

RAUTATEIDEN JUHLAVUOSI YLIVIESKA



Rautatien merkitys
Ylivieskalle ja
ympäristökunnille

Pohjanmaan rata,
Iisalmen rata
yleishistoria

Kasarmin alueen historia

Pietari Päivärinta –
Pohjanmaan
radan vaikuttaja

Kasarmin alueen
tulevaisuus kaupungin
näkökulmasta

Raiteilla halki
vuosikymmenten.



Pääkirjoitus

Vuonna 2026 tulee kuluneeksi 140 vuotta siitä, kun liikennöinti Pohjanmaan radalla, nykyisin pääradalla on alkanut. Varsinaisena liikennöinnin aloittamisen juhlapäivä on 11. kesäkuuta. Tulee myös kuluneeksi 100 vuotta siitä, kun junaliikenne lisälmen radalla on käynnistynyt. Rautatiet ovat olleet iso osa ylivieskalaista historiaa ja siksi teeman äärelle on hyvä pysähtyä. "Joka ei tunne menneisyyttään, ei hallitse nykyisyyttään, eikä ole valmis rakentamaan tulevaisuuttaan" sanoi osuvasti jalkaväen kenraali Adolf Ehrnrooth.

Juhlavuoden kunniaksi julkaisemme tämän juhlalehden, jonka sivuilla muistellaan raiteiden ja rautatieläisten historian menneitä vuosikymmeniä, mutta palataan nykyisyyteen ja kurkistetaan myös hieman tulevaisuuteen. Ylivieska on kasvanut 140 vuoden aikana merkittäväksi risteysasemaksi pääradan varrella ja palvelee tässäkin asiassa huomattavasti kokoansa isompaa aluetta.

Kasvu 300 000 vuosittaisen matkustajan asemapaikaksi ei ole tapahtunut itsestään. Kehittyminen on vaatinut merkittäviä investointeja ja panostuksia, niin kaupungilta kuin valtion-

hallinnoltakin. Asemanseutu kaupungin ydinkeskustassa on ollut ja on edelleen iso vetovoimatekijä, toivottavasti tulevaisuudessa entistä enemmän myös matkailun näkökulmasta. Raiteet yhdistävät Ylivieskan ja koko alueen sekä etelään, pohjoiseen ja itään, tulevaisuudessa myös Ruotsiin ja siitä eteenpäin Eurooppaan osana eurooppalaista TENT-T ydinverkkoa.

Tietävästi ylivieskalainen kirjailija ja valtiopäivämies Pietari Päivärinta on lausunut jo vuonna 1886 rautatiestä: "Tuo on se uoma ettei tarvitse nälkään kuolla". "Uoma" on tuonut vuosikymmenten aikana mukanaan paljon, pitäkäämme huoli siitä, että näin on myös tulevaisuudessa.

Maria Sorvisto
Ylivieskan kaupunginjohtaja



Ylivieska – tärkeä pääradan risteysasema

On ollut hienoa nähdä, kuinka vähäpäästöisen junaliikenteen suosio matkustamisen muotona kasvaa entisestään: viime vuoteen verrattuna vapaa-ajan matkustaminen on kasvanut jopa 9 prosenttia ja opiskelijoiden osuus asiakaskunnasta on kasvanut 7 prosenttia.

Haluamme mahdollistaa junan matkustusmuotona myös tulevaisuudessa aiempaa useammille. Yhtenä esimerkkinä tästä laajensimme vuorotarjontamme joulukuussa 2025 merkittävästi Oulun, Kuopion ja Joensuun reiteille asiakkaidemme keskuudessa kysytyimmille ajankohdille. Uudet vuorot tuovat näin

lisää joustavuutta ja vähäpäästöisiä matkustusvaihtoehtoja asiakkaillemme. Lisäksi Oulun ja Helsingin sekä ja Turun ja Helsingin välillä aloittivat kotimaan liikenteessä uudet Pendolino Plus -junat, jotka otettiin lämpimästi vastaan.

Uudet junavuorot Oulun ja Helsingin välillä parantavat myös yhteyksiä Ylivieskaan, joka on yksi vuorojen väliasemista. Junamatkustamisen suosio onkin kasvanut myös Ylivieskassa: vuoden 2025 tammi-marraskuussa Ylivieskan aseman kautta tehtiin lähes 259 000 matkaa, mikä on 3 % enemmän kuin viime vuonna. Ylivieska-lisämi-radalla sähköjunaliikenteeseen siirryttiin jo

joulukuussa 2024 ja samalla rataosan junavuorot saivat reilusti lisää istumapaikkoja.

2025 on ollut hieno vuosi, ja odotamme myös tätä vuotta innolla. Pääsimme tekemään rautatiehistoriaa 12.12.2025, kun ajoimme ensimmäistä kertaa Suomesta Ruotsiin sähköveturilla. Väylävirasto, joka tekee tärkeää työtä radan kunnossapidon parissa ja siten edistää myös Suomen huoltovarmuutta, on sähköistänyt radan ja Suomen hallitus esitti rahoitusta ostojunaliikenteen aloittamiselle Suomesta Haaparantaan tänä vuonna. Jos suunnitelma pitää, Ylivieskasta pääsee jo vuoden 2026

aikana junalla Ruotsin Haaparantaan ja sieltä eteenpäin ruotsalaisilla, nykyisin VR:n operoimilla junavuoroilla.

Juho Hannukainen
uuden liikenteen johtaja
VR-Yhtymä Oyj



Rata-asioiden edunvalvonta

Ylivieska ja laajemmin Pohjois-Pohjanmaa ovat onnistuneet erityisesti ratahankkeiden edunvalvonnassa. Liminka-Oulu kaksoisraide ja Ylivieskan eteläisen ylikulkusillan rahoituspäätökset ovat edeltävän vuoden merkittävimpiä saavutuksia.

Hankkeet eivät ole onnistuneet siksi, että ne olisivat hyödyllisiä, sillä jokainen maamme raide- ja tiehanke on jossain määrin hyödyllinen, etenkin paikallisesti. Sen sijaan hankkeissa on onnistuttu, koska niiden eteen tehtiin pitkäjänteisesti ja puoluerajat ylittäen töitä.

Hankkeiden arvokkuutta sinänsä tämä ei tietenkään vähennä. Olipa hanke minkä kokoinen tahansa, ovat vaikuttamistyön lainalaisuudet samanlaiset.

Infrahankkeet eivät etene pelkällä hyvällä tahdolla. Tarvitaan kaukonäköistä ennakko- ja vaikuttamista, joka on aloitettava hyvissä ajoin. Hyötyä on siitä, että osaa lukea Hel-

singin ja Brysselin päätöksenteon rytmiä. On myös löydettävä oikeat ihmiset: asiantuntijat, sanansaattajat ja kirstunvartijat. Lopuksi tarvitaan myös sitkeyttä, sillä käänneet niin hyvässä kuin pahassa ovat väistämätön osa politiikkaa ja hankepäätöksiä.

Tämä kaikki oli meillä seudun ihmisillä hallussa. Teimme työtä yhteistuumin ja lopputuloksesta hyötyy koko maa ja ennen kaikkea yhteinen Ylivieskamme.

Janne Heikkinen
kansanedustaja
(kok.)
Oulu



Julkaisija: Ylivieskan kaupunki
Vastaava toimittaja: Maria Rautionaho
Painosmäärä: 10 000 kpl
Paino: Rannikon Laatupaino Oy
Taitto: Hanna Tenkula, Rannikon Laatupaino Oy
Etusivu: Saraeleni
Jakelu: Ylivieskan kaupungin palvelupisteet

Topparoikka

Topparoikka oli rautatierakentajien työporukka, joiden työhän kuului esimerkiksi vaihtaa ratapölkkyjä, tasoittaa radalle syntyneitä kuoppia ja harjanteita ja oikoa kiskoihin tulleita lämpölaajenemisesta johtuvia mutkia. Miehet kiristivät ja vaihtoivat rataakiskojen pultit ja mutterit. Aikaisemmin kiskot olivat 33 metrin pätkissä ja olivat liitetty toisiinsa jatkopaloilla kiskon kummaltakin puolen. Ajoittain pultit ja mutterit piti tarkistaa, löystyneet kiristää ja huonokuntoiset pultit vaihtaa.



Kuvat: Ylivieskan kotiseutuarkisto / Matti Melantien arkisto

Kasarmin alueen rakennuksia ja Ylivieskan kirkonkylää 1940-luvun puolivälissä.



Ylivieskan veturitallin rakentajia 1920-luvun puolivälissä.



Topparoikka ratatöissä 1960-luvun aikoihin.
Vas. Lauri Mattila, Anton Partala, Elias Välikangas, A. Salmela ja Ari Kivioja.



Topparoikka työssä vas. Viljo Sipilä, Raimo Kamsula.



Topparoikka ruokatauolla Ylivieskan Kiikkukankaalla 1.10.1927. Henkilöt edessä vas.: Veikko Kastell, Heikki Hillukkala, Toivo Aho, Harri Tuuvan, Reino Haikola, Ville Jääskeläinen, Reino Nurmi, Joonas Törmälä ja Valtteri Timlin. Takana vas.: Viljo Sipilä, Ilmari Puranen, Simo Hillukkala, Heikki Melender, Heino Heikkilä, Lauri Luoma ja Väinö Marjakangas.

Rautateiden
juhlavuoden
TORITAPAHTUMA
11.6.2026
Kasarmin tori, Ylivieska

Seuraa ilmoitteluumme:
www.ylivieska.fi
tapahumat.ylivieska.fi
[@ykaupunki](https://twitter.com/ykaupunki)

AKUSTIIKKA
YLIVIESKAN KULTTUURIKESKUS

Monipuolinen kulttuuri- ja tapahtumatalo alueen keskuskaupungissa

Tervetuloa konsertteihin, klubi-iltoihin, teatterinäytöksiin, komediaesityksiin ja Kino Akustiikan elokuviin.

Vapaapääsyinen, kuukausittain vaihtuva näyttely tuo taiteen lähellesi.

