuonna 2019.

Raiteella R013 sijaitsee osin katettu kuormauslaituri. Kuormauslaituria on aiemmin käytetty kappaletavaran ja postin lastaamiseen. Tällä hetkellä kuormauslaiturilla ei ole aktiivista käyttöä, vaan se on vuokrattu ulkopuoliselle toimijalle.

3.2 Liikennepaikan toiminnot

Ylivieskan liikennepaikalla on säännöllistä henkilö- ja tavaraliikennettä. Lisäksi liikennepaikalla tehdään vaihtotöitä ja siellä toimii kunnossapidon varikko.

3.2.1 Henkilöliikenne

Ylivieskan liikennepaikalla pysähtyvät kaikki etelä–pohjois-suunnassa kulkevat henkilöjunat. Lisäksi asemalta lähtee ja sinne saapuu lisälmen suuntaan menevät taajamajunat. Etelä–pohjois-suuntaisista junista suuri osa pysähtyy raiteella R001. Raidetta R002 käytetään vain tilanteissa, joissa raide R001 on varattu. Tällaisia tilanteita syntyy mm. silloin, kun Ylivieskan liikennepaikalle on aikataulutettu etelä–pohjois-suunnassa kulkevien junavuorojen kohtaamisia. Tällöin raidetta R002 käyttävät pohjoiseen menevät junat. Raide R003 on varattu lisälmen suunnan henkilöliikenteelle. Liikennepaikalla ei pääsääntöisesti yövy henkilöliikennekalustoa. Poikkeuksen muodostavat jotkin yksittäiset ratatöiden aikaiset henkilöjunat, jotka saattavat kääntyä Ylivieskassa sekä Ylivieskassa sunnuntain vastaisena yönä säännöllisesti yöpyvä, Ylivieska-lisälmi-yhteysväliä liikennöivä henkilöjunarunko.

Matkustajapalvelua varten Ylivieskassa on kaksi matkustajalaituria. Raiteen R001 vieressä sijaitsevaa reunalaituria käytetään henkilöliikenteessä eniten. Raiteiden R002 ja R003 välissä sijaitsee välilaituri, jonka käyttö on vallitsevassa liikennerakenteessa reunalaituria vähäisempää. Molemmat matkustajalaiturit on varustettu lasisin odotuskatoksin (kolme katosta sekä väli- että reunamatkustajalaiturilla) sekä sähköisellä matkustajainformaatiojärjestelmällä.

Raiteen R001 vieressä sijaitsee Ylivieskan asemarakennus. Se on alkuperäinen ja se on valmistunut samaan aikaan rataosuuden kanssa vuonna 1886. Asemarakennus on osin alkuperäisessä käytössä ja siinä toimii kirjoitushetkellä päivittäin kello 6.30–23.00 matkustajille avoinna oleva lämmitetty odotustila. Lisäksi asemarakennuksessa toimii ulkopuolisten yrittäjien tarjoamia palveluita, mm. kahvila. Lipunmyynti

asemarakennuksessa on päättynyt 2010-luvun puolivälissä. Matkalippuja on yhä saatavilla reunalaiturilla, lähellä asemarakennusta sijaitsevasta lipunmyyntiautomaatista.

Asemarakennuksen pohjoispuolelta on pääsy radan alittavaan, vuonna 2019 valmistuneeseen Feriatisväylän alikulkutunneliin. Molemmilta matkustajalaitureilta on porras- ja hissiyhteys alikulkutunneliin. Alikulkutunnelin molemmissa päissä on sen esteettömyyden mahdollistava loiva ramppi. Feriatisväylä on osa Ylivieskan keskustajaman jalankulun ja pyöräilyn verkostoa. Selvityksen aikana ei ole tullut tietoon luvattomia radanylityspaikkoja.

Asemarakennuksen edessä sekä pohjoispuolella sijaitsee pysäköintialueet sekä taksiasema. Ylivieskan linja-autoasema on sijoittunut rautatieaseman eteläpuolelle. Linja-autoasemalta on tarjolla etenkin koululaisille suunnattuja yhteyksiä lähikuntiin. Ylivieskan kaupunki on lisännyt liityntäpysäköintipaikkoja aseman välittömään läheisyyteen. Pyörille on osoitettu useita telineitä asemarakennuksen lähiympäristöön. Kaikki pyörätelineet eivät kuitenkaan ole katettuja, eikä niillä ole polkupyörien runkolukitusmahdollisuutta. Aika ajoin pyöräpysäköinti on ollut ruuhkainen.

Aseman ympäristön siisteyteen ja esteettömyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Opasteet ovat enimmäkseen asianmukaiset ja hyvässä kunnossa.

3.2.2 Tavaraliikenne

Ylivieskan liikennepaikka toimii alueellisena järjestelyratapihana, josta on yhteydet kolmeen suuntaan: pohjoiseen Ouluun, etelään Kokkolaan ja itään Iisalmeen. Kaikkiin suuntiin on tavaraliikennettä, jota liikennöi ensisijaisesti VR. Merkittävä osa liikenteestä on läpimenevää tavaraliikennettä. Tuotekuljetuksista on erotettavissa kaksi päälinjaa: pohjois–etelä-suuntainen, Hämeenlinnasta Raahen sekä itä–länsi-suuntainen Siilinjärveltä Ykspihlajaan suuntautuvat linjat. Lisäksi Ylivieskan kautta kulkee raakapuujunia esim. Haapajärven suunnalta mm. Ouluun, Ykspihlajaan ja Alholmaan. Ylivieskassa on myös oma raakapuun kuormauspaikka, jossa kuormataan raakapuuta eteenpäin toimitettavaksi.

Ylivieska–Iisalmi-rataosuuden sähköistyksen valmistuttua vuonna 2024 veturivaihtojen tarve Ylivieskassa on vähentynyt merkittävästi. Suuri osa Ylivieskan kautta kulkevasta tavaraliikenteestä voidaan hoitaa sähköveturein. Poikkeuksen muodostaa Ylivieskan ratapihan itäpuolella sijaitseva Kettukallion raakapuun kuormauspaikka, jonne johtavaa raidetta (R014) ei ole sähköistetty. Kettukallion liikenne hoidetaan vaihtotyönä siten, että kuormatut raakapuuvaunut vedetään Kettukalliosta raiteille R004–009 ja kootaan raakapuujuniksi. Vaihtotyön määrä Ylivieskassa on arviolta vajaa kolmannes kaikesta liikennepaikalla tapahtuvasta tavaraliikenteestä.

Ratapihalla on vetureiden tankkausmahdollisuus. Tankkauspaikka on sijoitettu veturitallien läheisyyteen raiteelle R024. Tankkauspaikka on uusittu melko hiljattain ja varustettu valuma-altaalla. Veturien tankkaustarve on vähentynyt Ylivieska-lisalmi-rataosuuden sähköistyksen jälkeen, mutta mm. Ylivieskan liikennepaikan vaihtotöissä (mm. Kettukallion liikenne) sekä Haapajärveltä etelään suuntautuvassa liikenteessä dieselvetureille on edelleen käyttöä.

3.2.3 Radanpito

Radanpidon raiteet sijoittuvat Paavolan alueella sijaitseville raiteille R101–104. Radanpidolla on käytettävissä alueella neljä raidetta kaluston seisotukseen sekä materiaalivarasto. Raiteen R013 vieressä sijaitsee sepelinkuormausalue.

