

Etelä-Pohjanmaan pyöräliikenneverkko selvitys



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO
Regional Council of South Ostrobothnia

Etelä-Pohjanmaan liitto

Etelä-Pohjanmaan pyöräliikenneverkkoselvitys

ISBN 978-951-766-436-3 (verkkojulkaisu)

ISSN 2670-2266

Julkaisu B:107

Julkaisuvuosi 2022

www.epliitto.fi

Selvityksen ovat laatineet

Anna Marttila ja Annariikka Nikupeteri



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO

Regional Council of South Ostrobothnia

Sisällysluettelo

1. Tausta ja tavoitteet
 2. Pyöräliikenneverkon nykytila Etelä-Pohjanmaalla
 - 2.1 Pyöräilyn tulevaisuudennäkymät Etelä-Pohjanmaalla
 - 2.2 Pyörämatkailu Etelä-Pohjanmaalla
 3. Hankkeet ja suunnitelmat
 - 3.1 Pyöräliikenneverkon kehittämistarpeet kunnissa
 - 3.2. Etelä-Pohjanmaan alemman tieverkon merkitsevyysanalyysi
 4. Analyysi pyöräliikenteen yhteystarpeista
 - 4.1 Pisteytyksen tulokset
 - 4.2 Analyysin tulokset
 5. Yhteenveto
- Liitteet
- Lähteet



1. Tausta ja tavoitteet

Pyöräliikenneverkkoselvityksen tarkoituksena on tukea Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050:n kaavoitusprosessia tarjoamalla tietopohjaa maakunnan pyöräliikenneverkon nykytilasta. Pyöräliikenneverkkoa ei ole aikaisemmin huomioitu Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa. Muissa maakuntakaavoissa pyöräilyyn liittyviä merkintöjä on jonkin verran, esimerkiksi Pohjanmaalla ohjeellinen pyöräilyreitti, Kymenlaaksossa ylimaakunnallinen pyöräilyreitti ja Pohjois-Pohjanmaalla kevyen liikenteen yhteystarve.

Pyöräilyverkon huomioiminen uudessa maakuntakaavassa perustuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne12) tavoitteisiin, kuten ihmisten mahdollisuuteen valita kestävämpiä liikkumismuotoja, sekä Etelä-Pohjanmaan maakuntastrategian ja liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin tukemalla ilmastotyötä kestäväen liikkumisen keinoin. Kevyen liikenteen edellytyksiä halutaan parantaa myös Liikenne- ja viestintäministeriön valtakunnallisella kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmalla. Edistämishjelman tavoitteiden toimenpiteisiin kuuluu esimerkiksi valtakunnallisen kaupunkien ja taajamien välisten pitempimatkaista pyöräliikennettä palvelevan pyörätieverkon kehittäminen.

Valtioneuvoston selonteossa kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta nousivat esiin tavoitteet pyöräilyn ja kävelyn toimintaedellytysten parantamisesta. Tämä kertoo ilmastotavoitteiden saavuttamisen ja energiatehokkuuden parantamisen tärkeydestä. Selonteossa on

todettu henkilöautoille vaihtoehtoisten liikennemuotojen infran kehittämisen olevan tärkeä sekä kuntien että valtion tehtävä. Pyöräilyn tuomista terveyshyödyistä huolimatta pyöräily voidaan mieltää myös turvallisuutensa kannalta vaativana liikennemuotona. Pyöräilyyn ja sen infrastruktuurin laatuun panostaminen edistää kuitenkin pyöräilyn turvallisuutta. Pyöräliikenneverkon sisällyttäminen Etelä-Pohjanmaan liikenteen ja alueidenkäytön suunnitteluun ei ole siis ainoastaan ajankohtaista, vaan hyvin oleellista kestäväen tulevaisuuden, liikenneturvallisuuden parantamisen ja kansanterveyden kannalta.

Väylän julkaiseman vuoden 2021 Valtakunnallisen pyöräliikenneverkon esisuunnitelman (65/2021) mukaan pyöräliikenteen toiminnallinen luokittelu jaetaan valtakunnalliseen, maakunnalliseen ja seudulliseen tasoon. Tässä selvityksessä keskitytään maakunnalliseen tasoon, jolla pyöräily on pääasiassa pidempiä työmatkoja, harrastuspyöräilyä ja pyörämatkailua. Selvityksessä ei ole ollut tarkoitus selvittää harrastereittejä, kuten maastopyöräreittejä. Maakunnallisella tasolla seudulliset verkot yhdistyvät toisiinsa ja voivat tarjota rengasreittejä. Valtakunnallisella tasolla ei yleensä ole tarvetta erillisille pyöräväylille, mutta maakunnallisella tasolla niiden tarve riippuu käyttäjämäärästä ja muusta liikenteestä.