Upeat, toimivat ja muuntautuvat tilat monen kokoisiin kokouksiin, koulutuksiin, seminaareihin ja muihin tilaisuuksiin laadukkailla tekniikan valmiuksilla sekä ravintola pikkuVELin kahvila- ja ravintolapalveluilla.

Tutustu tapahtumiimme ja tiloihimme osoitteessa www.ylivieska.fi/akustiikka

Helaalan Mylly
Kesäkahvila

Monipuolinen käsityöläis- ja taidemyymälä. Kahvilasta itse paistettuja vohveleita. Lisäksi jäätelöä, sekä makeita ja suolaisia herkuja.

Kauppakatu 12 Ylivieska

Puuhkala
Ylivieskan kotiseutumuseo

Kesäkahvila Kerttu palvelee herkuineen. Museokohteisiin ja -näyttelyihin vapaa pääsy. Opastettuja kierroksia erikseen varattavissa.

Puuhkalantie 6 Ylivieska

Lisätiedot museokohteista osoitteessa www.ylivieska.fi/museot

Pietari Päivärinta

– kirjailija, lukkari ja yhteiskunnallinen vaikuttaja

Pietari Päivärinta syntyi 18. syyskuuta vuonna 1827 Ylivieskan Alpuminkankaalla. Vaikka koti oli köyhä, pitivät vanhemmat tärkeänä, että lapset oppivat lukemaan. Pietari Päivärinta on kertonut, että "vanhemmat pitivät huolen, että aikaisin opettivat minut kirjalle." Pietari osasi lukea jo viiden vanhana.

Musikaalinen Päivärinta halusi lukkariksi. Ensioin lukkarin työhön Pietari Päivärinta sai lukkari Kolehmaiselta, jolla oli renkinä. Pietari Päivärinta toimi ensin lukkarin apulaisena ja lukkarina Alavieskassa ja vuodesta 1861 Oulunsalon kappelin lukkarina. Ylivieskan lukkarin virassa Pietari Päivärinta aloit-

ti vuonna 1868 ja toimikin siinä tehtävässä aina kuolemaansa asti vuoteen 1913.

Pian Ylivieskaan muuttonsa jälkeen Pietari Päivärinta valittiin kuntakokouksen esimieheksi. Hän vaikutti ratkaisevasti kansakoulun perustamiseen Ylivieskaan ja oli sitä mieltä, että tyttöjen piti käydä koulua siinä kuin poikienkin. Hän oli myös perustamassa lainakirjastoa Ylivieskaan.

Pietari Päivärinta valittiin myös valtakunnallisiin tehtäviin. Hänet valittiin vuonna 1876 kirkon ensimmäiseen kirkolliskokoukseen Turkuun ja samana vuonna säätyvaltiopäiville Helsinkiin talonpoikaissäädyn edustajana. Hän oli edustajana neljällä valtiopäivillä. Kirkolliskokouksiin hänet valittiin kolme kertaa.

Valtiopäivillä Pietari Päivärinta ajoi suomen kielen, kansanvalistuksen, naisten oikeuksien, maaseudun ihmisten ja Pohjois-Suomen asiaa. Valtiopäiväedustajana Pietari Päivärinta ajoi naisten oikeuksia aikaan nähden edistyksellisesti ja puolsi mm. yliopiston ovien avaamista naisopiskelijoille.

Pietari Päivärinta oli edustajana rautatievaliokunnassa, kun valiokunta teki esityksen Pohjanmaan radan linjaamisesta kulkemaan Seinäjoelta

Kokkolaan ja sieltä Ylivieskan kautta Ouluun. Säätyvaltiopäivät teki 5.6.1882 päätöksen radan linjauksesta rautatievaliokunnan esityksen mukaisesti.

Ensimmäinen juna saapui Ylivieskaan 11.6.1886. Väkeä oli kerääntynyt asemalle vastaanottamaan junaa, ja Pietari Päivärinta piti juhlapuheen.

Kun Oulussa pidettiin radan valmistujaisjuhlat 29.10.1886, pohjoiseen menevään juhla-junaan "siepattiin" Ylivieskan asemalta valtiopäiväedustaja, rautatievaliokunnan jäsen Pietari Päivärinta.

Paitsi lukkari ja yhteiskunnallinen vaikuttaja Pietari Päivärinta oli myös kirjailija. Hän oli 1880- ja 1890-luvuilla tuotteliain ja luetuin kirjailija Suomessa. Hänen kirjojaan käännettiin 13 kielelle.

Pietari Päivärinnan varsinaisen kirjallinen tuotanto alkoi hänen osallistuttuaan Kansanvalistusseuran kirjoituskilpailuun teoksella Elämäni. Elämänikertomus sai kehotuspalkinnon ja se julkaistiin.

Tästä käynnistyi Pietari Päivärinnan kirjallinen tuotanto, josta tuli runsas. Hänen tuotantonsa koostuu lehtikirjoituksista, runoista, romaaneista, elämäkerrallisista teoksista ja kertomuksista. Päivärinnan tuotanto käsittää noin 40 nidettä.



Pietari Päivärinta Lukkarin puustellin pihalla noin vuonna 1887. Puustelli on sijainnut nykyisen Lukkarinkadun varrella. Henkilöt (vas.): Matti Pyykangas, lukkarinapulainen Antti Ammesmäki, poika Pekka, Pietari Päivärinta ja puoliso Anna-Liisa, Job Koskela, tyttäret Saimi, Anna-Liisa ja Aino. Takana huivipäinen nainen on Anna Koskela sekä kolme palvelijaa. Kuvaaja: välskäri Lumiaho, kuvalähde: Ylivieskan kaupunginkirjasto/kotiseutuostasto

Kirjoissaan Pietari Päivärinta kuvaa oman aikansa maaseudun ihmisten elämää ja maaseudun ihmisille hän myös kirjoitti. Nämä kuvaukset ovat säilyneet hänen teoksissaan meille nykypolville autenttisena kuvauksena menneiden sukupolvien elämästä.

Pietari Päivärinnan elämä todistaa todeksi sen, mistä hän

kirjoitti, nimittäin sen, että koulutus ja lukeminen avaa tien parempaan elämään, ja koulujakäymättömästä torpan pojasta voi kehittyä kirjailija ja yhteiskunnallinen vaikuttaja.

Arja Nevanperä
Pietari Päivärinta -Seuran puheenjohtaja



Pietari Päivärinta.
Ylivieskan kaupungin kotiseutuarkisto/Matti Melantien arkisto

Ylivieskan asemapäälliköt 1887–2002



01.03.1887–01.11.1899
Bror Hjalmar Reinhold Rancken



01.12.1899–12.05.1900
Oskari Eemeli (Oskar Emil) Forsman



01.07.1900–01.01.1909
Lauri Väisänen



01.02.1909–01.05.1920
Frans Anselm Aarnio



01.08.1920–01.06.1936
Gustaf Engelbert Löfman



01.12.1936–01.10.1943
Jaakko Rajander



01.01.1944–31.12.1952
Antti Karimo



01.06.1953–30.09.1963
Reino Lehto



01.05.1964–31.10.1977
Heimo Makkonen



01.12.1977–31.01.1986
Juho Seppälä



01.07.1986–31.05.1994
Eero Mäkinen



01.07.1995–31.12.2002
Asta Vähä-Passi

Kirjallisuuden sekä
rautatien puolesta

Pietari Päivärinta
Suomalainen kansankirjailija



YLIVIESKA
kirjastopalvelut



Ylivieska ja rautatiet

Ensimmäinen moderni rautatie maailmassa avattiin 200 vuotta sitten Ison-Britanniassa Stocktonin ja Darlingtonin välille. Hieman myöhemmin Englannissa alkoi rautatiehuuma ja ratoja rakennettiin valtavalla vauhdilla ja Eurooppa seurasi perässä.

Suomessa rautatiekeskustelua oli käyty jo pitkään ennen kuin keväällä 1857 keisari määräsi ensimmäisen rautatien rakennettavaksi. Niinpä viiden vuoden kuluttua, keväällä 1862 Helsingistä Hämeenlinnaan ja takaisin pääsi kulkemaan junalla. Jatkoksi rakennettiin vuonna 1870 avattu rata Riihimäeltä Pietariin ja vuonna 1876 Turku ja Tampere yhdistettiin rataverkkoon Hämeenlinnasta Toijalaan jatkettuna radan kautta.

Tämän jälkeen käytiin kiivasta keskustelua ratasuunnista ja esimerkiksi raideleveydestä. Valtiopäivien keskusteluihin antoi painavan kannan esimerkiksi vuoden 1877 valtiopäivien rautatievaliokunnan mietintö, jossa korostettiin radanrakentamisen tärkeyttä Tampereelta Ouluun. Pohjanmaan rata on yksi Suomen kolmesta runkoradasta. Sen ensimmäinen osa, emäradan jatko Tampereelta Vaasaan, saatiin valmiiksi vuonna 1883.

Vuonna 1879 senaatin asettama komitea aloitti paljon tutkimuksia sisältäneen työnsä tulevan rataverkon suunnitteluun. Komitea esitti, että rautateiden tulisi yhdistää maan liikokeskukset eteläiseen emäraataan, kulkea sopivasti sisämaan suurien vesistöjen, kuten myös teollisuuslaitosten kautta. Valtiopäivillä sen sijaan kannatettiin paikallisliikennettä palve-

levia ratoja, joskin niiden kiireellisyysjärjestyksestä vallitsi suuri erimielisyys. Kolme säätyä kuitenkin asetti lopulta ensisijaiseksi Pohjanmaan-radan jatkamisen Ouluun. Rata Seinäjoelta Ouluun valmistui 1886.

Keskimmäinen runkorata, Savon rata, erkani Kouvolasta aluksi Kuopioon vuonna 1889 ja itäinen runkorata, Karjalan rata, Viipurista Sortavalan kautta Joensuuun vuonna 1894. Lisälleen asti keskimmäinen runkorata ulottui jo vuonna 1902.