3.3 Maankäyttö

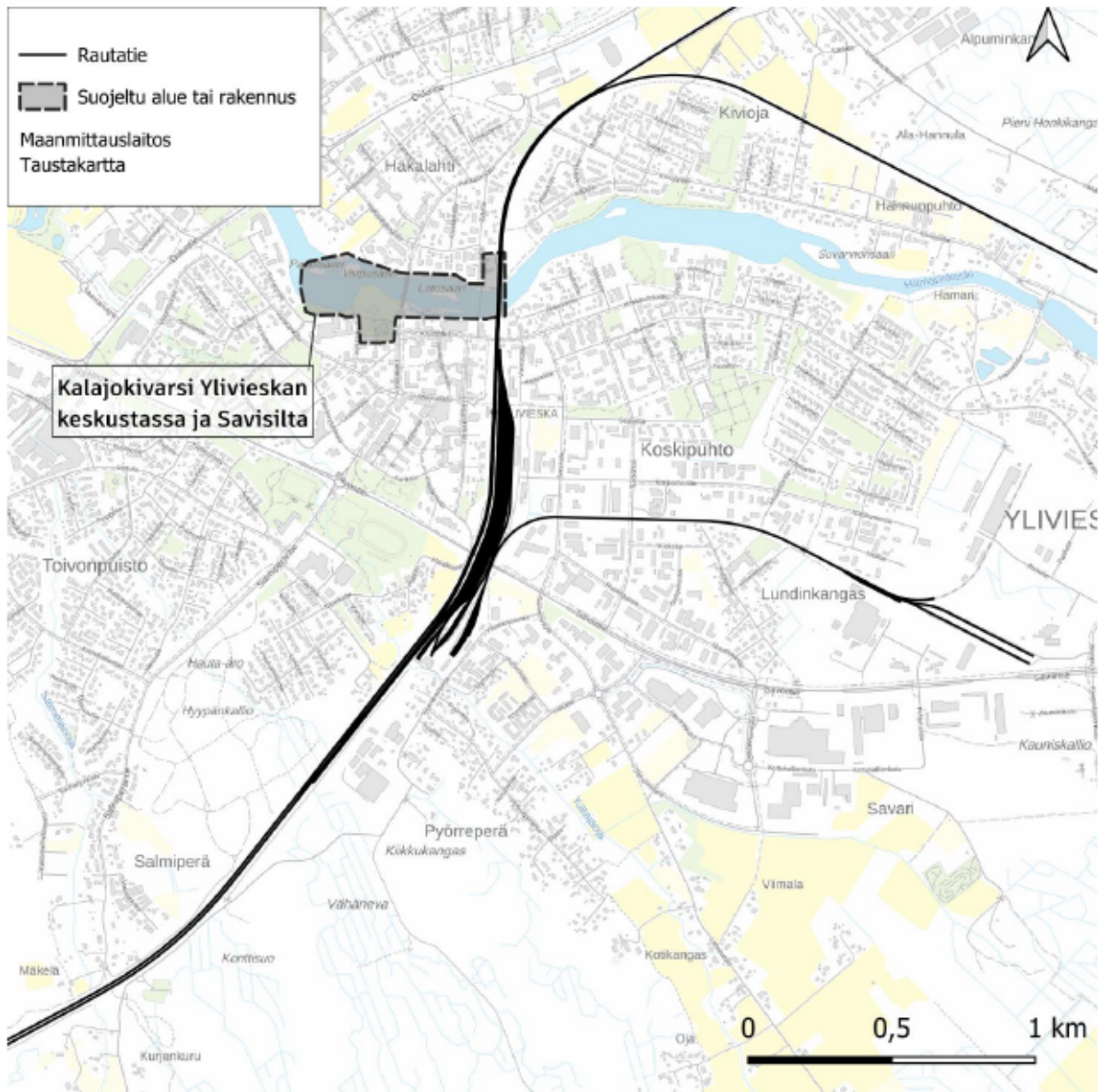
3.3.1 Kaavoitus

Ylivieskan taajama-aluetta koskeva osayleiskaava on hyväksytty 7.6.2011. Taajama-alueella viime vuosina tapahtuneiden muutosten takia osayleiskaava on määrä avata uudelleen käsittelyyn lähitulevaisuudessa. Tällä hetkellä ei kuitenkaan ole tiedossa, että osayleiskaavaan ja sille alisteisiin asemakaavoihin olisi suunnitteilla sisällyttää LR-alueeseen välittömästi vaikuttavia toimintoja (Ylivieska 2025b).

Kuten luvussa 1.4 on esitetty, on ratapihan ympäristössä hyväksytty asemakaava vuonna 2021, mikä vaikuttaa myös ratapihan itäpuolella sijaitsevan sepelinkuormausalueen toimintaan. Uudessa asemakaavassa alueelle on suunniteltu asuinrakennuksia, joiden toteutusaikataulusta ei kuitenkaan ole vielä tarkempaa tietoa. Mikäli alueen rakentaminen toteutuu uuden asemakaavan mukaisesti, tulee sepelinkuormauspaikka siirtää viimeistään tässä vaiheessa toiseen sijaintiin.

3.3.2 Ympäristö

Ylivieskan ratapihan pohjoispuolella Kalajoen varressa sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) alue. Alueeseen kuuluu Kalajoen varsi sekä alueelle sijoittuva Savisilta. Jokimaisemassa on säilynyt perinteisiä kirkonkylän elementtejä ml. vanha puukirkko sekä mylly. Kuvassa 9 on esitetty suojellun alueen raja-alue. (Museovirasto 2025)



Kuva 9. Enintään 100 m etäisyydellä olevat suojellut alueet tai rakennukset Ylivieskan tarkastelualueella.

3.4 Yhteenveto

Ylivieskan liikennepaikan raiteisto koostuu kahdesta pääraiteesta (R001–002) sekä läpiajettavista raiteista R003–012, joista raiteet R001–009 sekä R012 on sähköistetty. Raiteet R001–003 toimivat henkilöliikenteen laituriraiteina. Raiteen R001 vieressä on reunalaituri ja raiteiden R002 ja R003 välissä välilaituri. Läpiajettavaa sivuraidetta R003 käytetään tarvittaessa läpikulkevaan liikenteeseen sekä lisälmen suunnan henkilöjunakaluston seisontaraiteena. Raiteet R004–009 ovat tavaraliikenteen tulo- ja lähtöraiteilla, joilla mm. kootaan Kettukalliosta saapuvat raakapuujunat. Raidetta R012 käytetään läpiajettavaan liikenteeseen. Raiteilla R010–011 seisotetaan rikkoutuneita tavaravaunuja. Raide R014 johtaa Kettukalliossa sijaitsevalle raakapuun kuormauspaikalle sekä Rautaruukki Oyj:n yksityisraiteelle.

Ylivieskassa pysähtyvät etelä–pohjois-suuntaiset henkilöjunat. Lisäksi liikennepaikka toimii lisälmen suunnasta saapuvien junien pääteasemana. Suuri osa pysähtyvistä henkilöjunista on Helsingistä Ouluun ja Rovaniemelle kulkevia päiväjunia. Yöllä Ylivieskassa pysähtyvät Helsingistä Rovaniemelle, Kemijärvelle ja Kolariin meneviä yöjunia. Liikennepaikalla ei pääsääntöisesti yövy henkilöjunakalustoa. Poikkeuksen muodostaa kuitenkin yhtenä päivässä viikossa lisälmosta saapuva taajamajunarunko.

Ylivieska toimii tavaraliikenteen alueellisena järjestelyratapihana. Liikennepaikalta on säännöllistä tavaraliikennettä pohjoiseen Ouluun, etelään Kokkolaan ja itään lisälmeen. Merkittävä osa liikenteestä on läpikulkevaa. Noin kolmanneksen liikennepaikan liikenteestä muodostaa Kettukallion raakapuun kuormauspaikalta tulevat junat. Kettukallion liikenne hoidetaan vaihtotyönä. Liikennepaikalla on veturien tankkauspaikka ja radanpidon tukikohta. Vaikka liikennepaikalta lähtevät rataosuudet on sähköistetty, dieselvetureita tarvitaan mm. Kettukallion liikenteessä.

Matkustajalaiturit on uusittu vuosina 2018–2019 ja ovat erinomaisessa kunnossa. Asemalaiturit on varustettu vaatimukset täyttävin elementein, mm. katoksin. Lisäksi vuonna 2019 valmistunut Feriatisväylän alikulkutunneli tarjoaa esteettömän kulkureitin ratapihan ali sekä asemarakennuksen vierestä välilaiturille. Yksityisomistuksessa toimiva asemarakennuksessa toimii kahvila ja matkustajille enimmäns osan vuorokaudesta avoinna oleva odotustila. Asemarakennuksen välittömässä tuntumassa sijaitsee Ylivieskan linja-autoasema, pysäköintialue, taksiasema sekä polkupyörätelineet.

Ratapiha sijoittuu savi- ja silttipehmeikölle. Seinäjoki–Oulu-ratahankkeen yhteydessä liikennepaikalle tehtiin uudet rakennekerrokset sekä muita toimenpiteitä. Ohuen rakennekerrospaksuuden vuoksi ratapihalla on routasuojarakenteita. Päälysrakenneluokka on enimmäkseen D, paitsi lisälmen suuntaan haarautuvalla raiteella, jossa se on C₂. Päälysrakenne on enimmäkseen hyvässä kunnossa. Pääraiteet on kiskotettu 60E1-tyyppin kiskoilla, sivuraiteilla käytetään enimmäkseen 54E1-kiskoja. Raiteilla R008–011, veturitallin alueella sekä Kettukallion alueella käytössä on K43-kiskot. Veturitallien alueella on käytössä K30-tyyppin kiskoja. Raiteella R013 on käytössä K33-tyyppin kiskoa.

Liikennepaikan turvalaitteet on uusittu vuonna 2020, jolloin otettiin käyttöön Miso TCS-O-asetinlaite. Ratapihan sähköistys on valmistunut osana Kokkola–Oulu-sähköistyshanketta vuonna 1983. Haapajärven kautta lisälmeen johtavan radan sähköistys on valmistunut vuonna 2024. Käytössä on 25 kV 50 Hz sähköistysjärjestelmä.

Liikennepaikan alueella on toistakymmentä taitorakenne-elementtiä. Taitorakenteet ovat enimmäkseen hyvässä kunnossa. Poikkeuksen muodostaa radan ylittävä Ylivieskan eteläinen ylikulkusilta (O-3410, valtatie 27, Savontie), jonka uusiminen on määrä toteuttaa lähivuosina.

Ylivieskan taajama-aluetta koskeva osayleiskaava on hyväksytty vuonna 2011 ja on odotettavissa, että taajama-alueella tapahtuneiden muutosten takia osayleiskaavan uusimistyö käynnistyy lähitulevaisuudessa.