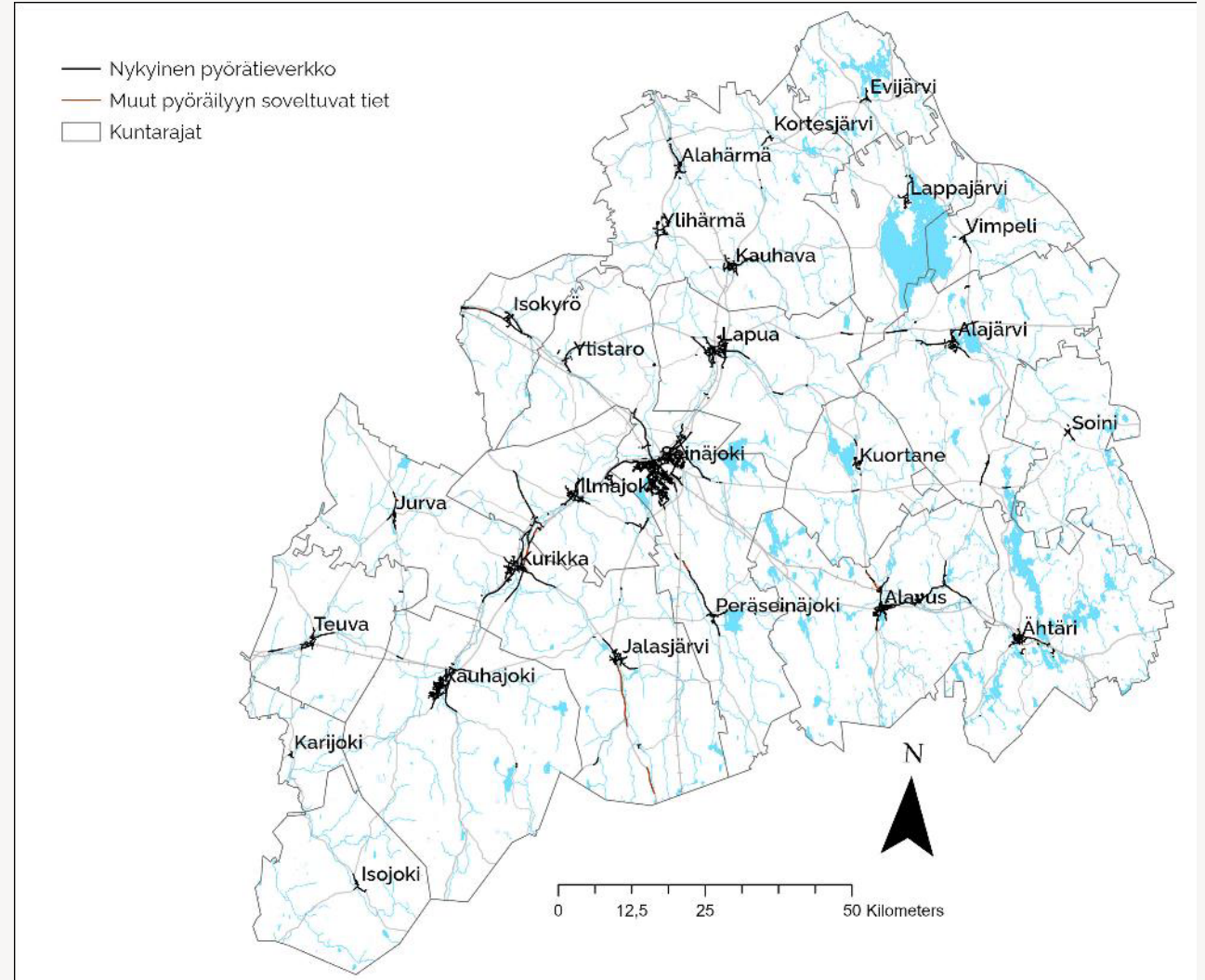
Pyöräliikenneverkkoselvityksen tavoitteena on tarkastella Etelä-Pohjanmaan pyöräliikenneverkon kattavuutta ja seudullisten pyöräliikenneväylien potentiaalia, vahvistaa pyöräliikenteen edellytyksiä toimivana liikkumismuotona ja edistää pyörämatkailun asemaa Etelä-Pohjanmaalla. Tavoitteet edellyttävät seudullisten yhteyksien yhteensovittamista. Selvityksessä toteutetaan analyysi Etelä-Pohjanmaan pyöräliikenneverkon yhteystarpeista, jonka pohjalta on mahdollista kehittää maakunnallisen tason pyöräliikenneverkkoa.