Vaikka alkuun oli pohdittu sitäkin, että ratojen suunnan pitäisi olla säteittäinen keisarikunnan pääkaupunkiin nähden, niin lopulta runkoradat muodostuivat etelä-pohjois-suuntaisiksi. Vuosisadan lopun lähestyessä näiden ratojen välille ryhdyttiin suunnittelemaan poikittaisratoja. Keskinen poikittaisrata kytki Savon ja Karjalan radat toisiinsa vuonna 1914, kun rata Elisenvaarasta Savonlinnan kautta valmistui. Sen jatkoyhteys Pohjanmaan radalle saatiin 1918, kun Pieksämäeltä jatkettiin rata Jyväskylään. Pohjanmaan radalta Jyväskylään oli päässyt jo 1897, kun Keuruun ja Jyväskylän välinen rata oli valmistunut.

Savon- ja Oulun-radat hahutettiin yhdistää myös pohjoisempaa, jotta Kajaanin kauppa-alueelta pääsisi Pohjanlahden rannikkokaupunkeihin. Vuonna 1897 päädyttiin Savon suuntaan rakennettavan radan linjauksessa valintaan Ylivieska-lisälinja. Rata valmistui kuitenkin vasta 1925. Mutta näin Ylivieskasta tuli risteysasema. Vielä pohjoisempi yhdysrata Nurmesta Ouluun saatiin käyttöön

vasta 1930.

Ylivieskan asema rakennettiin kulkuteiden kohtaamispaikkaan pitäjän kirkon läheisyyteen. Rakennus on tehty Oulun radan tyyppiirustusten mukaan, IV luokan asemapiirustuksista on valittu vaatimattomin. Asemat Oulun radalla olivat hyvin saman tyyllisiä kuin Vaasan radan asemat, mutta niissä näkyi entistä selvemmin uusrenessanssiin pohjautuvaa muotokieltä. Liikenteen kasvaessa Ylivieskan asemaakin piti laajentaa. Alkujaan asemalla oli radan puolella odotushuoneet ja toimisto, takaosa oli asuin- ja virkakäytössä. Kun Ylivieskasta tuli risteysasema, rakennettiin asemalle veturitalli viidellä tallipaikalla ja tallin yhteyteen vesitorni.

Oulun radalle hankittiin Sveitsistä G1, myöhemmin Sk1, vetureita, jotka olivat suunniteltu vaativampaan käyttöön kuin varhaisemmat veturit, mutta joiden akselipaino ei kuitenkaan ollut noussut. Veturit sopivat niin henkilö-, tavar-, seka- kuin työjuniinkin. Veturit erottuivat aiemmin Suomessa liikennöineistä vetureista värinsä perusteella. Nämä olivat ensimmäisiä ruskeita muuten mustien ja vihreiden vetureiden joukossa. Vaikka nämä veturit olivat käytössä pitkään, liikenteen kasvaessa myös veturit kasvoivat ja väri muuttui tumman vihreäksi ja mustaksi. Dieselkalustoa alkoi liikennöidä 1950-luvun lopulla ja sähköveturi nähtiin ensimmäisen kerran 1980-luvun alussa.

Marina Bergström
Sisällöntuotantopäällikkö
Suomen Rautatiemuseo

Vanhojen kuvien lähde: Suomen Rautatiemuseo



Kartta vuodelta 1877 olemassa olevista rautateistä ja suunnitelmista uusiksi rautatiesuunniksi.



Ylivieskan ratapihaa vuonna 1964. Asemaa lähinnä on kiskobussi, lempinimeltään "Lättähattu", joita käytettiin rautateillä paikallisliikenteessä. Sitä valmistettiin vuosina 1954–1963. Viimeiset Lättähattut poistuivat henkilöliikenteestä vuonna 1988. Toisena veturina on Dv-15 dieselveturi numero 1966. Sen valmistusvuosi on 1959. Sarjan vetureita valmistettiin vuosina 1958–1961. Dv15 -sarja oli ensimmäinen veturisarja, joka syrjäytti tehonsa ja luotettavuutensa puolesta höyryvetureita ratapihojen vaihtotöissä. VR:n käytössä olleet viimeiset Dv15-sarjan veturit poistettiin käytöstä 2000-luvun alussa. Asemarakennuksen takana on Asemaravintolan rakennus, joka paloi jouluyönä 1971. 28 asteen pakkasesta huolimatta rakennus paloi rajusti.



Höyryveturi G1 nro 121 1910-luvulla. Veturit hankittiin Seinäjoki-Oulu radalle.



Ylivieskan asema 1920-luvulla. Aseman edessä kioski ja siitä oikealle varastorakennuksia, postikonttori. Äärimmäisenä oikealla on vesitorni, johon vesi otettiin joesta.



Ylivieskan asema 1980-luvulla. Asemarakennusta laajennettiin vuonna 1967 pohjoispuolelle. Laajennuksessa sijaitsi matkatavarapalvelut sekä toimistotiloja. Sisätiloja on muutettu myöhemminkin.



Uudempia vetureita Ylivieskan asemalla.



Asemarakennus myytiin yksityiselle vuoden 2023 lopulla. Rakennus on aktiivisessa käytössä, siinä toimii odotustila matkustajille sekä useita yrittäjiä.

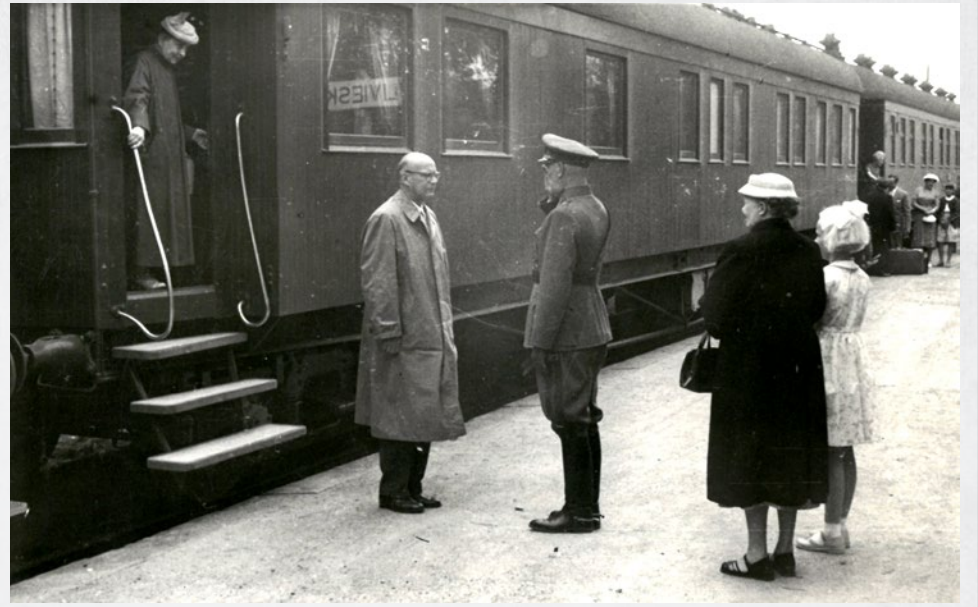


Ylivieska-lisalmi radan rakentamisen myötä Ylivieskasta muodostui risteysasema. Matkustajia varten rakennettiin myös asemaravintola.

Ravintolassa oli kaksi samankokoista salia, toinen 2. luokan ja toinen 3. luokan matkustajille.

Ylivieska-lisalmi radan vihkiäistilaisuuteen 25.7.1926 Ylivieskan asemalle oli kertynyt paljon yleisöä. Juhlapäivällinen tarjoiltiin asemaravintolassa, jossa paikalla oli myös silloinen pääministeri Kyösti Kallio.

Presidentti Svinhufvud puolisoineen vieraili Ylivieskassa heinäkuun alussa vuonna 1935. Ylivieskan asemalle saavuttuaan heille tarjoiltiin aamiainen asemaravintolassa. Asemaravintola paloi jouluyönä 1971.



Tasavallan presidentti ja rouva Kekkonen vierailivat Ylivieskassa 16.6.1956. Pohjois-Suomen sotilasläänin komentaja kenraaliluutnantti V. Oinonen puolisonsa kanssa toivottavat presidenttiparin tervetulleiksi.

Rouva Sylvi Kekkonen on laskeutumassa alas presidentin vaunusta. Kuva: Ojan valokuvaamo.

Kuvat: Ylivieskan kaupungin kotiseutuarkisto/Matti Melantien arkisto

Pohjanmaan radalla liikennöi useita veturimalleja

Höyryveturien aikakausi päättyi Suomessa vuonna 1975. Sitä ennen käytettiin Hr1 "Ukko-Pekka" höyryvetureita, joiden paino oli 155 tonnia ja nopeus 110 km/h.

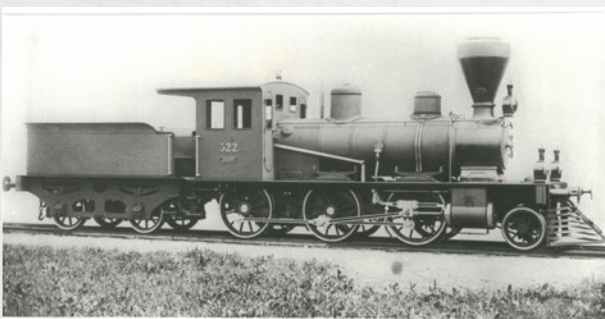
Suomen dieselveturit Dr12, Dr13, Dr14 sekä uudemmat Dr16 ja erityisesti Stadlerilta hankittavat modernit Dr19-veturit, ovat olleet

keskeisiä sähköistämättömillä radoilla vaihtotöissä, tavaraliikenteessä ja matkustajaliikenteessä 1950-luvulta lähtien.

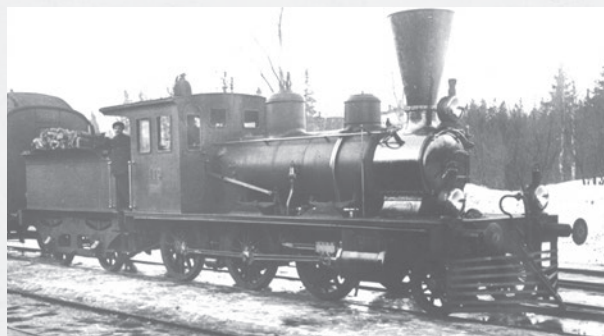
Pohjanmaan radalla liikennöi nykyään pääasiassa VR:n sähkövetureita matkustajaliikenteessä (Sr2 ja Sr3) sekä uusia Dr19-dieselvetureita tavaraliikenteessä.