Työn aikana ei kuitenkaan ilmennyt, että osayleiskaavan uusiminen tulisi vaikuttamaan välittömästi LR-alueeseen. Sen sijaan vuonna 2021 hyväksytyssä asemakaavassa on esitetty muutoksia ratapihan itäreunalle. Mikäli asemakaavan mukaiset rakennustyöt käynnistyvät, on nykyinen sepelinkuormauspaikka siirrettävä muualle.

4 Tarkastelualueen havaitut tarpeet

4.1 Infrastrukturi

Lisäksi liikennepaikan alueella on tunnistettu joitakin infrastruktuuriin kohdistuvia peruskorjaustarpeita. Näitä tarpeita on tunnistettu vuonna 2021 valmistuneessa tarveuistiossa (Väylävirasto 2021) ja tietoja on päivitetty tämän työn aikana sidosryhmähaastatteluiden sekä Väyläviraston sähköisten aineistojen pohjalta. Tunnistetut peruskorjaustarpeet kohdistuvat raiteiden päällysrakenteeseen.

Ratapihalla on käytössä K30-, K33- sekä K43-kiskotyyppiä useammalla raiteella. Näiden raiteiden päällysrakenteen kunto vaihtelee jonkun verran, mutta toisaalta myös raiteiden käyttö poikkeaa toisistaan, jolloin päällysrakenteen uusimisen tarve ei ole samanlainen kaikilla raiteilla. Erityisesti K33-kiskotyyppin saatavuus kierrätysmateriaalina on kuitenkin heikkoa ja myös muiden tyyppien osalta saatavuus heikkenee, jolloin raiteiden kunnossapidettävyyden nykyisellä rakenteella on tulevaisuudessa haastavaa.

Koska eri raiteilla kuormitus vaihtelee liikenteestä riippuen, on tässä työssä pyritty arvioimaan päällysrakenteen uusimisen tarvetta raiteiden käytön näkökulmasta. Erityisesti ratapihan sivuraiteilla, joilla liikennöidään tavarajunilla, kiskojen uusimisen tarve on tunnistettu akuutiksi. Toisaalta raiteilla, joilla pääosin säilytetään heikkokuntoista kalustoa tai joiden käyttö on muuten vähäisempää, ei tunnisteta yhtä akuuttia tarvetta.

Raiteella R008 on käytössä 730 metrin matkalla K43-tyypin kiskoja sekä lahonneita puisia ratapölkkyjä. Osa kiskoista on kierrätettyjä, vuonna 2023 rataa asennettuja. Kiskojen ja pölkkyjen uusiminen on toimitettu rataisännöinnin käsiteltäväksi ja se on esitetty tehtäväksi vuonna 2024. Tämän raportin kirjoitushetkellä ei kuitenkaan ole tiedossa, että suunniteltu toimenpide olisi laitettu täytäntöön. (Väylävirasto 2025a)

Raiteella R013 on käytössä n. 640 metrin matkalla vanhaa ja melko harvinaiseksi käynnyttä K33-kiskoa. Tyypin K33 kiskoa tai varaosia ei ole saatavilla enää kunnossapitäjän varastoista. Kiskotus tulee ennen pitkää uusimisikään, jolloin ratkaisuksi tulee kiskotuksen vaihtaminen S4E1-tyypin kiskoihin. Raide R013 on tällä hetkellä vähällä käytöllä. Käyttö keskittyy sen pohjoispäähän, jossa kuormataan sepeliä. Kiskotuksen uusimisen kustannuksiksi on Ryhdissä arvioitu 0,2 M€ ja uusiminen on alustavasti suunniteltu toteutettavaksi vuonna 2026. Koska sepelinlastauksen mahdollinen sijoittuminen muualle tulevaisuudessa vaikuttaa merkittävästi raiteen käyttöön, ei kiskotuksen uusiminen välttämättä ole perusteltua. Tämä kuitenkin edellyttää, että sepelinkuormaukselle pystytään osoittamaan uusi sijainti.

Pääraiteella R032 sijaitseva, vuonna 2000 asennettu vaihde V119 (YV60-300-1:9-0) on kulunut vilkkaasta liikenteestä ja sen pölkyissä on havaittu pieniä hiusmurtumia. Hiusmurtumat eivät kuitenkaan estä liikennettä. Pohjoisesta läpiajettavalle sivuraiteelle R003 johtavassa vaihteen V122 osissa on havaittu tasaista kulumaa. Lisäksi kulumaa on havaittu vaihteen puupölkyissä ja tukikerroksessa. Vaihteen kautta kulkee paljon raskaita tavarajunia Ylivieskan ratapihalle. Näiden vaihteiden kunnostuksen suunnitelmat valmistuivat vuonna 2024 ja vaihteet V119 ja V122 vaihdetaan vuoden 2025 aikana.

4.2 Henkilöliikenne

Henkilöliikenteen käyttämässä infrastruktuurissa ei ole tunnistettu kehittämistarpeita. Matkustajalaiturit on uusittu ja uusi Feriatisväylän alikulku on valmistunut vuonna 2019. Liikennepaikka täyttää henkilöliikenteen osalta RATO:ssa asetetut vaatimukset.

4.3 Tavaraliikenne

Ylivieskan liikennepaikalla on tunnistettu joitakin erityisesti tavaraliikenteen toimivuuteen liittyviä kehittämistarpeita. Keskeisimmät työn aikana tunnistetut puutteet liittyvät raiteiden pituuksiin sekä ajoittaiseen ratapihan ahtauteen pitkien raiteiden osalta. Ratapihan kapasiteetti on rajallinen, mikä on aiheuttanut ajoittaisia haasteita tavarajunien aikataulusuunnitteluun sekä veturien ympäriajoon.

Tavaraliikenteen suurin haaste Ylivieskan ratapihalla on pitkien raiteiden liian vähäinen määrä. Ratapihan raiteista R004–006 ovat riittävän pitkiä esimerkiksi pidemmille raakapuujunille, mutta raiteet R007–009 ovat pääosin liian lyhyitä nykyisille tavarajunille. Kaikkien näiden raiteiden hyötypituus jää alle 700 metrin. Lyhyet raiteet aiheuttavat ongelmia etenkin pitkille 27 Spar-vaunusta koostuville raakapuujunille. Näiden junien pituus on vetureineen noin 550 metriä. Tavoitteena on myöhemmin pidentää näitä junia 30 Spar-vaunua käsittäviksi kokonaisuuksiksi, jolloin junien pituudeksi tulisi noin 600 metriä. Tällä hetkellä hyötypituudeltaan yli 600 metrin raiteita on kolme (raiteet R004–006), ja tarvetta olisi pidentää raiteita R007–009, jotta raiteisto palvelisi raakapuuliikenteen tarpeita nykyistä paremmin ja liikennepaikalla voitaisiin varautua tulevaisuuden pidempiin juniin. Liian lyhyet raiteet ovat aiheuttaneet ajoittaisia ongelmia ja jopa junien siirtoajoja mm. Ouluun.

Raidetta R043 käytetään nykytilanteessa veturien kääntöraiteena ja raiteen pidentämiselle on tunnistettu tarve. Pidennys on kuitenkin todettu läheisen Koskipuhdontien alikulkusillan sekä alueella sijaitsevan rakennuksen takia mahdottomaksi toteuttaa eikä toimenpidettä ole näin ollen tässä työssä tarkasteltu tarkemmin.

4.4 Radanpito

Radanpito käyttää raiteen R013 pohjoispäätä sepelinkuormaukseen. Toistaiseksi raide R013 on palvellut hyvin sepelinkuormauksen tarpeita. Mikäli raide R013 poistuu käytöstä maankäytön kehittyessä, joudutaan sepelinkuormaukselle etsimään liikennepaikan alueelta uusi paikka.

Kunnossapitäjä on tunnistanut tarpeen toteuttaa Ylivieskaan virallisen raiteellenousupaikan. Toistaiseksi Ylivieskassa ei ole ollut virallista raiteellenousupaikkaa, vaan raiteelle on noustu sieltä mistä se on ollut mahdollista ja kulloiseenkin työtehtävään nähden tarkoituksenmukaista, esimerkiksi sivuraiteiden tasoristeysten kansilta. Ylivieskan liikennepaikalla nousupaikaksi on esitetty raidetta R043.

Tulevaisuudessa radanpidon työkoneiden raiteellenousu on määrä keskittää liikennepaikoille tai linjavaihteille. Viimeistään Digirata-hankkeen edistyessä raiteellenousu muualta kuin siihen erikseen osoitetuilta paikoilta tullaan kieltämään. Tästä on arvioitu koituvan ongelmia erityisesti sellaisilla rataosuuksilla, joilla liikennepaikkaväli on pitkä ja nousupaikat harvassa. Kiskopyöräkaivinkoneen matkanopeus on alhainen, ja mikäli matka Ylivieskasta tai sitä lähimpinä sijaitsevien liikennepaikkojen raiteellenousupaikoilta työkohteeseen on pitkä, vaikuttaa se työn kestoon. Tämä heijastuu sekä ennalta suunniteltuihin ratatöihin että suunnittelemattomiin, esim. vaurioiden korjauksiin. Mitä pidempi matka nousupaikalta on kohteeseen, sitä vähemmän työkohteessa jää aikaa työn tekemiseen. Tämä taas pidentää ratatyön tai häiriötilanteesta toipumisen kokonaiskestoa. (Väylävirasto 2025b) Ratatyökoneiden ja kiskopyöräkaivinkoneiden saanti työkohteeseen on jatkossakin ensiarvoisen tärkeää töiden sujuvoittamiseksi sekä liikennehaittojen vähentämiseksi ja siksi Ylivieskan liikennepaikalle olisi keskeistä toteuttaa raiteellenousupaikka.