2. Pyöräliikenneverkon nykytila Etelä-Pohjanmaalla

Tällä hetkellä pyöräliikenneverkko Etelä-Pohjanmaalla on kattavin taajamien sisällä ja kuntakeskusten välisiä yhteyksiä ei ole käytännössä ollenkaan. Pyörätieverkoston laajuudessa on suuria eroja kuntien välillä.

Kattavimmat pyörätieyhteydet asutuskeskusten välillä Etelä-Pohjanmaalla ovat Alavudella, Ilmajoella, Isossakyrössä, Kurikassa sekä Seinäjoella. Näissä kunnissa on useampia taajama-kylä- tai taajama-taajamayhteyksiä. Asukasluvultaan pienimmissä kunnissa (Evijärvi, Isojoki, Karijoki, Soini, Vimpeli) pyöräteitä on lähes ainoastaan keskustaajamassa. Hieman suuremmissa kunnissa (Alajärvi, Kauhajoki, Kauhava, Kuortane, Lappajärvi, Lapua, Teuva, Ähtäri) pyöräteitä on myös jonkin verran kylissä.

Selvityksen pyöräliikenneverkon nykytilan aineisto pohjautuu Digiroad-aineistoon, joka on kuitenkin osittain puutteellinen. Se sisältää ainoastaan autotiestä selkeästi erillään olevat pyörätiet eikä esimerkiksi sellaisia pyöräteitä, jotka on tasoerotettu autotiestä. Näitä puutteita on pyritty täydentämään esimerkiksi tarkastelemalla erilaisia karttapalveluja. Lisäksi täydentävänä aineistona on käytetty Karttakeskuksen Retkeily GT-karttaa, joka sisältää valtakunnallisia sekä maakunnallisia pyörämatkailureittejä ja tiedon kulkeeko reitti pyörätiellä vai ajoradalla.



Kuva 1. Etelä-Pohjanmaan pyörätieverkon nykytila. (Lähteet: Digiroad/Väylävirasto 2021; Retkeily GT, Karttakeskus 2015; Ilmakuva/Maanmittauslaitos)

2.1 Pyöräilyn tulevaisuudennäkymät Etelä-Pohjanmaalla

Väyläviraston Henkilöliikennetutkimuksen 2016 (2018) mukaan Etelä-Pohjanmaalla liikkuminen nojaa vahvasti henkilöautoiluun koko maan keskiarvoon verrattuna. Kävelyn ja pyöräilyn yhteenlasketussa osuudessa Etelä-Pohjanmaa jää hieman alle koko maan keskiarvon. Pyöräilyn kulkutapaosuus kaikesta henkilöliikenteestä on kuitenkin Etelä-Pohjanmaalla maan keskiarvoa suurempi. Etelä-Pohjanmaalla se on 11 %, kun koko maassa luku on 8 %. Tuloksiin vaikuttavat Etelä-Pohjanmaan maankäyttö ja yhdyskuntarakenne sekä liikkumistottumukset ja maakunnan autoistuminen.

Sähköpyörien suosion kasvu voi vaikuttaa osaltaan pyöräilyn infrastruktuurin suunnitteluun, sillä sähköavusteinen pyörä mahdollistaa entistä pidempien pyörämatkojen tekemisen. Sähköpyöräilyn ja erilaisten sähkökäyttöisten kulkuneuvojen kuten sähköpotkulautojen yleistyminen täytyykin tulevaisuudessa ottaa huomioon liikenneturvallisuudessa ja –suunnittelussa. Pyöräteiden infrastruktuurin kehittäminen voi palvella myös esimerkiksi mopoilijoita niillä pyöräteillä, joilla mopoilu on sallittu.