Veturi C 5, valmistettu vuonna 1882.



Oulun rataa varten suunniteltiin 1880-luvulla ns. Mogul-mallinen yleisveturi. Sitä valmistettiin vuosina 1885-1905 eri muunnoksina 224 kappaletta. Kuvassa Sveitsiläinen Mogul-veturi, lempinimeltään Pikkurusko numero 322. Valmistusvuosi on 1885.



Veturi G 1 numero 119 valmistettiin vuonna 1886. Kuva on vuodelta 1910.



DM 4 -vetureita käytettiin Valtion Rautateiden kiitojunissa ja niitä valmistettiin vuosina 1952-1954.



Moottorijuna Dm 8, lempinimeltään Porkkana. Valmetin vuosina 1964-1965 valmistama junayksikkö. Sarjan junat poistettiin käytöstä 1980-luvun aikana.



Ensimmäiset Sr 1-veturit tilattiin Neuvostoliitosta vuonna 1973. Vetureita valmistettiin vuoteen 1996 saakka ja niitä on käytetty matkustaja- ja tavarajunissa.



Veturi HR 12, myöhemmin DR 12. Veturin lempinimi oli Huru. Valmistusvuodet 1959-1963. Valtion Rautateiden käytössä ollut raskas dieselveturi, jotka poistuivat käytöstä 1990 vuoden lopulla.

Raiteilla halki vuosikymmenten

Teksti ja kuva: Hanna Perkkiö

Sauli Impola aloitti rautatieuransa höyryveturin lämmittäjänä ja jäi eläkkeelle sähköveturin kuljettajana. Lähes neljän vuosikymmenen mittaiseen työuraan mahtui monta teknologista harppausta.

Ylivieskalainen Sauli Impola on nähnyt rautatieliikenteen kehityksen aitiopaikalta. Hän aloitti uransa höyryveturin lämmittäjänä, jatkoi dieselveturin koneapulaisena ja toimi pitkään diesel- ja sähköveturien kuljettajana.

Rautatieläiseksi Impola päätyi, vaikka ei ollut varttunut radan varrella vaan meren äärellä Kalajoella. Kipinä alalle syntyi teini-iässä sattuman kautta. – Huomasin Maaseudun Tulevaisuudesta ilmoituksen, että Hyvinkään konepajalle otetaan veturimiesoppilaita. Pääsin oppisopimuskoulutukseen vuonna 1962. Hyvinkäältä oppilaita siirrettiin sinne, missä tarvittiin, ja minä päädyin Ouluun.

Raiteet veivät Impolan Oulusta vielä pohjoisemmaksi, kun Kemijärvelle tarvittiin väkeä ajamaan puuta tehtaille. Välissä hän suoritti asepalve-

luksen ja siirtyi sen jälkeen pariksi vuodeksi Kemiin. Oulaisista löytyi puoliso **Eila**, ja vuonna 1967 nuori perhe asettui Ylivieskaan, josta tuli heidän kotikaupunkinsa.

1960-luvulla tavaraliikennettä kuljetettiin yhä pääosin höyryvetureilla, joilla oli omat lempinimensä, kuten Jumbo (Tv1) ja Wilson (Yhdysvalloissa valmistettu Tv2).

Höyry saatiin veturin käyttövoimaksi polttamalla halkoja tai kivihiiltä, joskus myös turvetta. Lämmittäjän tehtävänä oli huolehtia polttoaineen ja veden syötöstä sekä koneiston voitelusta. Työ alkoi usein kauan ennen junan lähtöä.

– Jos veturi otettiin tallilta käyttöön ja vesi oli kylmää, niin yölämmitykseen tarvittiin vuorokausi.

Ennen lähtöä piti kiertää koko kone ja tarkistaa voitelut. Myös jarrut testattiin ennen lähtöä, Impola kertoo.

Puolimetristen halkojen käsittely oli fyysisesti raskasta, Impola muistelee. Jos veturi toimi hiilellä, lapioinnissa pääsi hieman helpommalla.

Matkan varrella lämmittäjä huolehti tarvittaessa polttoaine- ja vesivarastojen täyden-

tämisestä sekä koneiston kunnosta.

– Oli myös tärkeää, että niin kuljettaja kuin lämmittäjäkin tunsivat maaston. Jos matkalla oli mäkiä, piti olla hyvät tulet, että höyryä riitti. Alamäkeen rullatessa sai ladata pesää.

Junan kulku oli nykyaikaan verrattuna hidasta. Oulun ja Ylivieskan välinen matka vei koko päivän aloitus- ja lopetustöineen. Eväät kulkivat mukana, ja maitopullo ja voileivät nautittiin matkan aikana.

Dieselvetureiden myötä lämmittäjän työ jatkui koneapulaisena, joka avusti kuljettajaa myös tähystyksessä ja tarkkaili koneiston toimintaa öljy ja vesi-voitojen varalta.

Vuonna 1974 Impola suoritti kuljettajakurssin Helsingissä, ja siitä lähtien hän ajoi pääasiassa tavarajunia Ylivieskasta Kokkolaan, Seinäjoelle, Ouluun, Iisalmeen ja Raahan terästehtaalle. Työhön kuului myös huoltotöitä ja päivystystä ratapihalla sekä veturitallilla.

Kokkolan ja Oulun välinen rataosuus sähköistettiin vuonna 1983. Impola sai koulutuksen sähköveturin kuljettajaksi ja ajoi myös sähkövetoisia junia eläköitymiseensä, vuoteen



Sauli Impola ennätti nähdä työurallaan tekniikan kehityksen höyryvetureista diesel- ja sähkövetureihin.

1998, saakka.

Tekniikan kehittyminen muutti veturinkuljettajan työkuva. Automaattisen kulunvalvonnan myötä alettiin 1990-luvun aikana siirtyä yksinajoon, kun siihen saakka junia kuljetettiin työpareina.

Impola toteaa olleensa työurallaan onnekas, sillä hänen kuljettajavuoroillaan ei sattunut yhtään vakavaa onnettomuutta. Vain joskus dieselveturi saattoi hyytyä matkalle.

Kuljettajan työ oli raskasta

vuorotyötä, mutta siinä oli myös hyvät puolensa, kuten arkivapaat. Myös Eila Impola työskenteli VR:llä, kunnes siivoustyön ulkoistuksen myötä työnantaja vaihtui.

Pariskunnan mieleen ovat jääneet monet työyhteisön tapahtumat, kuten eläkkeelle jäävien läksiäiset ja perheille järjestetyt joulujuhlat.

– Meillä oli hyvä työnantaja, ja rautatieläisten kesken oli hyvin yhteisöllistä, Impolat toteavat.

Tv1 -tavarajunaveturi eli Jumbo

Kun dieselveturit yleistivät 1970-luvun alussa Suomen rautateilla, höyryvetureista moni päätyi romutettavaksi. Osa niistä on kuitenkin pelastettu museokäyttöön.

Tavarajunaveturi Tv1 numero 943 tuotiin Ylivieskaan

1970-luvun lopulla, ja paikalliset veturimiehet kunnostivat sen vuosina 1980-81. Jumbo on toiminut museonähtävyytenä VR:n varikkoalueella.

Ylivieskan kaupunginhallitus päätti viime marraskuun lopulla ottaa vastaan veturin

hallintaoikeuden VR:ltä. Parhaillaan kaupunki selvittää Jumbon siirtoa sen nykyiseltä paikalta. Asemanseudun kaavassa veturille on varattu uusi paikka asemapäällikön talon ja rautatieaseman väliselle alueelle.

Teksti ja kuva: Hanna Perkkiö



Kivikukko

Viime sotien aikana mm. Ylivieskan asema katsottiin niin tärkeäksi, että raideliikenteen turvaamista varten rakennettiin vara-asema eli "kivikukko" (pommisuoja). Vara-asema rakennettiin vuosien 1940–1942 välillä kriisiajan junansuorituspaikaksi. Niiden tehtävä oli turvata junien kulku kaikissa olosuhteissa. Ylivieskan kivikukko ei koskaan ollut siinä käytössä, mihin se tarkoitettiin.

Vara-asemia rakennettiin 12 asemalle, Pohjanmaan radalla Ylivieskan lisäksi mm. Seinäjoelle, Kokkolaan ja Ouluun. Ne rakennettiin samojen piirustusten mukaan. Kantavana rakenteena on teräsbetoni ja sen päällä on sora ja jyrävä porakivikuori. Rakenteet ovat toisen luokan sirpalesuojan vaatimuksen mukaiset. Sisätila oli lämmitettävä ja siellä on pari pientä oleskelutilaa, ilmastointihuone ja käymälä. Sirpalesuoja on halkaisijaltaan 7,5 metriä ja pinta-alaltaan noin 40 neliömetriä.



Ylivieskan kivikukko rakennettiin osin maahan upotettuna. Sen seurauksena sisätilaan tuli vettä eikä tuolloinen viemärintekniikka pystynyt poistamaan ongelmia. Jopa 30 senttimetrin vesikerros esti tilan käytön.

Muutamilta asemilta kivikukot on jo hävitetty.

Lähteet: "Ylivieskan kivikukko on säilytettävä", Oiva Luhtasela, Kalajokilaakso 5.12.2008



Lähijunaliikenne voisi laajentaa työssäkäyntialuetta

Alueemme on juuri nyt poikkeuksellisen kiinnostavassa kehitysvaiheessa. Teollisuuden sijoittumispäätökset ja investoinnit, erityisesti puhtaan siirtymän hankkeet ovat nostamassa seudun profiilia. Keliberin litiumkaivos ja jalostamo Kokkola–Kaustisen alueella on tästä hyvä esimerkki. Akkukemianteollisuus, vetytalous ja vedyn johdannaiset seuraavat perässä, vaikka osa suunnitelluista olevista hankkeista konkretisoituu vasta 2030-luvulla.