Ylivieskan liikennepaikan pohjoispäässä on tunnistettu ongelmallinen sähköradan kytkentäryhmä, joka aiheuttaa haasteita liikenteen hoidolle yleisesti, mutta toisaalta näkyy erityisesti kunnossapidon ja rakentamisen töissä. KytKentäryhmä Z1 ulottuu ratapihan pohjoispäästä aina lisälmen suunnan haaralle asti, jolloin ratatöiden tekeminen lisälmen haaralla aiheuttaa tilanteen ratapihalle, missä ratapihan pohjoispäässä ei pysty samaan aikaan liikennöimään. Ongelma ratkaistaan nykytilanteessa ratatöiden yhteydessä jakamalla nykyinen kytkentäryhmä kahteen osaan ja palauttamalla töiden jälkeen jälleen normaaliin tilanteeseen.

Lisäksi työn aikana on tullut esille myös lisälmen suunnan liikenteelle uuden lisäraiteen toteuttaminen ja samalla nykyisen lisälmen suunnan raiteen liittäminen päärataan. Toimenpide osaltaan korjaisi myös nykyiseen kytkentäryhmään liittyvän haasteen ja toisaalta sujuvoittaisi ratapihalle liikennöintiä, kun pääradan liikenne olisi selkeämmin erotettu lisälmen suunnan liikenteestä.

4.5 Maankäyttö

Ratapihan välittömään lähiympäristöön ei tämän työn aikana ole tunnistettu kohdistuvan merkittäviä maankäytön tarpeita tunnistettujen jo käynnissä olevien hankkeiden lisäksi.

4.6 Yhteenveto

Ratapihalla on tunnistettu vaihteiden, ratapölkkyjen ja kiskojen kulumia ja näihin liittyviä uusimistarpeita vuonna 2021 laaditussa tarvemuistiossa. Näitä tietoja on täydennetty tämän työn aikana tehtyjen selvitysten perusteella. Peruskorjaustarve kohdistuu erityisesti kiskotukseen, mutta pidemmällä aikavälillä myös vaihteisiin on tunnistettu uusimistarvetta.

Tavaraliikenteen näkökulmasta Ylivieskan ratapihan suurin haaste on raiteiden liian lyhyet hyötypituudet. Tästä aiheutuu etenkin raakapuujunien kapasiteetille rajoituksia sekä haasteita tavarajunien aikataulu-suunnitteluun. Myös veturien ympäriajo on ollut ajoittain haasteellisia ja yksittäisiä junia joudutaan silloin tällöin lähettämään Ouluun. Eräs ratkaisu raiteiden R007–009 lyhyen hyötypituuden aiheuttamiin haasteisiin olisi raiteiden pidentäminen. Ratapihan liikenteenhoitoa helpottaisi osaltaan myös kolmannen raiteen rakentaminen Kalajoen yli, jolloin lisälmeen menevä liikenne saataisiin erotetuksi omalle raiteelle. Lisäksi liikenteenhoidollisena tarpeena on tunnistettu kytkentäryhmän 21 laajuus.

Kunnossapidon näkökulmasta raiteellenousupaikan toteuttaminen Ylivieskaan on noussut esille työn aikana ja lisäksi nykytilanteessa raiteella R013 sijaitsevalle sepelinkuormauspaikalle on tunnistettu tarve löytää vaihtoehtoinen sijainti alueelle suunnitellun maankäytön vuoksi.

5 Toimenpiteet

5.1 Peruskorjaustoimenpide-esitykset

Työssä tunnistetut peruskorjaustoimenpiteet kohdistuvat ratapihan infrastruktuuriin. Suuri osa tässä käsitellyistä peruskorjaustoimenpiteistä on tunnistettu jo aiemmin esimerkiksi tarvemuistiossa ja ne on kirjattu Väyläviraston raitainfratietojen hallintajärjestelmään, Ryhtiin. Keskeisiä peruskorjaustoimenpiteitä ovat kiskojen uusiminen, yksittäisten vaihteiden komponenttien, kuten huonokuntoisten ratapölkkyjen vaihtaminen sekä tukikerroksen uusiminen.

Tarvemuistiossa on ajoitettu vuodelle 2029 kaikkien K30- ja K43-kiskotyyppien uusiminen. Kun tässä huomioidaan myös K33-kiskotyyppi, tarkoittaa uusimistarve ratapihalla raiteita R008–011 sekä R013. Myös Paavolan ja Tallin alueilla kiskotyyppi on K30 tai K43, mutta raiteiden vähäisemmästä käytöstä johtuen päällysrakennetta ylläpidetään lähtökohtaisesti kunnossapidollisin toimenpitein niin kauan kuin mahdollista. Käyttötarpeeseen perustuen tässä työssä on arvioitu päällysrakenteen uusimisen tarvetta tarkemmin ja vaiheistus on esitetty luvussa 6.

Myös vaihteiden osalta tarvemuistiossa on esitetty YV30- ja YV43-tyyppisten vaihteiden uusimista YV-54-vaihteiksi, mutta vasta 2040-luvulla. Nämä vaihteet (V145, V146, V151, V153, V155, V157) sijoittuvat Kettukallion sekä veturitallin alueelle ja niiden käyttö on Kettukalliota lukuun ottamatta hyvin vähäistä. Vaihteiden V119 ja V122 osalta uusiminen on ohjelmoitu toteutettavaksi jo vuoden 2025 aikana, jolloin kyseisten vaihteiden uusimista ei enää tässä työssä esitetä.

Tarvemuistion toimenpiteet sekä tämän selvityksen aikana kerättyjen tietojen tarkennusten perusteella Ylivieskan liikennepaikalle esitetään seuraavia toimenpiteitä:

- Kiskotyyppien K30, K33 ja K43 vaihtaminen kiskotyyppiin 54E1 sisältäen myös puupölkkyjen vaihdon betonipölkkyihin sekä tukikerroksen uusimisen. Kustannusarvio kaikkien edellä mainittujen raiteiden osalta on noin 5,5 M€ (MAKU 145, 2020=100). Tarvemuistiossa toimenpide on kokonaisuudessaan ajoitettu tehtäväksi vuonna 2029.
- YV30- ja YV43-vaihteiden uusiminen YV54-tyypin vaihteiksi. Vaihteiden uusimisen kustannusarvio on kokonaisuudessaan noin 5,5 M€ (MAKU 145, 2020=100). Tarvemuistiossa toimenpide on ajoitettu tehtäväksi 2040-luvulla.

5.2 Kehittämistoimenpide-esitykset

Ylivieskan ratapiha palvelee erityisesti henkilöliikennettä hyvin, eikä sen kehittämiseksi ole tunnistettuja tarpeita. Tavaraliikenteen ja radanpidon toiminnoissa sen sijaan on tunnistettu joitakin kehittämistoimenpiteitä. Kehittämistoimenpiteinä esitetään seuraavia:

- Radanpidon käyttämän kiskopyöräkaluston raiteellenousupaikan rakentaminen. Uutta raiteellenousupaikkaa saatetaan tarvita myös Digirata-hankkeen yhteydessä, koska raiteellenousupaikat pyritään keskittämään liikennepaikoille. Virallisen raiteellenousupaikan toteuttamisen kustannusarvio on noin 0,01 M€ (MAKU 145, 2020=100).
- Sähköradan kytkentäryhmä 21 päätetään kilometrille 631 lisäämällä ajojohtimien erotuskenttä ja erotin. Kytkentäryhmän 21 loppuosa nimetään kytkentäryhmäksi 25. Tällä toimenpiteellä

parannetaan liikenteenhoidon ja ratatöiden sujuvuutta. Sähköratamuutosten kustannusarvio ajojohdin- ja pylväsmuutoksista riippuen on noin 0,1–0,15 M€ (MAKU 145, 2020=100).

5.3 Muut tarkastellut toimenpiteet

Ylivieskan liikennepaikalla on lisäksi tunnistettu luvun 4 mukaisesti erilaisia tarpeita, joiden ratkaisemiseksi ei ole pystytty tämän työn puitteissa löytämään yksittäistä toimenpidettä, joka vastaisi esille tulleen tarpeeseen. Lisäksi näihin tarpeisiin ja mahdollisiin toimenpiteisiin liittyy myös erilaisia rajoitteita, jotka aiheutuvat esimerkiksi rakennetusta ympäristöstä.