Liikenne- ja viestintäministeriön Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on asetettu vuoden 2030 tavoitteeksi lisätä kävely- ja pyörämatkojen määrää 30 % verrattuna nykytilaan. Pyöräilyä tukevan infrastruktuurin lisäksi tavoitetta on tuettava myös muuttamalla asenneilmapiiriä enemmän pyöräilyä suosivaksi.



Kuva 2. Sähköpyöräilyn suosio on kasvanut. Sähköpyörä voi innostaa myös harvemmin liikkuvia ihmisiä pyöräilemään (Cairns ym. 2015).

2.2 Pyörämatkailu Etelä-Pohjanmaalla

Pyörämatkailun suosion kasvu näkyy Etelä-Pohjanmaalla monissa hankkeissa. Visit Lakeudella on käynnissä Etelä-Pohjanmaan pyöräilyreittien suunnitteluhanke, jonka on arvioitu valmistuvan vuoden 2022 loppuun mennessä. Hankkeen tavoitteena on suunnitella vapaa-ajan pyöräilyreittejä. Reittien suunnittelussa hyödynnetään jo olemassa olevia pyöräily- sekä maastopyöräilyreittejä sekä kelkkailureittejä.

Etelä-Pohjanmaan kunnat ovat yhdessä Leader-hankeryhmien kanssa tehneet useita pyörämatkailuun ja maastopyöräilyyn liittyviä reittikokonaisuuksia. Esimerkiksi Lappajärven ympärille on valmisteltu erilaisia kulttuuri- ja matkailupyöräreittejä Aisaparin Leader-toiminnan johdolla. Reitit kulkevat pääasiassa maanteiden pientareilla, joten erillistä infrastruktuuria pyöräilyyn ei ole. Toinen esimerkki matkailuun ja vapaa-aikaan tarkoitetuista pyöräilyreiteistä ovat pyörämatkailuun sekä maastopyöräilyyn suunnitellut reitistöt, joita on toteutettu mm. Lauhanvuoren Geoparkin ja kansallispuiston alueelle.

Yksi valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman keskeisimmistä tavoitteista on pyörämatkailun kehittäminen, sillä pyörämatkailun arvioidaan lisääntyvän koko Euroopan alueella. EuroVelo on Euroopan laajuinen pyöräilyreitiverkosto, joka koostuu 17 reitistä, joiden yhteispituus on yli 90 000 km. Reiteistä neljä kulkee Suomen kautta, mutta ei kuitenkaan Etelä-Pohjanmaan maakunnassa. Lähimpänä Etelä-Pohjanmaata kulkeva EuroVelo-reitti on numero 10, joka kulkee Suomen rannikkoa myötäillen.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa mainitun toimenpiteen mukaan pyörämatkailua tulisi edistää Suomessa systemaattisesti ja huolehtia, että edistämiseksi on riittävästi henkilö- ja muita resursseja. Erityisesti pyörämatkailun tärkeys korostuu maaseudulla, sillä se auttaa vahvistamaan maaseudun elinvoimaisuutta. Valtakunnalliset pyörämatkailureitit tulisi merkitä maastoon ja reittien markkinoinnin sekä käytettävyyden parantamiseen voidaan hyödyntää digitalisaatiota. Valtakunnalliset pyörämatkailureitit kattavatkin jo Etelä-Pohjanmaan kohtuullisen hyvin, mutta ei ole tiedossa miten niitä on merkitty maastoon.