Suurimpana on Arctialin alumiinituotannon hanke, joka toteutuessaan työllistäisi noin 1500 työntekijää, rakennusaikana vielä huomattavas-

ta enemmän. Sen osalta päätös toteuttamisesta arvioidaan tehtäväksi vuonna 2027. Hankkeen sijainti Kokkolan ja Kruunupyyn rajalla, pääradan vieressä tekisi junasta luontevan kulkutavan.

Ajatus Seinäjoki–Kokkola–Ylivieska-välin lähijunaliikenteestä saattaa ensin kuulostaa utopialta. Kun sitä pysähtyy tarkemmin miettimään, lähijunaliikenne voisi laajentaa myös työssäkäyntialuetta merkittävästi. Parhaimmillaan se lisäisi alueiden välistä yhteistyötä ja saavutettavuutta. Etelä-Suomen lähijunien matk aikoihin verrattuna esimerkiksi Kokkola–Ylivieska-väli on lyhyt. Jo nykyinen kaukojuna kulkee

sen alle 40 minuutissa.

Laajempi työssäkäyntialue lisää alueen kilpailukykyä ja houkuttelevuutta. Perheillä olisi entistä enemmän vapautta valita asuinpaikkansa sen mukaan, haluavatko he menenrantaan, maaseudulle vai kaupunkimaisempaan ympäristöön. Lähijuna voisi olla juuri se puuttuva lenkki, joka yhdistää nämä valinnat sujuvaan arkeen.

Keskipohtajanmaan liiton, kuntien ja naapurimaakuntien toteuttaman esiselvityksen mukaan lähijunaliikenteellä olisi potentiaalia erityisesti työmatka- ja opiskeluliikenteessä. Kaupungit kilpailevat jatkossa entistä vahvemmin työvoimas-

ta, ja kestävä, puhdas liikkuminen on yhä merkittävämpi veto- ja pitovoimatekijä. Lähijunaliikenne tarjoaisi oman auton käytölle vaihtoehdon.

Lähijunaliikenteen käynnistämisen ja toteuttamisprosessi on luonnollisesti pitkä. On selvää, että myös kustannukset ja kuntien talous ovat haaste lähijunaliikenteen käynnistämiseksi. Siksi lähijunaliikenteen tulisi alkuvaiheessa olla osa valtion ostoliikennettä. Se puolestaan edellyttää alueelta yhteistä edunvalvontaa, tahtoa, yhteistyötä ja ymmärrystä siitä, että laajempi, yhtenäisempi työssäkäyntialue hyödyttää kaikkia.

Meidän kannattaakin uskaltaa katsoa rohkeasti tulevai-

suuteen. Lähijunaliikenne voisi olla osa toimivaa liikennejärjestelmäämme. Otetaan haaste vastaan yhdessä ja rakennetaan alueesta entistä houkuttelevampi ja kilpailukykyisempi paikka elää ja tehdä työtä.

Jonne Sandberg
kehitysjohtaja
Kokkolan kaupunki



Vanhoja juna-aikatauluja

1. Juna-aikataulu Kaleva-lehdessä 14.7.1905.
2. Ylivieska-Iisalmi juna-aikataulu Kalajokilaakso-lehdessä 26.4.1930
3. Rautateiden aikataulu 1968. Lehti tuntematon
4. Junien aikatauluja Kalajokilaakso-lehti 29.4.1927
5. Junien kulku Pohjanmaan radalla Kaiku-lehdessä 9.4.1918.
6. Ylivieska-Iisalmi aikataulu Kaiku-lehdessä 1.12.1925.
7. Pohjanmaan radan ensimmäinen aikataulu Kaiku-lehdessä 27.10.1886.

Perjantaina huhtikuun 29 päivänä

4 Junain kulut.

YLIVIESKA—IISALMI.

Matkustajajuna klo 7.45 ap. Vähäkangas 8.00, Raudaskylä 8.14, Nivala 8.40, Karvoskylä 9.03, Oksava 9.15, Haapajärvi 9.46, Pyhäsalmi 11.12, Kiuruvesi 12.24, Runni 12.57, Iisalmi 1.34.

Postijuna klo 3.30 ip. Vähäkangas 3.42, Raudaskylä 3.53, Nivala 4.10, Karvoskylä 4.27, Oksava 4.37, Haapajärvi 5.01, Pyhäsalmi 5.49, Kiuruvesi 6.44, Runni 7.11, Iisalmi 7.41.

Sekajuna klo 5.50 ip. Vähäkangas 6.03, Raudaskylä 6.16, Nivala, 6.38, Karvoskylä 6.58, Oksava 7.10, Haapajärvi tulee 7.23; lähtee 5.20 aam.

Pyhäsalmi 6.23, Kiuruvesi 7.29, Runni 8.03, Iisalmi 8.37.

IISALMI—YLIVIESKA.

Matkustajajuna klo 9.10 ap. Runni 9.40, Kiuruvesi 10.13, Pyhäsalmi 11.16, Haapajärvi 12.03, Oksava 12.15, Karvoskylä 12.26, Nivala 12.43, Raudaskylä 12.59, Vähäkangas 1.10, Ylivieska 1.21.

Postijuna klo 3.10 ip. Runni 3.51, Kiuruvesi 4.32, Pyhäsalmi 6.10, Haapajärvi 7.24, Oksava 7.39, Karvoskylä 7.53, Nivala 8.19, Raudaskylä 8.39, Vähäkangas 8.53, Ylivieska 9.06.

Sekajuna klo 7.50 ill. Runni 8.23, Kiuruvesi 9.00, Pyhäsalmi 10.10, Haapajärvi tulee 11.00; lähtee 5.50 aam. Oksava 6.05, Karvoskylä 6.10, Nivala 6.48, Raudaskylä 7.09, Vähäkangas 7.25, Ylivieska 7.38.

YLIVIESKASTA ETELÄÄN.

Postijuna klo 3.26 ip. Sievi 3.49, Kannus 4.28, Kokkola 5.26.

Postijuna klo 12.55 yöllä. Sievi 1.18, Kannus 1.59, Kokkola 3.01.

YLIVIESKASTA POHJOISEEN.

Postijuna klo 4.17 yöllä. Kangas 4.34, Oulainen 4.50, Lappi 6.15, Oulu 7.10.

Matkustajajuna klo 1.49 ip. Kangas 2.06, Oulainen 2.31, Lappi 3.46, Oulu 5.10.

YLIVIESKA—KOKKOLA.

Sekajuna klo 8 ap. Sievi 8.33, Kannus 9.41, Kokkola 3.01.

KOKKOLA—YLIVIESKA.

Sekajuna klo 3.15 ip. Kannus 4.33, Sievi 5.10, Ylivieska 5.35.

IISALMESTA ETELÄÄN.

Postijuna klo 2.03 ip. Matkustajajuna klo 7.55 ill. Sekajuna klo 4.00 aam.

IISALMESTA POHJOISEEN.

Postijuna klo 2.45 ip. Matkustajajuna klo 10.25 ap. Sekajuna klo 8.10 ip.

1

Junien kulku.

Lähtee Oulusta: Postijuna etelään 12.30 i. p. pohjoiseen 5.03 i. p. Paikallislisajuna etelään 4.10 i. p. (saapuu Ylivieskaan 8.31 i. p.) Sekajuna pohjoiseen 7.10 a. p. (saapuu Tornioon 3.11 ip.) Tavarajuna etelään 10.50 a. p.

Saapuu Ouluun:

Postijuna etelästä 4.48 i. p. pohjoisesta 12.15 päim. Paikallislisajuna etelästä 9.06 a. p. (lähtier Ylivieskasta 4.30 a. p.) Sekajuna pohjoisesta 7.56 i. p. (päähtien Tornioista 12.00 p.) Tavarajuna etelästä 5.47 i. p. Remin—Tornion paikallislisajuna lähtee Tornioista 4.45 ip. ja saapuu Remiin 5.39 ip. — Lähtee Remistä 9 ap. ja saapuu Tornioon 9.52 a. p. Oulaisten—Roffolan paikallislisajuna lähtee Oulaista klo 5.32 a. p. ja saapuu Roffolaan 9 a. p. Lähtee Roffolasta 4.55 i. p. ja saapuu Oulaisiin 8.37 i. p.

2

Uusi aikataulu

astuu rautateillämme voimaan ensi kuun 15 p:nä. Aikataulun mukaan on Iisalmen—Ylivieskan väliselle rataosalle lisätty yksi matkustajajuna, joka lähtee Ylivieskasta klo 13.10 ja saapuu Iisalmeen klo 17.02. Iisalmeista lähtee tämä juna klo 11.52 ja saapuu Ylivieskaan klo 15.58. Toisten junien kulku muuttuu sikäli, että aamujuna Iisalmeen lähtee uuden aikataulun mukaan klo 9.10 ja päiväajuna klo 16.34. Iisalmeista saapuu päiväajuna klo 12.34 ja iltajuna klo 19.33. Ylivieskasta pohjoiseen lähtee päiväajuna klo 12.58 ja yöajuna klo 3.24 sekä Ylivieskasta etelään päiväajuna klo 16.22 ja yöajuna klo 2.24. Toiset aikataulussa esiintyvät muutokset ovat enemmän merkityksellisiä. — Julkaisemme aikataulun kokonaisuudessaan voimaantumispäivään mennessä.

6

Iisalmen—Ylivieskan radan aikataulu.

Tänään väliaikaiselle liikenteelle avattavaa rataa varten hyväksytty aikataulu.

Rautatiehallitus on hyväksynyt tänään väliaikaiselle liikenteelle avattavaa Iisalmen—Ylivieskan rataa varten seuraavan aikataulun:

Iisalmi—Ylivieska.

Henkilöjuna: Lähtee Iisalmeista 8.50 ap., Ylemmäiseltä 9.02, Kurenpolvelta 9.16, Runnilta 9.24, Honkarannalta 9.33, Ryönänjoelta 9.42, Kiuruvedeltä 9.57, Niemiskylästä 10.06, Aittojärveltä 10.19, Lavapuroilta 10.27, Komusta 10.40, Pyhäsalmita 10.54, Parkkimasta 11.10, Kuonalta 11.27, saapuu Haapajärveltä 11.43, lähtee Haapajärveltä 11.55, Oksavasta 12.08, Karvoskylästä 12.20, Nivalasta 12.38, Raudaskylästä 12.56, Vähäkankaalta 1.08, saapuu Ylivieskaan 1.20 ip.