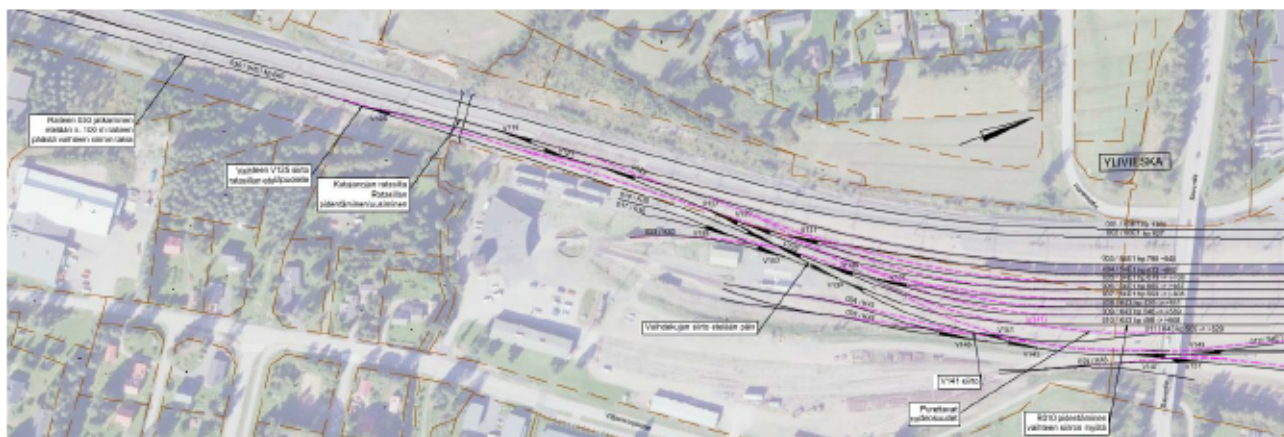
5.3.1 Raiteiden pidentäminen

Ratapihan raiteiden (erityisesti R007–009) pidentäminen on nähty keskeisenä tarpeena niin tavaraliikenteen liikennöitsijän kuin liikenteenhoidonkin näkökulmasta. Raiteiden hyötypituuden kasvattaminen vähintään 650 metriin lisäisi merkittävästi raiteiden käytettävyyttä. Raiteiden pidentämiseen liittyy kuitenkin rajoitteita. Ratapihan pohjoisosassa sijaitsee rakennuksia ratapihan välittömässä läheisyydessä ja lisäksi Kalajoki sijoittuu lähelle ratapihaa. Ratapihan eteläpäässä veturitallin alue sijoittuu lähelle, mikä tuo rajoitteita raiteistomuutoksiin.

Huomioiden edellä kuvatut rajoitteet ratapihan molemmissa päissä, tämän työn aikana on tarkasteltu raiteiden pidentämismahdollisuuksia. Raiteistomuutoksen lähtökohtana on ollut veturitallien vieressä sijaitsevien vaihdeyhteyksien muuttaminen olemassa oleva tila huomioiden ja raiteiden pidentyminen nämä muutokset huomioiden. Tarkastelun perusteella kuitenkin todettiin raiteiden pidentäminen ilman merkittäviä muutoksia ratapihan eteläpään vaihteisiin, turvalaitteisiin ja sähköradan rakenteisiin olevan hyvin haasteellista. Raiteiden pidentämismahdollisuudet vaihtelevat raiteittain. Pidentämismahdollisuudet ovat rajalliset ja raiteita R003–009 ja R011 voidaan pidentää keskimäärin vain n. 20 m. Raidetta R010 voidaan kuitenkin pidentää 110 m ja raidetta R003 47 m. Siten raiteiden pidentämisestä saatavat hyödyt ovat kustannuksiin nähden hyvin korkeat, eikä merkittävä raiteistoon kohdistuva muutos vastaa tarvetta. Näin ollen toimenpidettä ei ole tässä työssä esitetty jatkosuunnitteluun/toteutukseen.

Tarkasteltujen raiteistomuutosten kustannusarvio on kokonaisuudessaan noin 12–15 M€ (MAKU 145, 2020=100). Tarkastelussa on huomioitu ainoastaan raiteistoon kohdistuvat muutokset sekä arvio tarvittavista turvalaitemuutoksista. Koska toimenpide ei täysin ratkaise tunnistettua tarvetta, eikä sitä esitetä tässä työssä, ei kustannusarviota ole katsottu tarpeelliseksi laatia esimerkiksi sähköradan kohdistuvista muutoksista. On kuitenkin tunnistettu, että toimenpiteen alueella sijaitsee useita sähköradan rakenteita,

jolloin tarvittava muutos olisi myös sähköradan osalta merkittävä. Kuvassa 10 (suurempana liitteessä 1) on esitetty tarkasteltu raiteistomuutos kartalla.



Kuva 10. Tarkasteltu raiteistomuutos Ylivieskan ratapihalla.

5.3.2 Sepelinkuormauksen uusi sijainti

Raiteiden pidentämisen lisäksi Ylivieskassa on tunnistettu tarve löytää kunnossapidon sepelinkuormaukselle vaihtoehtoinen sijainti kehittyvän maankäytön vuoksi. Työn aikana saatujen tietojen mukaan uutta kuormauspaikkaa on suunniteltu esimerkiksi Kettukallioon johtavan raiteen R014 varteen. Lisäksi yhtenä vaihtoehtona on tullut esille raiteen R030 hyödyntäminen tai sille tehtävä uusi pistoraide, jonka yhteyteen uusi kuormauspaikka olisi mahdollista toteuttaa. Erityisesti raiteen R014 vaihtoehtoon liittyy haasteena raiteen käyttö myös muuhun toimintaan, mm. raakapuun kuormauspaikan liikenteeseen, minkä vuoksi sepelinkuormauksen yhteydessä kalustoa ei olisi mahdollista seisottaa pidempään kyseisellä raiteella. Raide R014 käytetään Kettukallion raakapuuliikenteessä useita kertoja viikossa, jolloin sepelinkuormaus samalla raiteella aiheuttaisi ylimääräistä liikenteen yhteensovitustarvetta. Raiteen R030 käyttöön kuormauspaikkana liittyy vastaava haaste, koska kyseinen raide on myös raakapuuliikenteen säännöllisessä käytössä vetoraiteena. Mikäli raiteelle toteutetaan uusi pistoraide, vähentää se liikenteen yhteensovitustarvetta. Raiteen R030 päästä lähin asutus sijaitsee noin 300 metrin etäisyydellä.

5.3.3 Iisalmen suunnan liikenteen erottaminen pääraiteelta

Työn aikana on sidosryhmän kautta tullut esille Iisalmen suunnan liikenteen erottaminen Oulun suuntaan johtavalta pääraiteelta nykyistä selkeämmin omalle raiteelleen ratapihan pohjoispäästä rataosuuden erkanemiskohtaan. Tavoitteena olisi sujuvoittaa ratapihan liikennettä pohjoiseen ja itään menevien junien osalta. Toimenpide-ehdotuksena on esitetty kolmannen raiteen rakentamista ratapihan pohjoispäästä Kalajoen yli kohti pohjoista nykyisten kahden raiteen lisäksi. Kolmas raide kaartaisi Kalajoen ylityksen jälkeen

nykyiseen tapaan itään yhdistyen samalla nykyiseen lisälmen suuntaan kääntyvään raiteeseen. Vastaa- vasti nykyinen lisälmen suuntaan kulkeva raide yhdistyisi pääradan raiteeseen, jolloin pohjoisen suuntaan muodostuisi lyhyt kaksoisraideosuus. Kolmannen raiteen myötä lisälmeen suuntautuva ja päärataa kulkeva liikenne pystytään ratapihan pohjoispäässä nykyistä paremmin erottamaan toisistaan eikä niiden kulku- reitteihin muodostu päällekkäisyyttä.

Toimenpiteen osalta ei ole tässä työssä päädytty tekemään tarkempaa suunnittelua tai toteutettavuuden arviointia, koska uuden raiteen toteuttaminen on tunnistettu jo karttatarkastelun perusteella hyvin haas- teelliseksi. Erityisesti Kalajoen ylittävän sillan muutokset lisäraiteen myötä nostavat toimenpiteen hintaa. Lisäksi toimenpiteen nähdään kytkeytyvän mahdolliseen Ylivieskasta pohjoiseen päin jatkuvaan kaksois- raideratkaisuun tulevaisuudessa. Mikäli kaksoisraidetta tulevaisuudessa suunnitellaan, tulee samassa yh- teydessä lisälmen suunnan liittyminen Ylivieskan ratapihalle joka tapauksessa myös suunniteltavaksi, minkä takia ei nähdä tässä vaiheessa järkevänä edistää pelkästään lisälmen suunnan erillistä raideyh- teyttä.

5.4 Yhteenveto

Esitetyt peruskorjaustoimenpiteet kohdistuvat erityisesti niihin raiteisiin, joilla kiskotyyppi on nykytilan- teessa K30, K33 tai K43. Näiden raiteiden osalta on tarpeen uusia kiskot, vaihtaa puupölkkyt betonipölkkyihin sekä uusia tukikerros. Päällysrakenteen uusimista ei kuitenkaan nähdä akuuttina vaan uusiminen on tar- vemuistiossa aikataulutettu vuodelle 2029. Myös vaihteiden osalta on esitetty uusimista, mutta toimenpi- teen on arvioitu ajoittuvan vasta 2040-luvulle.