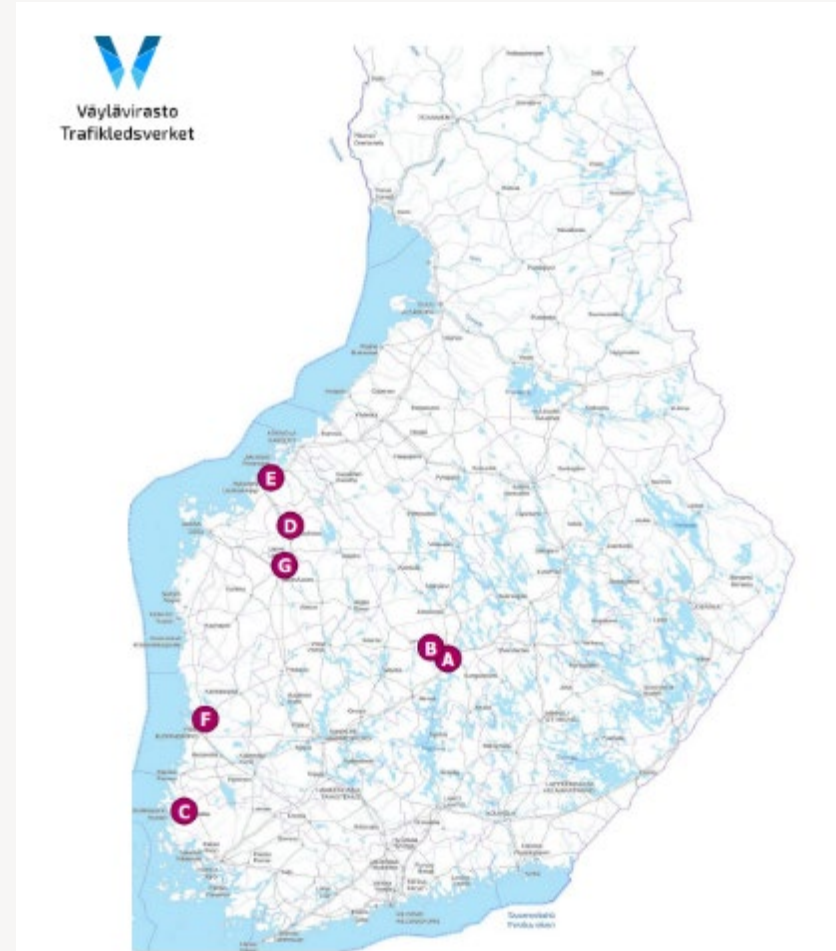
Kuva 3. Pyörämatkailun kehittäminen on yksi valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman keskeisiä tavoitteita.

3. Pyöräilyn hankkeet ja suunnitelmat Etelä-Pohjanmaalla

Etelä-Pohjanmaan kunnissa on tehty viime vuosina kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeita ja strategioita selvittämään pyöräliikenneverkon nykytilaa ja kehittämistarpeita. Esimerkiksi Seinäjoella laadittiin vuosille 2012-2015 pyöräilystrategia, joka päivitettiin vuonna 2018 ja nimettiin pyöräilyn edistämishankkeeksi. Kauhavalla on tehty kävelyn ja pyöräiliikenteen strategia vuonna 2022. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeita on vuonna 2021 valmistunut Kauhajoella, Kurikassa ja Lapualla.

Lisäksi liikenneturvallisuussuunnitelmissa on mainittu pyörätieverkoston kehittämistarpeita. Uusimmat liikenneturvallisuussuunnitelmat Etelä-Pohjanmaalla ovat Seinäjoen liikenneturvallisuussuunnitelma vuodelta 2021, Kauhavan liikenneturvallisuussuunnitelma vuodelta 2020 ja Suupohjan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma vuodelta 2018.

Väyläviraston investointiohjelmassa vuosille 2022–2029 on esitetty kehittämishanke "Seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla". Tähän liittyen Väylävirastossa on pyritty selvittämään pidemmän yhteysvälin pyörätiehankkeita, joiden merkitys pyöräilyn lisäämiseen olisi suuri. ELY-keskukset esittivät pyörätiehankkeita, joista osa valittiin kehittämishankkeeseen. Etelä-Pohjanmaalta ehdolla olivat Nurmo – Lapua, mt 7041; Kauhava, kt 63; Kauhava, Mt 733 sekä Alavus – Tuuri, yhdystie 7054. Näistä kaksi ensimmäistä valittiin kehittämishankkeeseen.



Kuva 4. Väyläviraston kehittämishankkeeseen Etelä-Pohjanmaalta valitut kohteet D: Kauhava, kt 63 ja G: Nurmo – Lapua, mt 7041. Lähde Väylävirasto