Sekajuna: Lähtee Iisalmeista 3.10 ip., Ylemmäiseltä 3.23, Kurenpolvelta 3.40, Runnilta 3.51, Honkarannalta 4.02, Ryönänjoelta 4.12, Kiuruvedeltä 4.33, Niemiskylästä 4.45, Aittojärveltä 5.03, Lavapuroilta 5.13, Komusta 5.31, Pyhäsalmita 5.43, Parkkimasta 6.31, Kuonalta 6.51, saapuu Haapajärvelle 7.09, lähtee Haapajärveltä 7.25, Oksavasta 7.40, Karvoskylästä 7.54, Nivalasta 8.20, Raudaskylästä 8.40, Vähäkankaalta 8.54, saapuu Ylivieskaan 9.07 ip.

Ylivieska—Iisalmi

Henkilöjuna: Ylivieskasta 3.40 ip. Vähäkankaalta 3.53, Raudaskylästä 4.06, Nivalasta 4.24, Karvoskylästä 4.43, Oksavasta 4.54, saapuu Haapajärvelle 5.04, lähtee Haapajärveltä 5.19, Kuonalta 5.38, Parkkimasta 5.56, Pyhäsalmita 6.12, Komulta 6.26, Lavapuroilta 6.38, Aittojärveltä 6.46, Niemiskylästä 6.58, Kiuruvedeltä 7.12, Ryönänjoelta 7.22, Honkarannalta 7.31, Runnilta 7.40, Kurenpolvelta 7.48, Ylemmäiseltä 8.01, saapuu Iisalmeille 8.11 ip.

Sekajuna: Ylivieskasta 7.45 ap., Vähäkankaalta 8.00, Raudaskylästä 8.14, Nivalasta 8.40, Karvoskylästä 9.03, Oksavasta 9.15, saapuu Haapajärvelle 9.36, lähtee Haapajär-

3

Tiistaina, toukokuun 28. päivänä

Rautateiden aikataulu

26. 5. 1968 LUKIEN

JUNAT SAAPUVAT YLIVIESKAAN

ETELÄSTÄ	
Pikajuna Helsingistä	2.16
Pikajuna Helsingistä	6.00
Kiskoauto Seinäjoelta	11.44
Kiskoauto Kokkolasta	15.40
Kiskoauto Seinäjoelta	18.32
Pikajuna Helsingistä	19.14
Kiitojuna Helsingistä	20.50

JUNAT LÄHTEVÄT YLIVIESKASTA	
ETELÄÄN	
Pikajuna Helsinkiin	0.20
Kiskoauto Seinäjoelle	5.05
Kiitojuna Helsinkiin	10.08
Kiskoauto Seinäjoelle	11.45
Pikajuna Helsinkiin	13.10
Kiskoauto Seinäjoelle	16.10
Pikajuna Helsinkiin	20.18

POHJOISESTA	
Pikajuna Kemijärveltä	0.17
Kiskoauto Oulusta	8.40
(arkipäivisin)	
Kiitojuna Oulusta	10.05
Pikajuna Oulusta	13.06
Kiskoauto Oulusta	15.39
Kiskoauto Oulusta	18.57
Pikajuna Rovaniemeltä	20.10

POHJOISEEN	
Pikajuna Rovaniemelle	2.30
Pikajuna Kemijärvelle	6.08
Kiskoauto Ouluun	7.15
(arkipäivisin)	
Kiskoauto Ouluun	11.50
Kiskoauto Kemiin	15.44
Pikajuna Ouluun	19.20
Kiitojuna Ouluun	20.52

IDÄSTÄ	
Kiskoauto Iisalmeille	0.06
Kiskoauto Iisalmeille	11.33
Kiskoauto Iisalmeille	19.06

ITAAN	
Kiskoauto Iisalmeille	4.00
Kiskoauto Iisalmeille	9.20
Kiskoauto Iisalmeille	16.40

VALTIONRAUTATIIET

Lähempiä tietoja saa rautatieasemalta

7

Mikataulu

Dulun rautatien junille

1 päivästä Marraskuuta 1886 toistaiseksi.

Seinäjoki—Oulu.				Oulu—Seinäjoki.			
Posti- ja Sekajuna klo 161.	Tavarajuna 8.30n luon. maan. klo 471 p.			Posti- ja Sekajuna klo 162.	Tavarajuna 8.30n luon. maan. klo 472 p.		
e. pp.	j. pp.			e. pp.	e. pp.		
Seinäjoki läht.	6.29	2.20		Oulu läht.	7.15	8.50	
Rauhava tul.	8.	4.29		Rappi tul.	9.32	11.46	
						päiv.	
Seinäjoki läht.	8.12	4.39		" läht.	9.42	12.1	
Roffola tul.	12.29	9.55		j. pp.	j. pp.		
				Rannus tul.	2.13	6.1	
				göfortt.	"	6.16	
				Roffola tul.	4.5	8.15	
Roffola läht.	j. pp.	e. pp.		"	j. pp.	göfortt.	
Rannus tul.	12.35	5.20		"	e. pp.		
" läht.	2.7	7.16		Roffola tul.	4.13	5.5	
Rappi tul.	6.38	1.34		Roffola läht.	8.25	10.21	
" läht.	7.8	1.49		Rauhava tul.	8.40	10.31	
Oulu tul.	9.25	4.43		" läht.	10.20	12.37	
j. pp.	j. pp.			Seinäjoki tul.	j. pp.	j. pp.	

Muist. Tavarajuna klo 471 lähtee Seinäjoelta Roffolaan tiistaisin, tuorstaisin ja lauantaisin sekä jatkaa sieltä Ouluun keskiviikkoisin, perjantaisin ja sunnuntaihin. Tavarajuna klo 473 lähtee Oulusta Roffolaan maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin sekä jatkaa sieltä Seinäjoelle tiistaisin, tuorstaisin ja lauantaisin. Tulo- ja lähtöajat ovat määrätty Helsingin ajan mukaan.

Täydellisiä aikatauluja on asemilla myytävänä. Helsinki, liikennetietojen toimisto 13 p. Lokakuuta 1886.

Ernst Hedman.

Päärata yhdistää meidät Eurooppaan ja paikallisesti

Päärata kuuluu eurooppalaiseen TEN-T -ydinkäytävien verkostoon – ei siis enempää tai vähempää kuin Euroopan merkittävimpiin liikennekäytäviin. Pohjoisessa raideyhteys kytkee Suomen länteen Tornion ja Haaparannan kautta. Rail Nordica -hanke aloittaa eurooppalaisen raidelevyden suunnittelun pohjoisessa.

Päärata on Suomen rautatieverkon henkilö- ja tavaraliikenteen runko, joka ulottuu Helsingistä Tampereen ja Oulun kautta Tornioon. Liityntäyhteyksien kautta päärata liikuttaa käytännössä jokaista suomalaista ja koko Suomen teollisuutta. Sen varrella asuu yli puolet väestöstä ja syntyy kaksi kolmasosaa maan BKT:sta.

Pohjois-Pohjanmaalla pääradan kehittäminen on edunvalvonnan kärkikohde. Limingan ja Oulun välinen kaksoisraide näki vihdoinkin päivänvalon. Nyt painopiste kohdistuu Limingan ja Ylivieskan välille. Tärkeintä on saada hankkeen etenemään toteuttamalla yleis- ja ratasuunnitelmat ja edetä määrätietoisesti kohti investointipäätöstä. Tämä vaatii tuekseen elinkeinoelämän, alueen vaikuttajien ja asukkaiden tukea.

Suurten hankkeiden rinnalla on keskitettävä pääradan

ja siihen liittyvien ratojen kunnossapitoon ja pienennettävä korjausvelkaa systemaattisesti. Pistemäisillä ja nopeasti vaikuttavilla kehittämistoimenpiteillä on mahdollista lyhentää matka-aikaa ja vähentää liikenteen häiriöitä. Merkittävimmät toimenpiteet olisi tunnistettava välittömästi yhteistyössä liikenneoperaattorin ja väylän ylläpidosta vastaavien toimijoiden kanssa.

Päärataa yhdessä ja edelleen kehittämällä.

Jussi Rämetsä
maakuntajohtaja
Pohjois-Pohjanmaan liitto



Rata-asiat vaativat sitkeyttä ja hyvää yhteistyötä

Ylivieskan asema risteyskohanä pääradan ja lisälmen radan varrella on ollut ratkaiseva koko seudun kehitykselle. Rautatie on elinehto elinkeinoille, liikkumiselle ja huoltovarmuudelle. Siksi rata-asioiden edunvalvonta on puolueeseen katsomatta ollut aina alueemme edustajille tärkeää.

Ylivieskan vanhan rautatiesillan osalta hallitus teki tänä vuonna päätöksen sillan uusimisesta. Takana on monta vaalikautta kestänyt vaikuttaminen, jossa on tarvittu niin alueemme kuntia, liikenneverkosta vastaavia virkamiehiä sekä poliitikkoja. Olen myös itse pitänyt hanketta esillä tunnistuen uuden sillan valtavan merkityksen erityisesti elinkeinoelämälle. Hienoa, että hanke nyt toteutuu.

Välillä edunvalvontakysymykset ovat vaativampia ja edellyttävät vielä suurempaa pitkäjänteisyyttä sekä määrätietoisuutta. Se tarkoittaa keskusteluja, yhteydenpitoa ministeriöihin, virkamiehiin ja muihin päättäjiin sekä yhteistyötä alueen kuntien ja toimijoiden kanssa. Ilman jatkuvaa muistuttamista moni tärkeä hanke jäisi helposti sivuun.