Kehittämistoimenpiteinä esitetään ensisijaisesti uutta raiteellenousupaikkaa raiteelle R043 sekä kytkentä- ryhmän 21 jakamista kahteen osaan. Raiteellenousupaikka palvelee erityisesti kunnossapitoa ja varmistaa ratatöiden tehokkaan suorittamisen myös tulevaisuudessa. Myös kytkentäryhmän muutos tehostaa osal- taan ratatöitä, kun töiden aikaisten kytkentäryhmän muutosten tarve vähenee.

Esitettävien toimenpiteiden lisäksi työssä on tarkasteltu myös raiteiden pidentämisen mahdollisuuksia, mutta tilanpuute ratapihan molemmissa päissä aiheuttaa rajoitteita toimenpiteen toteutukselle. Työn ai- kana tarkasteltu raiteistomuutos ei vastaa täysin tunnistettuihin tarpeisiin ja on hyötyihin nähden kallis ja merkittävä muutos, jolloin toimenpidettä ei esitetä tämän työn tarkastelujen perusteella toteutettavaksi. Myös sepelinkuormaukseen liittyen on tunnistettu tarve löytää vaihtoehtoinen sijainti ja tässä työssä on alustavasti tarkasteltu vaihtoehtoisia sijainteja. Esitettävää toimenpidettä ei kuitenkaan ole näiden tarkas- telujen perusteella pystytty määrittämään.

6 Toimenpiteiden priorisointi

6.1 Peruskorjaustoimenpiteet

Peruskorjaustoimenpiteet on aikataulutettu tarvemuongiossa ja lisäksi yksittäisten kohteiden osalta Väyläviraston ratainfra-tietojen hallintajärjestelmässä. Tarvemuongiossa ensisijaisena korjaustarpeena on tunnistettu päällysrakenteen uusiminen K30-, K33- ja K43-kiskoilla kiskotetuilla raiteilla. Koska näilläkin raiteilla käyttö poikkeaa toisistaan, voidaan päällysrakenteen uusimisenkin osalta eri raiteille kohdistuvia toimenpiteitä edelleen priorisoida.

Peruskorjaustoimenpiteiden priorisoinnin lähtökohtana on raiteen käyttötarve ja sen merkitys koko ratapihan toiminnallisuutta ajatellen. Päällysrakenteen uusiminen nähdään näin ollen ensisijaisena ratapihan raiteille R008–009 ja tämän jälkeen sähköistämättömille raiteille R010–011, joilla käyttö on vähäisempää. Raiteen R013 osalta päällysrakenteen uusimisen tarve riippuu pääasiassa sepelinkuormauksen tilanteesta. Mikäli sepelinkuormaukselle löytyy uusi sijainti ja raiteen käyttö vähenee huomattavasti, ei raiteelle välttämättä tunnisteta enää käyttöä ainakaan nykytiedon mukaan. Raiteella säilytetään satunnaisesti myös huonokuntoista tavaraliikenteen kalustoa, mutta toisaalta myös sähköistämättömät raiteet R010–011 ovat mahdollisia tähän tarkoitukseen.

6.2 Kehittämistoimenpiteet

Ylivieskan ratapihalle esitettävät kehittämistoimenpiteet ovat pääosin kustannuksiltaan melko pieniä ja niille on tunnistettu selkeä tarve jo nykytilanteessa, jolloin niiden kehittäminen nähdään ensisijaisena. Näitä toimenpiteitä ovat raiteellenousupaikan toteuttaminen sekä kytkentäryhmän muutos.

Muiden kehittämistarpeiden osalta tämän työn aikana on laadittu tarkasteluja, mutta toimenpiteitä ei kuitenkaan esitetä toteutettavaksi. Tunnistetuille tarpeille ei ole löydetty riittävästi tarpeeseen vastaavaa toimenpidettä erilaisista rajoitteista johtuen tai tarvetta itsessään ei ole tunnistettu kovin merkittäväksi.

6.3 Toimenpidekokonaisuus I

Raiteiston käyttötarve sekä työn aikana tunnistetut muut tarpeet huomioiden ensimmäiseen toimenpidekokonaisuuteen esitetään taulukon 4 mukaiset toimenpiteet. Ensimmäisen toimenpidekokonaisuuden

kustannusarvio on kokonaisuudessaan noin 2,6 M€ (MAKU 145, 2020=100), josta peruskorjausten osuus on 2,4 M€ ja kehittämistoimenpiteiden osuus noin 0,2 M€.

Taulukko 4. Toimenpidekokonaisuuden I mukaiset toimenpiteet.

Toimenpide		Kustannusarvio M€ (MAKU 145, 2020=100)
Kehittämistoimenpiteet	Raiteellenousupaikka raiteelle R043	0,01
	KytKentäryhmän 21 jakaminen kahteen osaan	0,15
Peruskorjaustoimenpiteet	Päällysrakenteen uusiminen raiteilla R008–009	2,4

6.4 Toimenpidekokonaisuus II

Työn aikana tunnistetut toimenpiteet, joita ei kuitenkaan nähdä ensisijaisena niiden tarpeen näkökulmasta, on esitetty osana toista toimenpidekokonaisuutta. Toisen toimenpidekokonaisuuden kustannusarvio on kokonaisuudessaan noin 8,6 M€ (MAKU 145, 2020=100). Toimenpiteet muodostuvat kokonaisuudessaan peruskorjaustoimenpiteistä.

Taulukko 5. Toimenpidekokonaisuuden II mukaiset toimenpiteet.

Toimenpide		Kustannusarvio M€ (MAKU 145, 2020=100)
Peruskorjaustoimenpiteet	Päällysrakenteen uusiminen raiteilla R010–011 ja R013	3,1
	YV30- ja YV43-vaihteiden uusiminen YV54-vaihteiksi	5,5

7 Vaikutukset

Tässä työssä tunnistettujen toimenpiteiden vaikutuksia arvioida alustavasti Liikenne 12-suunnitelman (Valtioneuvosto 2025) mukaisesti. Kaikkia ohjeessa mainittuja vaikutusalueita ei kuitenkaan ole tässä työssä tunnistettu, eikä toimenpiteillä ole näihin vaikutuksia. Yleisesti tarkasteltuna Ylivieskan liikennepaikka raiteistoinen on hyvässä tai erinomaisessa kunnossa, eikä merkittäviä puutteita ole tunnistettu. Siten työssä esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuuskin on melko pieni. Peruskorjauksilla kuitenkin mahdollistetaan toiminnan häiriötön jatkaminen vastaisuudessakin.

7.1 Matkojen ja kuljetusten palvelutaso ja saavutettavuus

Tässä työssä esitetyillä toimenpiteillä pyritään vaikuttamaan matkojen ja kuljetusten palvelutasoon ja saavutettavuuteen. Erityisesti radanpidon toimintamahdollisuuksilla ja infrastruktuurin peruskunnossapidolla pyritään takaamaan sujuva henkilö- ja tavaraliikenne tulevaisuudessakin. Radanpidon toimintamahdollisuuksia voidaan Ylivieskan liikennepaikalla parantaa varmistamalla radanpidon kaluston ja materiaalin säilytys sekä raiteellenousua. KytKentäryhmään tehtävällä muutoksella parannetaan myös ratapihan pohjoispään liikennettä ja tehostetaan ratatöiden toteuttamista.

7.2 Liikennejärjestelmän turvallisuus

Ennakoivalla peruskunnossapidolla mahdollistetaan turvallinen ja häiriötön liikenne. Ennakoiva kunnossapito kohdistetaan infrastruktuuriin uusimalla esim. lahonneet ratapölkkyt, vanhat, kevyen kiskopainon kiskot ja vaihtamalla vaihteiden kuluneet osat uusiin. Näillä toimenpiteillä lisätään liikenteen turvallisuutta sekä toisaalta varaudutaan ennalta tuleviin muutoksiin.

8 Riskienhallinta

Ennakoivalla peruskunnossapidolla mahdollistetaan turvallinen ja häiriötön liikenne. Ennakoiva kunnossapito kohdistetaan infrastruktuuriin uusimalla esim. lahonneet ratapölkkyt, vanhat, kevyen kiskopainon kiskot ja vaihtamalla vaihteiden kuluneet osat uusiin. Näillä toimenpiteillä lisätään liikenteen turvallisuutta sekä toisaalta varaudutaan ennalta tuleviin muutoksiin.

Toimeksiannon aikana toteutettiin yksi Swecon sisäinen riskityöpaja, jonka aikana tunnistettiin ja arvioitiin ratapiha-alueisiin ja niiden tuleviin muutoksiin liittyviä riskejä. Riskityöpajassa käsiteltiin kahden ratapihan, Jyväskylän ja Ylivieskan, riskejä. Myös mahdollisuuksia pyrittiin tunnistamaan, mutta niitä ei tässä tapauksessa tunnistettu.

Toisessa palaverissa Väyläviraston edustajan kanssa riskienarviointi käytiin yhteisesti läpi ja päivitettiin tarvittavilta osin. Mahdollisuuksia ei tunnistettu tässäkään yhteydessä kummallekaan ratapihalle.

Riskienarviointi tehtiin Väyläviraston ohjetta Riskienhallinta väylänpidossa (Väyläviraston ohjeita 50/2020) mukaillen ja käyttäen pohjana Väyläviraston riskienhallintasuunnitelmaa. Riskien merkittävyydet arvioitiin yleisellä tasolla Väyläviraston 5-tasoisesta asteikon mukaisesti, ottamatta kuitenkaan kantaa seurausten tai todennäköisyyksien suuruuteen.