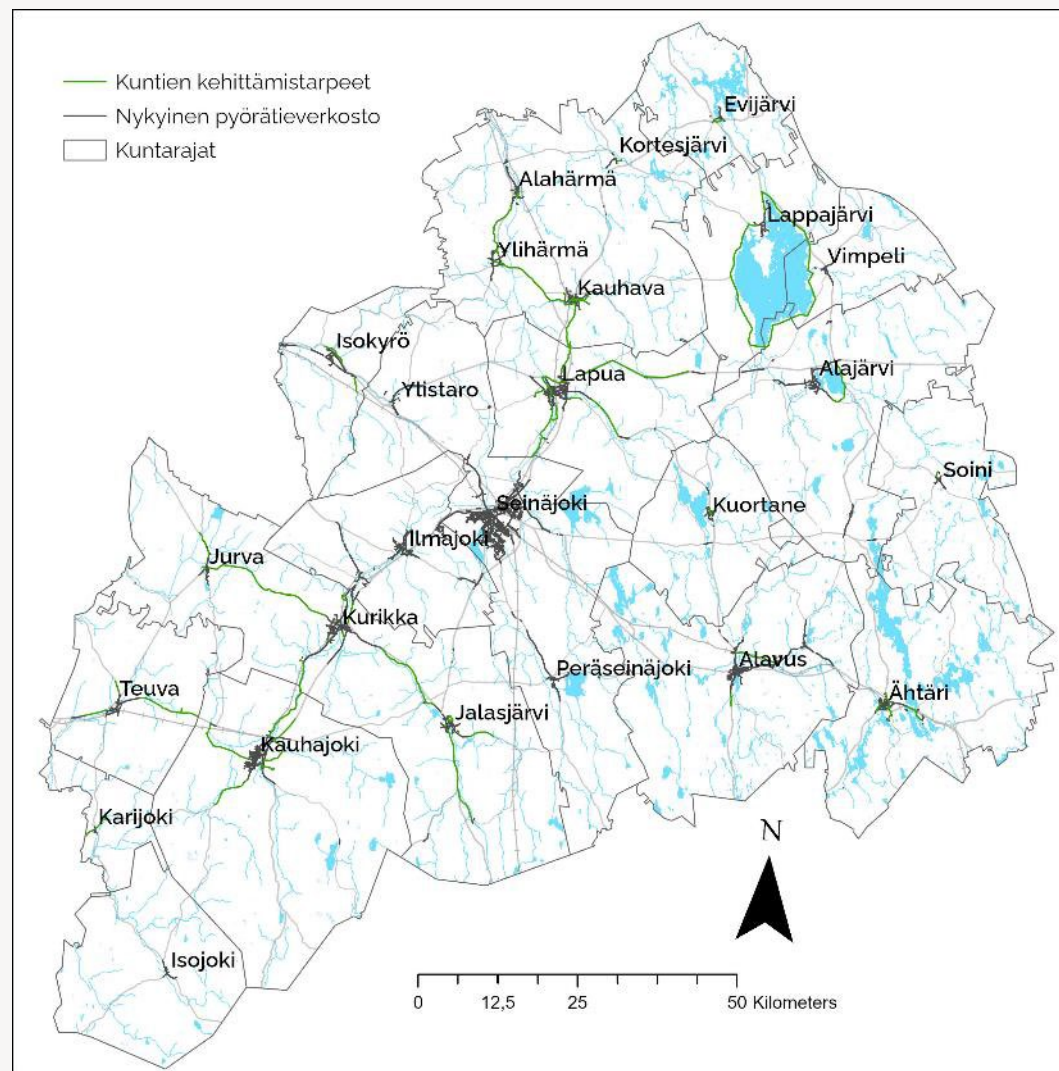
3.1 Pyörätieverkon kehittämistarpeet kunnissa

Selvitystä varten tarkasteltiin kuntien tavoitteita pyöräliikenneverkon suhteen eri lähteistä. Tärkeimpiä lähteitä olivat Etelä-Pohjanmaan kunnille tehty kysely liikenteen kehittämistarpeista vuoden 2020 lopulla, liikenneturvallisuuksuunnitelmat sekä kuntien omat selvitykset pyöräilyyn liittyen.

Viereinen kartta sisältää lähteissä mainitut pyöräilyn parannustarpeet. Mukana on niin erillisen pyörätien rakentamista kuin pyöräilyedellytysten parantamista rinnakkaisteilla. Kartalta erottuvat selkeimmin kunnat, joilla on kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tai muu vastaava suunnitelma.

Suurin osa lähteissä mainituista toimenpiteistä kohdistui lyhyille tienpätkille. Yksi eniten esiin nousseista syistä toimenpiteille oli koulumatkojen turvallisuuden parantaminen. Kuitenkin myös yhteyksiä naapurikuntiin kaivattiin. Kuntien vastauksissa nousi esiin tärkeinä kehittämissuunnitelmia myös mm. asutuskeskusten liittäminen kuntakeskuksien pyörätieverkkoon, matkaketjujen sujuvoittaminen, pyöräilyn turvallisuuden lisääminen esimerkiksi alikulkujen avulla sekä matkailua palvelevien pyörävylien kehittäminen.