Myös kaksoisraide ja lisälmen radan sähköistäminen ovat esimerkkejä siitä, miten pitkäjänteinen työ voi lopulta tuottaa tulosta. Rautateiden juhluvuonna on hyvä muistaa, että rata-asiat eivät etene itsestään. Ne vaativat sitkeyttä, yhteistyötä ja alueen äänen pitämistä kuuluviin – vuodesta toiseen.

Timo Mehtälä
Keskustan kansanedustaja
Haapavedeltä

Junalla on hauska matkustaa

Nykyjunalla matkustaminen on hyvinkin erilaista verrattuna vanhoihin juniin. Vaikka nykyjunat tarjoavat paremman ergonomian, hiljaisuuden ja digitaaliset palvelut, vanhoilla junilla on nostalgista arvoa vaikkakin ne olivat meluisampia ja alkeellisempia matkustusmukavuudeltaan.

Tunnelma

Vanhat junat: Itse avattavat ikkunat (luonnonilmanvaihto), avarat vaunut ja usein erilliset hyttiasastot. Höyry- ja dieselveturit. Tärinä oli voimakkaampaa, mikä kuului matkakokemukseen.

Nykyjunat: Ilmastoidut vaunut.

Siirtyminen lähes täyteen sähköistykseen on tehnyt matkustamisesta hiljaisempaa, tasaisempaa ja puhtaampaa. Ei kolinaa.

Tekniikka

Vanhat junat: Ei wifiä tai ei lainkaan pistorasioita. Vessat olivat usein alkeellisia.

Nykyjunat: Wi-Fi -yhteydet, pistorasiat jokaisella istumapaikalla ja reaaliaikaiset näyttötaulut, jotka kertovat matkan edistymisestä.

Palvelut

Vanhat junat: Buffetti tai konduktööri saattoi kiertää myymässä kahvia. Tavaratilaa oli

usein paljon -> erillinen matkatavaraosasto. Tupakointitilat vaunujen päädyissä.

Nykyjunat: Ravintolavaunut, perhepaikat, leikkipaikat lapsille, säädettävät istuimet, lemmikki-osastot ja työskentelyhytit.

Nopeus

Vanhat junat: Tyypillisesti 120-140 km/h hitaampi matkanteko.

Nykyjunat: Matka-ajat lyhentyneet huomattavaksi. Nopeus jopa 200-220 km/h.

Esteettömyys

Vanhat junat: Korkeat portaat, kapeat käytävät ja ovet.

Nykyjunat: Matala lattia, Inva-

WC:t ja pyörätuolinostimet.

Lippujärjestelmä

Vanhat junat: Pahvi- ja paperiset liput.

Nykyjunat: digitaaliset mobiililiput.

Pysähdykset

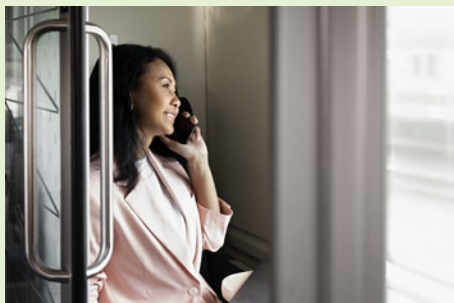
Vanhat junat: Vanhaan aikaan juna saattoi pysähtyä pienimmissäkin kylissä ja pysähtymisaika oli pidempi.

Nykyjunat: Nykyään junat pysähtyvät harvemmillä, suurimilla asemilla.

Teksti on tuotettu tekoälyn avulla, kuvat: VR



Nykyjunien nopeus on jopa 200-220 km/h.



Wifi-yhteydet mahdollistavat junassa työskentelyn vaikka erillisessä työskentelyhytissä.



Junien palvelutaso on noussut huomattavasti.



Tukea Yrityksille

Etsitkö tukea yrityksen kasvulle, uusia mahdollisuuksia alueelle tai kumppania kehittämiseen?

Elinvoimapalvelumme ovat täällä sinua varten – olit sitten yrittäjä, yhdistystoimija tai alueen asukas.

www.ylivieskanelinvoima.fi

Ohjaamo Ylivieska

15-29 -vuotiaille tukea, ohjausta ja neuvontaa

Avoimna ilman ajanvarausta: tiistai, keskiviikko ja torstai kello 13-16, muina aikoina ajanvarauksella (heinäkuu suljettu).

Rautatiekatu 3, toinen kerros

040 6810 570

ohjaamo@ylivieska.fi

Seuraa Instagramissa: ohjaamoylivieska





Asko Leppilampi Kasarmialueella.



Esa, Jukka ja Asko Leppilampi.

Historia ja tulevaisuus kohtaavat Ylivieskan asemanseudulla

Radanvarressa sijaitseva kasarmialue ja rautatieasema ovat merkittävä osa Ylivieskan historiaa. Tänä päivänä kunnostettu, yhtenäinen miljö ja yli satavuotiaat hirsirakennukset kertovat ajasta, jolloin rautatie merkitsi uutta kasvua ja kehitystä pienelle maalaispaikkakunnalle.

Ylivieskan kasarmialue on arvokas kulttuuriympäristö, mutta lukuisille ihmisille se on merkinnyt ennen kaikkea kotia. Yksi heistä on **Asko Leppilampi**, joka oli parivuotias perheen muuttaessa vuonna 1953 Ylivieskaan Suvannon rantaan. Asunto löytyi parin vuoden jälkeen kasarmialueelta, jos-

sa perhe asui vuoteen 1961 saakka, kunnes koitti paluu jokirantaan Arava-lainalla rakennettuun omakotitaloon.

Lapsuuden maisemat 1950-60-lukujen Ylivieskassa piirtyvät mieleen värikkäänä kasvuympäristönä.

– Kasarmialue oli huikea paikka kasvaa. Vilkaal-

la alueella oli paljon lapsia, ja aina löytyi kavereita, Leppilampi muistelee.

Naapurustossa syntyi ystävyksiä, mutta myös leikkimielistä kilpailua. Leppilammen mieleen ovat painuneet pallopelit, joissa kisattiin paremmuudesta paitsi keskenään myös muiden muassa mattipuhtolaisten kanssa. Isä, **Veikko Leppilampi**, oli alueen puuhämiehiä ja huolehti luistinaradan jäädyttämisestä palokunnalta lainatuilla letkuilla.

Rautatieläisten arki oli yhteisöllistä ja harrastustoimintaa

riitti, kuten oma soittokunta, jossa Asko Leppilampikin soitti klarinettia 10–11-vuotiaana pojankloppina. Radan takana sijainneessa kerhotalo Väinölässä järjestettiin juhlia, tapahtumia ja elokuvanäytöksiä.

– Kasarmi oli myös turvallinen asuinympäristö, jossa kaikki huolehtivat toisistaan, Leppilampi kertoo.

Rautatien läheisyys oli lapsille loputon ihmetyksen lähde. Vanhoja höyryvetureita ihailtiin, ja erityinen hupi oli laittaa kiskon päälle pennin kolikoita tai lyijysinettejä ja seurata,

kuinka juna liiskasi ne.

Nykyisin Lahdessa asuva Leppilampi on seurannut tyytyväisenä kasarmialueen kunnostamista nykyiseen asuunsa.

– Ylivieska on tehnyt kulttuuriteon, voisin näin entisenä ylivieskalaisena todeta. Alue näyttää hyvältä ja tuo paljon muistoja. Kasarmin kakaroiden leikit palautuvat yhä elävästi mieleen.

Aukeaman tekstit ja kuvat: Hanna Perkiö



Asko, Jukka, Esa ja Marttilan Chevrolet.

← Leppilammen veljekset.

Kasarmialueen kunnostus eteni sanoista tekoihin

Kasarmialue on viime vuosien aikana kokenut huomattavan muodonmuutoksen. Historiallisesti merkittävä alue on noussut uuteen arvoon kaupungin ja yrittäjien yhteistyöllä.

Kasarmialueen vanhan rakennusperinnön kohtalo ennätti olla pitkään epävarma. Lopullinen käännekohta oli vuonna 2021 hyväksytty kaava, jonka pohjalta kasarmialueen ja asemanseudun kehittäminen pääsi vauhtiin.

Alueella säilytettyihin rakennuksiin kuuluu viisi hirsirakennusta sekä vesitorni ja kellarirakennus. Kolme radanvarren taloa on jo kunnostettu, ja ne tarjoavat tiloja pienyrittäjille. Yksi rakennuksista toimii yhteiskäyttöisenä vuokratilana, Kasarminpuotina.

Vanhat talot reunustavat uutta Kasarmintoria, josta on muodostunut viihtyisä tapahtuma- ja kohtaamispaikka. Parhaillaan torialueesta kehitetään hanke-työllä ympärivuotisesti elävää ja veto-voimaista kohdetta.

Ylivieskan kaupunginarkkitehtina vuosina 2013–2024 toiminut **Risto Suikkari** näkee alueen arvon ennen kaikkea sen historiallisessa merkityksessä.

– Kasarmialue on keskeinen osa Ylivieskan syntyhistoriaa. Kauppala rakentui aikoinaan liikenteen risteyskohtaan. Täällä voi nähdä ja kokea historian merkkejä omin silmin sen sijaan, että lukisi niistä vain kirjoista, Suikkari sanoo.

Hän pitää tärkeänä, että alue on huomioitu kokonaisuutena, eikä pelkästään yksittäisinä rakennuksina. Muodonmuutoksen myötä myös asenteet ovat muuttuneet.

– Kun vanhat talot on saatu kuntoon, niihin ei enää suhtauduta häpeillen vaan ylpeydellä.



Risto Suikkari on eläkkeellä löytänyt asuntoautoilun. Sydäntalvi on kulunut tien päällä Etelä-Euroopassa, jonne puolison lisäksi ovat matkanneet mukana myös lemmikit.

Kuva: Riston kotialbumi

Kasarmialueen kunnostaminen lähti liikkeelle, kun Asemapäällikön talon katon korjaukseen saatiin Ely-keskuksen avustus. Matkan varrella on tarvittu aktiivisia viranhaltijoita ja päättäjiä, ja myös vuokralaisina toimivien yrittäjien rooli on ollut merkittävä.

Suikkarin mukaan ratkaisevaa on ollut se, että suunnitelmat on viety viime kädessä sanoista tekoihin. Vanhojen rakennusten pelastamisessa olennaista onkin tarttua vasaraan ja ryhtyä toimeen.