Kaikki Ylivieskan ratapihan tunnistetut riskit on esitetty raportin liitteessä 2. Riskien merkittävyyden asteikko on esitetty taulukon yhteydessä samassa dokumentissa.

Riskejä tunnistettiin yhteensä seitsemän kappaletta, joista neljä koski koko hanketta, yksi suunnittelua ja kaksi liittyy käytön ajalle. Riskeistä koko hanketta koskevat neljä ovat kohtalaisia ja kolme muuta riskiä vähäisiä. Riskienhallintatoimenpiteitä kirjattiin, mikäli niitä tässä suunnitteluvaiheessa pystyttiin määrittämään, mutta kaikille riskeille ei ole esitetty toimenpiteitä. Riskienarviointia tulee jatkaa seuraavissa suunnitteluvaiheissa tarkemmalla tasolla, ja riskienhallintatoimenpiteitä tulee tunnistaa vähintään kaikille kohtalaisiksi arvioituille riskeille.

Kohtalaiseksi tunnistetut riskit liittyvät raiteiden pidennystarpeeseen, liittyviin hankkeisiin sekä alueen pohjaolosuhteisiin. Raiteiden pidentämisen suunnitteluun liittyy runsaasti yhteensovitustarvetta eri tekniikkalajien kanssa. Koska tässä työssä tehtyä raiteistomuutostarkastelua ei ole esitetty jatkosuunnitteluun, ei myöskään perusteellista yhteensovitusta ole tehty eikä siis muutostarpeita eri tekniikkalajeja koskien ole tunnistettu. Riskinä on myös nähty se, että raiteita pidennetään esimerkiksi tässä työssä tarkastellun mukaisesti, mutta pidennys ei olekaan riittävä eikä sillä siis saavuteta riittävää toiminnallista hyötyä.

9 Johtopäätökset

Pohjois-Pohjanmaan eteläosassa sijaitseva Ylivieskan liikennepaikka on eräs Suomen rataverkon keskeinen solmukohta. Liikennepaikka sijoittuu vilkasliikenteiselle etelä-pohjois-suuntaiselle pääradalle. Lisäksi se toimii Ylivieska-lisalmi-rataosuuden toisena päätepisteenä. Merkittävä osa liikenteestä hoidetaan Ylivieska-lisalmi-rataosuuden sähköistuksen valmistuttua (2024) sähköveturein, mutta ratapihalla tehtäviin

vaihtotöihin ml. Kettukalliossa sijaitsevan raakapuun kuormauspaikan liikenteeseen tarvitaan edelleen dieselvetureita tai vaihtoehtoisesti apukoneella varustettuja Sr3-sähkövetureita.

Yleisluonteisesti voidaan todeta Ylivieskan liikennepaikan infrastruktuurin olevan enimmäkseen hyvässä tai erinomaisessa kunnossa. Henkilöliikenteessä tai matkustajapalvelussa ei ole tunnistettu puutteita tai kehittämistarpeita. Asema on uusittu esteettömäksi vuosina 2018–2019, jolloin rakennettiin ratapihan alitettava Feriatisväylä porras- ja hissiyhteyksineen ja uusittiin matkustajalaiturit. Asemarakennuksessa toimii kahvila ja suurimman osan vuorokaudesta matkustajille avoinna oleva odotustila.

Tavaraliikenteen osalta on tunnistettu joitakin puutteita. Ratapiha on ajoittain ahdas, eivätkä kaikki junat mahdu sille aina vaan liikenteenohjaus on joutunut ohjaamaan yksittäisiä junia aika ajoin Ouluun. Ylivieskan kautta kulkee sekä läpikulkevia tuotekuljetuksia että raakapuuliikennettä. Osa raakapuukuljetuksista myös lähtee Ylivieskasta. Ratapihalla raiteiden R007–009 lyhyet, alle 600 m jäävät hyötypituudet korostuvat erityisesti raakapuuliikenteessä, jossa kaikki 27 vaunua käsittävät raakapuujunat (pituus 550 m) eivät mahdu ratapihan kaikille raiteille. Tulevaisuudessa on pyrkimyksenä siirtyä yhä enenevässä määrin pidempiin, jopa 30 Spar-vaunua (pituus 610 m) käsittäviin juniin. Liian lyhyet raiteet sekä ratapihan melko korkea käyttöaste aiheuttavat ajoittaisia haasteita myös tavaraliikenteen aikataulusuunnittelulle sekä veturien ympäriajolle. Raiteiden pidentämistä tarkasteltiin työssä alustavasti. Johtopäätöksenä kuitenkin todettiin säävutettavien hyötyjen olevan kustannuksiin nähden liian heikot. Käytettävissä oleva tila mahdollisti joidenkin raiteiden pidentämisen vain 10–20 metrillä. Raiteiden pidentämistä tarkastellun mukaisesti ei siten nähdä taloudellisesti kannattavana toimenpiteenä.

Ratapihan infrastruktuuri on raiteiden R003–007 osalta enimmäkseen hyvässä kunnossa. Raiteilla R008–011 on käytössä vanhempaa K43-tyypin kiskoa, joka tulee ennen pitkää uusimisikään. Raiteella R013 on käytössä vieläkin vanhempaa, K33-tyypin kiskoja, joiden saatavuus käytettynäkin on heikko. Siten ratapihan kiskotuksen uusiminen tulee ajankohtaiseksi lähivuosina ainakin kriittisimpien raiteiden osalta ja tällöin em. raiteiden kiskotuksen uusiminen 54E1-kiskoiksi on ajankohtaista.

Radanpidon toimintojen varmistamiseksi tulee kiinnittää erityistä huomiota. Erityisen tärkeää on huomioida radanpidon edellyttämien raiteellenousun sekä sepelinkuormauksen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Radanpidon kalustolle on hyvin tilaa ratapihan eteläpäässä sijaitsevilla Paavolan raiteilla R101–104. Paavolan alueella sijaitseva veturien tankkauspiste on myös uusittu muutama vuosi sitten ja hyvässä kunnossa. Mikäli raiteeseen R013 kohdistuu tulevaisuudessa maankäyttöpaineita, tulee varmistaa, että sepe-linkuormaus voidaan järjestää jossain muualla sopivaksi katsotulla paikalla ratapihan alueella.

Digirata-hankkeen edetessä nykyisin yleisesti käytetty mahdollisuus nousta raiteelle linjaosuudelta, esimerkiksi tasoristeyksestä poistuu lähtökohtaisesti kokonaan ja ainoiksi sallituiksi raiteellenousupaikoiksi jäävät liikennepaikat, seisakkeet ja linjavaihteet. Siten kunnossapitokaluston raiteellenousupaikkoihin täytyy kiinnittää erityistä huomiota ja varmistaa, että niitä on jatkossakin riittävän tiheästi.

Kiskopyöräkaivinkoneen matkanopeus on alhainen, jolloin työkoneiden saanti suunniteltuun tai suunnittele mattomaan ratatyökohteeseen pitenee ja vaikuttaa osaltaan työn kestoon. Siten myös Ylivieskassa tulisi osoittaa virallinen raiteellenousupaikka.

Kokonaisuudessaan Ylivieskan liikennepaikan rakenteet ovat käyttötarpeeseen nähden hyvässä kunnossa eikä akuutteja korjaustarpeita juurikaan ole. Myös kehittämisen näkökulmasta Ylivieskan liikennepaikan on todettu toimivan hyvin myös nykyiset rajoitteet huomioiden. Näihin tarpeisiin on tässä työssä pyritty löytämään ratkaisua, mutta erityisesti tunnistettu raiteiden pidentämisen tarve on haastava ympäröivän maankäytön takia eikä tässä työssä ole löydetty ratkaisua, joka vastaisi tarpeeseen riittävästi ja kustannustehokkaasti.

Tässä työssä on kuitenkin tunnistettu myös muita tarpeita, joihin liittyvät toimenpiteet on jaettu kahteen toimenpidekokonaisuuteen perustuen niiden tarpeen kiireellisyyteen. Ensimmäisen toimenpidekokonaisuuden toimenpiteet käsittävät kehittämistoimenpiteinä raiteellenousupaikan toteuttamisen raiteelle R043 ja kytkentäryhmä 21:n jakamisen kahteen osaan, sekä peruskorjaustoimenpiteenä päällysrakenteen uusimisen raiteilla R008–009. Toimenpidekokonaisuuden sisältämät toimenpiteet nähdään kiireellisimpänä ja kyseisen kokonaisuuden kustannusarvio on noin 2,6 M€ (MAKU 145, 2020=100). Myöhemmin toteutettavat tai mahdollisia muutoksia esimerkiksi liikenteen kehityksessä vaativat toimenpiteet kuuluvat toiseen toimenpidekokonaisuuteen. Se sisältää peruskorjaustoimenpiteiksi luokiteltuja toimenpiteitä, joihin kuuluu päällysrakenteen uusiminen raiteilla R010–011 ja R013 sekä YV30- ja YV43-vaihteiden uusiminen YV54-vaihteiksi. Toisen toimenpidekokonaisuuden kustannusarvio on noin 8,6 M€ (MAKU 145, 2020=100).