Kunnista Ilmajoelta, Isojoelta ja Vimpelistä ei oltu vastattu liikenteen kehittämistarpeiden kyselyyn. Osittain kyseisten kuntien pyörätieverkon kehittämistarpeista saatiin kuitenkin tietoa vuoden 2022 kyselyssä Alemman tieverkon merkitsevyysanalyysin yhteydessä.



Kuva 5. Pyörätieverkon kehittämistarpeet kunnissa

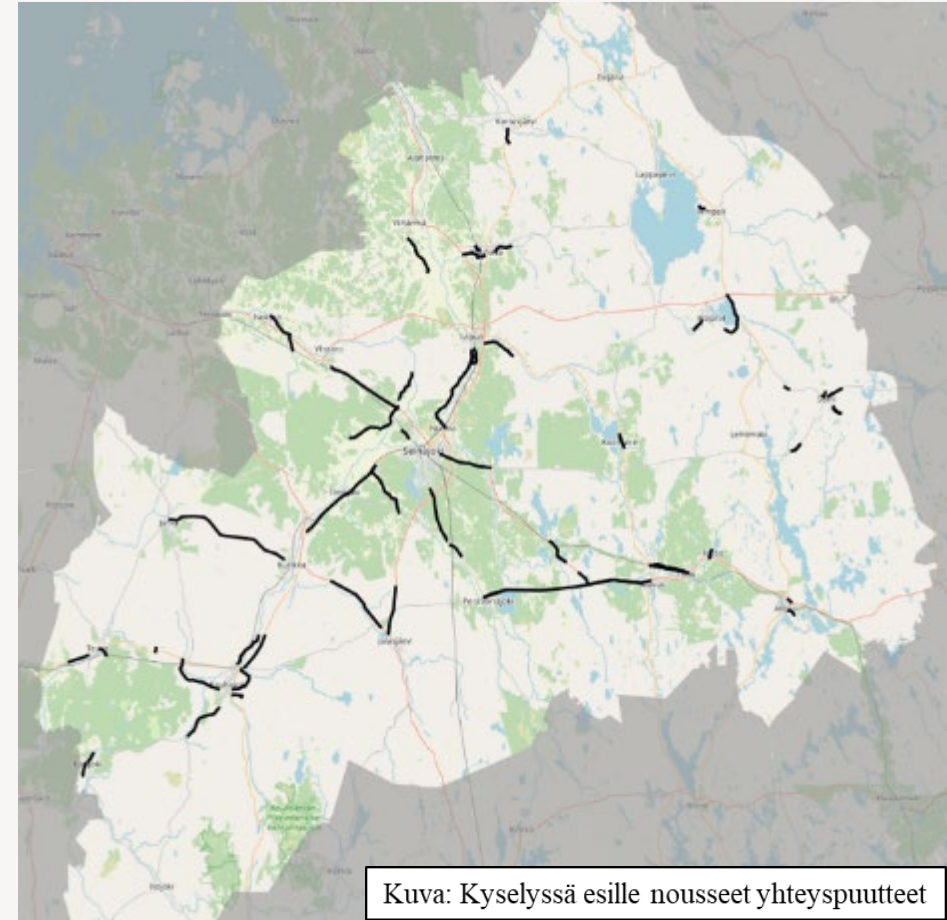
3.2 Etelä-Pohjanmaan alemman tieverkon merkitsevyysanalyysi 1/2

Pyöräliikenneverkkoselvityksen kanssa samanaikaisesti Etelä-Pohjanmaalla on tehty alemman tieverkon merkitsevyysanalyysiä opinnäytetyönä Ramboll Finland Oy:ssä. Selvityksen tarkoitus oli kartoittaa alemman tieverkon sekä siihen kytkeytyvän jalankulku- ja pyörätieverkon merkittävyyttä eri tekijöiden perusteella.

Selvityksen yhteydessä tehtiin sidosryhmäkysely alemman tieverkon yhteyksien merkittävyydestä ja kunnostamistarpeista. Kyselyssä saatiin yhteensä 160 vastausta koskien jalankulku- ja pyörätieverkkoa. Kyselyn vastauksista saatiin tietoon jalankulku- ja pyöräteihin liittyviä laatu- ja yhteyspuutteita ja vaaranpaikkoja sekä merkityksellisiä jalankulku- ja pyöräteitä.