– Isoihin kysymyksiin voi tuntua hankalalta löytää kertaratkaisua, mutta Kasarmialueella lähdettiin liikkeelle aluksi pienin askelin. Kun Asemapäällikön talo saatiin kunnostettua edustavan näköiseksi, sama alettiin nähdä mahdolliseksi myös muiden talojen kohdalla. Samalla tunnistettiin alueen potentiaali.

Vanhassa asemarakennuksessa syntyy uusia tarinoita

Ylivieskan asemarakennus on saanut uuden elämän yrittäjien käytössä. Kunnostettu rakennus toimii nyt työtiloina ja palvelee edelleen myös junamatkustajia.

Ylivieskan asemarakennus on seisunut sijoillaan vuodesta 1886, eli yhtä pitkään kuin junat ovat kulleet Pohjanmaan radalla. Asemarakennus on yhä täynnä elämää, sillä hirsisten seinien suojissa toimii tällä hetkellä toistakymmentä pienyritystä.

Rakennuksen omistajaksi tuli kaksi vuotta sitten ylivieskalaisen **Petri Hyvärin** Kisko-Kiinteistöt Oy, joka hankki aseman huutokaupassa. Tuolloin tiloissa toimi VR:n ja Väyläviraston lisäksi muutama yritys, mutta uusi omistaja näki rakennuksessa mahdollisuuksia laajempaan toimintaan.

– Tämä on keskeisellä paikalla, ja sopivan kokoisille työtiloille on tar-

vetta. Vuokralaisia alkoi löytyä nopeasti, ja aivan uusiakin yrityksiä on aloittanut toimintansa täällä. Myös VR on yhä vuokralaisena, joten odotustila on matkustajien käytössä, Hyväri kertoo.

Sitä mukaa kun uusia vuokralaisia on tullut, asemarakennusta on huone kerrallaan remontoitu yrittäjien toiveiden mukaisesti. Myös rakennuksen julkisivu on kunnostettu Museoviraston ohjeistuksen mukaisesti.

– Isoimmat korjaustyöt on nyt tehty, mutta vanhassa rakennuksessa riittää kyllä aina kunnostettavaa, Hyväri toteaa.

Yleisö pääsee tutustumaan rautatieaseman kunnostettuihin tiloihin avoimien ovien päivässä 11.6.2026.



Petri Hyväri näki asemarakennuksessa paljon mahdollisuuksia, kun hän hankki sen omistukseensa kaksi vuotta sitten.

Ylivieska antaa kasvulle hyvät eväät

YLIVIESKA
kasvun ihmeitä

RAUTATEIDEN JUHLAVUOSI 2026

www.ylivieska.fi

YLIVIESKAN LIIKUNTAPALVELUT

NÄRHITIE 2

- Uimahalli
- Liikuntakeskus & tennishalli
 - tennis, sulkapallo, squash
 - salibandy
- Jäähalli
- Keilahalli
- Monipuoliset tilat kokousten, juhlien, tapahtumien ja messujen järjestämiseen
- Vuokrattavat maastopyörät

Tiedustelut ja varaukset
044 4294 472
liikunta@ylivieska.fi

[@ylivieskanliikuntapalvelut](https://www.instagram.com/ylivieskanliikuntapalvelut)

YLIVIESKA
Liikuntapalvelut



Kasarmin alueen asuinrakennuksia kesällä 1998.
Kuva: Ylivieskan kaupungin kotiseutuarkisto/Matti Melantien arkisto.



Joulun avajaiset Kasarmin torilla 2025.

Kasarmin alueen uudistukset

Kasarmin alue on Ylivieskan keskustan yhteydessä sijaitseva vanha rautatiealue, jota on viime vuosina uudistettu voimakkaasti. Alue on rakennettu pääosin 1900–1920-luvulla rautatieläisten asuintarpeita sekä rautateiden huoltoa ajatellen. Kasarmin alue on osa asemanseutua, johon liittyy rautapiha asemarakennuksineen. Uudistusten myötä myös asemarakennus on herännyt eloon ja siellä toimii useita paikallisia yrittäjiä.

Monien vaiheiden jälkeen Ylivieskan kaupunginvaltuusto hyväksyi alueen asemakaavan vuonna 2021. Toteutus alkoi pian ja alueelle rakentui muun muassa Kasarmintori, josta on tullut suosittu kaupunkilaisten ja vierailijoiden kohtaamispaikka. Torille rakennettiin näyttävä,

kioskirakennus ja paikoitustilaa - perheen pienimpiä ilahduttaa lisäksi oma leikkijuna. Rakentamisen yhteydessä kunnostettiin myös kasarmialueen rakennuksia ja vesitorni. Torialue voidaan tarvittaessa yhdistää myös laajemmaksi kokonaisuudeksi isompia tapahtumia varten. Esimerkiksi rautatiejuhlavuoden toritapahtuma järjestetään alueella 11.6.2026. Kasarmintorin ympärillä olevissa rakennuksissa on yritystoimintaa sekä Puoti, joka on vapaasti vuokrattavissa esimerkiksi yhdistysten ja yhteisöjen myyntitoimintaan. Puodin varustiedot löytyvät kaupungin verkkosivuilta.

Alueen kehittämisen ensimmäisen vaiheen voidaankin todeta olevan valmistunut ja on aika suunnata katse jatko-

kehittämiseen. Toisessa vaiheessa, eli jo tulevana kesänä, ympäristöä siistitään ja rakennuksia kunnostetaan lisää. Pyrkimyksenä on lisäksi siirtää Jumbo-höytyveturi sille kuululle paikalle pääradan ja Kasarmintorin läheisyyteen.

Myöhemmissä vaiheissa tavoitteena on, että asemakaavan mahdollistama asemanseudun lisärakentaminen käynnistyy, jolloin alueelle voisi tulla uusia asuin- ja liikerakentamista. Lisärakentaminen koskisi myös radan itäpuolta. Ydinkeskustan ja radan itäpuolen, jossa sijaitsee myös Savarin liikekeskusalue, yhdistää vuonna 2019 valmistunut kevyelle liikenteelle tarkoitettu rautatien alikulkutunneli. Sen välittömässä yhteydessä on Ylivieskan kau-



Kasarmin tori 2024.

pungin rakentama maksuton liityntäpysäköintialue, jossa on muun muassa kameravalvonta matkustajien pysäköintiä turvaamaan.

Pääradan rautatieasema ympäristöineen on Ylivieskan helmi, jota on laajalla yhteistyöllä

kehitetty ja rakennettu - näin tehdään myös jatkossa!

*Leena Löytynoja,
tekninen johtaja
Antto Lehto,
kaavasuunnittelija
Ylivieskan kaupunki*

Kasarmintorin toimintaa halutaan kehittää yhdessä

Ylivieskan kaupungin keskustassa sijaitseva Kasarmintori on toiminut tapahtumakeskukseksi jo monissa tilaisuuksissa. Kasarmintorin virallisia avajaisia vietettiin komeasti keväällä 2024. Heti ensimmäinen virallinen tapahtuma todisti sen, että uusi tori taipuu moneen – Portion Boys keräsi räntäsateesta huolimatta monituhatpäisen

yleisön.

Ylivieskan Kasarmintori on rautatieaseman läheisyydessä sijaitseva, historiallisesti arvokas, torialue. Sen kehitystarinaa on saatu seurata kolmisenkymmentä vuotta. Alun perin rautatieläisten asuinalueena toiminut Kasarminalue sai uuden elämän, kun kaupunki päätti vihdoin säilyttää ja kunnostaa

alueen. Siinä yhteydessä luotiin suunnitelmat uuden torin osalta ja ympärillä olevat yli sata vuotta vanhat rakennukset saivat uuden mahdollisuuden. Niistä on osa jo yritystoiminnassa ja vielä kaksi taloa odottaa kunnostustöitä ja toimijoita. Oman paikansa alueelta löytäneet rautatiemuseo, jonka suunnittelu etenee yhteistyössä eri toimijoiden

kesken.

Mutta kun kyseessä on torialue, kuuluu siihen oleellisuena osana myös torimyyjät. Niiden houkuttelemiseksi ja uusien torimyyjien löytämiseksi on tehty työtä mm. Kasarmintorin uusi aikakausi -hankkeen tiimoilta. Torimyyntin elävöittämiseksi on järjestetty erilaisia tapahtumia, joihin torimyyjille on tarjottu maksutonta osallistumista. Keski-ikä on ollut Ylivieskassa perinteinen toripäivä kesäaikaan ja sen pohjalta on järjestetty iltatoritapahtumia kahden vuoden aikana. Kesälle 2026 suunnitellaan isompia iltatoreja noin kerran kuukaudessa, jolloin torille on järjestetty myös erillistä ohjelmaa. Mutta toiveena on, että toritoiminta saataisiin vakiinnutettua ja sekä myyjät että ostajat löytäisivät torille.

- Tämä hankkeemme on ollut tässä hyvänä toimijana järjestämisessä näitä toritoimintoihin liittyviä käytänteitä. Yhteydenpito toritoimijoihin ja yleisen tiedottaminen ovat tärkeitä asioita, jotta myyjät ja ostajat

kohtaisivat, kertoo torihankkeen projektipäällikkö **Anja Takkunen**.

Kasarmintori on saanut paljon hyvää palautetta kävijöiltä. Kasarmintorin alue on ylivieskalaisille tärkeä, historiallinen paikka, johon monilla liittyy joko henkilökohtaisia tai sukulaisten kokemuksia.

- Torihankkeen nimi: Kasarmintorin uusi aikakausi pitää hyvin sisällään perusajatuksen. Kasarmintorilla on arvokas historia, mutta me haluamme tehdä myös uutta historiaa. On hienoa huomata, millainen yhteisö on syntynyt Kasarmin ja rautatieaseman ympärille – alueen yrittäjät ovat valtava rikkaus Ylivieskalle, toteaa Anja Takkunen.



Kasarmintori.



Vanha vesitorni Kasarmin alueella.



Teksti ja kuvat: Anja Takkunen