Lähdeluettelo

Digirata 2024. Digiradan sidosryhmätilaisuus 31.10.2025. Viitattu 13.6.2025.

https://digirata.fi/wp-content/uploads/2024/11/Digirata_Sidosryhmatilaisuus_31102024_Esitykset.pdf

Laji 2025. Suomen lajitietokeskuksen tietokanta. Viitattu: 22.5.2025. <https://www.laji.fi>

Museovirasto 2025. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Viitattu 22.5.2025.

https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=172

Pohjois-Pohjanmaan liitto 2025. Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040. 28.10.2024. Viitattu 2.6.2025.

<https://www.pohjois-pohjanmaan.fi>

Traficom 2024. Valtakunnalliset liikenne-ennusteet 2024. Viitattu: 24.5.2025.

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/VLE%202024_0.pdf

Valtioneuvosto 2025. Liikenne 12-suunnitelma vuosille 2026–2037. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitys. Viitattu: 22.5.2025. <https://www.valtioneuvosto.fi>

Väylävirasto 2021. Ylivieskan ratapiha, tarvemuistio 29.4.2021. Julkaisematon aineisto.

Väylävirasto 2022. Ratahankkeiden arviointiohje. Päivitys 1.4.2022. Väyläviraston ohjeita 39/2022. Viitattu: 22.5.2022.

https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-39_ratahankkeiden_arviointiohje_web.pdf

Väylävirasto 2025a. Väyläviraston Extranet-aineisto. Julkaisematon.

Väylävirasto 2025b. Länsi-Suomen radanpidon raiteiden tarveselvitys. Julkaisematon.

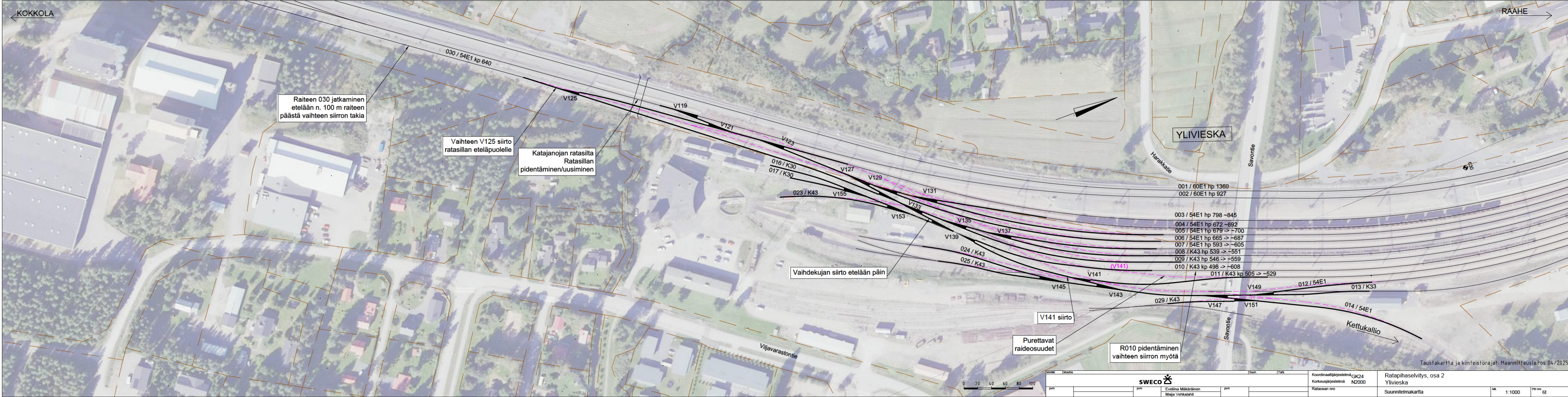
Ylivieska 2025a. Asemanseutu, asemakaava ja asemakaavan muutos (Keskusta ja Koskipuhto). Viitattu

19.5.2025. <https://www.ylivieska.fi/asemanseutu/>

Ylivieska 2025b. Kaavoituskatsaus 2025. Kaavoitusohjelma 2025–2028. Viitattu: 20.5.2025.

https://www.ylivieska.fi/wp-content/uploads/2024/12/Kaavoituskatsaus_2025_kaavoitusohjelma_2025-2028.pdf

Liite 1: Suunnitelmapaketti - Tarkastellut ratapihan raitteistomuutokset



Raiteen 030 jatkaminen
etelään n. 100 m raiteen
päästä vaihteen siirron takia

Vaihteen V125 siirto
ratasillan eteläpuolelle

Katajanojan ratasilta
Ratasillan
pidentäminen/uusiminen

Vaihdekujan siirto etelään päin

V141 siirto

Purettavat
raideosuudet

R010 pidentäminen
vaihteen siirron myötä

Liite 2: Ylivieskan ratapihan toimenpiteisiin tunnistetut riskit

RISKIENARVIOINTI

HANKE TAI MUU ARVIOINNIN KOHDE: Ratapihaselvitykset, osa2

TARKENNE: Ylivieska

PVM: 15.5.2025

LAATIJAT: Hanne Mikkonen, Sweco Finland Oy

OSALLISTUJAT: Sweco: Maija Vehkalahti, Enni Lehtinen, Marja Isohaka, Ulla Marila, Lauri Toivonen, Ilkka Miettunen, Marianne Ståhlberg, Jouni Kiviniitty, Eveliina Mäkäriäinen

Väylävirasto: Marko Nyby

I luokka	Merkityksetön
II luokka	Vähäinen
III luokka	Kohtalainen
IV luokka	Merkittävä
V luokka	Sietämätön

Nro	Vaaran/ongelman/häiriön kuvaus	Valittomat syyt ja myötävaikuttavat tekijät	Seurauksen vaikutukset	Elinkaaren vaihe	Olemassa olevat toimenpiteet	Riskitaso	Riskinhallintatoimenpiteet	Pvm
1	Raiteiden pidennysmuutokset aiheuttavat paljon muutoksia mm. sähkörataan ja vaihteisiin.	Portaalirakenteet usean raiteen yli. Monta ajohdinta yhdessä portaalissa.	Kustannukset	Hanke	Sidosryhmien tarpeiden määrittäminen riittävän perusteellisesti. Huomioidaan muutosten vaikutukset kaikkiin tekniikkalajeihin.	Kohtalainen		9.5.2025
2	Yhteensovitus alueen muiden hankkeiden kanssa	Vi27 sillan uusiminen Maankäytön kehittyminen ratapihan ympäristössä. Tietoa muista hankkeista ei ole tarpeeksi.	Suunnitellut ratkaisut ei sovi yhteen muiden suunnitelmien tai hankkeiden kanssa	Hanke	Muiden hankkeiden suunnitelmien selvittäminen.	Kohtalainen	Yhteensovitus ja yhteistyö eri hankkeiden välillä	9.5.2025 13.5.2025
3	Ylivieskan ratapiha on savipehmeiköllä.	Pehmeikkö voi vaatia sähköratapylväiden paalutusta Raidemuutokset voi tarvita pohjanvahvistustoimenpiteitä/tukiseiniä	Kustannukset voivat nousta merkittäviksi Rakentamisaika pitenee	Hanke		Kohtalainen	Jatkosuunnittelussa pohjatutkimuksia.	9.5.2025 13.5.2025
4	Pidennetään raiteita, mutta ei riittävästi.	Tilan puute, muut rakenteet Sidosryhmät eivät osaa ilmaista tarpeita riittävän selkeästi.	Vaikutus ei ole merkittävä ja ongelma pysyy lähes ennallaan investoinneista huolimatta.	Hanke	Sidosryhmien tarpeiden määrittäminen riittävän perusteellisesti.	Kohtalainen		9.5.2025 13.5.2025
5	Projektin sisäinen yhteensovitus	Kaikkia osatekijöitä, joihin vaikutuksia kohdistuu, ei ole osattu ottaa huomioon.	Vaikutus laajenee ja kustannukset nousevat. Saavutetaanko hyötyjä, jos kustannukset ovat suuret?	Suunnittelu	Huomioidaan muutosten vaikutukset kaikkiin tekniikkalajeihin.	Vähäinen		9.5.2025 13.5.2025
6	Sepelinkuormaukselle ei löydy sopivaa paikkaa maankäytön kehittyessä ratapihan itäpuolella.	Kaavoitettu alue	Joudutaan toimittamaan sepeliä kauempaa, jos paikkaa ei löydy Ylivieskasta. Kuorma sijoittuu tulevaisuudessa sellaiselle alueelle, mikä haittaa muuta vaihtotyöliikennettä tai aiheuttaa ylimääräistä yhteensovitustarvetta	Käyttö	Riittävät vaihtoehtotarkastelut	Vähäinen		9.5.2025 13.5.2025
7	Tunnistettu tarve pidentää raiteita, mutta välttämättä ratkaisua tähän ei löydetä	Tilan puute, muut rakenteet	Ongelma pysyy ennallaan	Käyttö	Haetaan suunnitteluratkaisua mahdollisuuksien mukaan	Vähäinen		9.5.2025 13.5.2025



Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-339-6
www.vayla.fi