Kyselyn vastauksissa esiintyneet perustelut jalankulku- ja pyörätieverkon kunnostustarpeista liittyivät etenkin teiden vilkkaaseen liikenteeseen ja raskaisiin ajoneuvoihin, teiden kapeuteen sekä pientareen kapeaan leveyteen ja koululais- sekä senioriliikenteeseen.

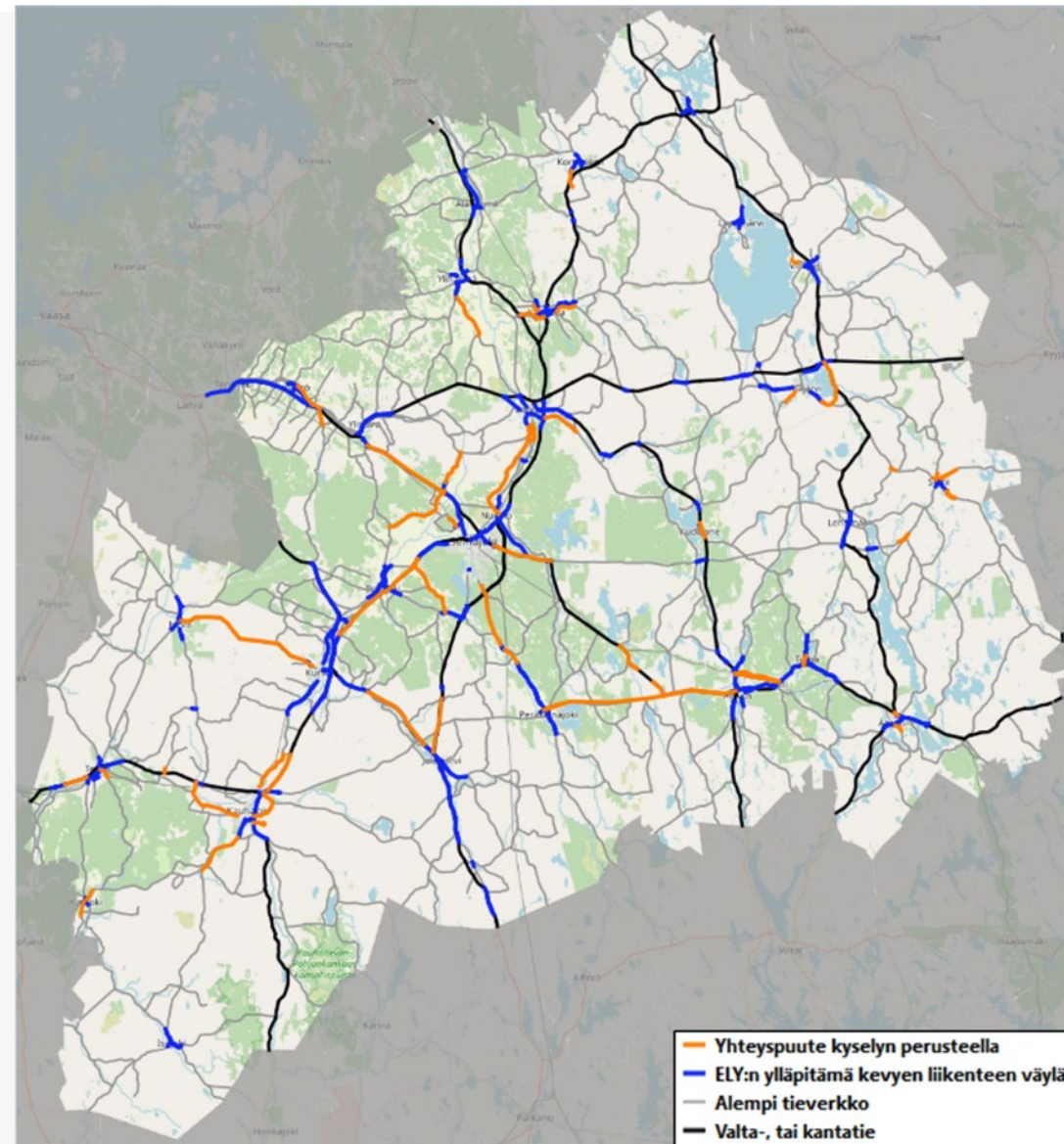
Kyselyn vastauksista 25 % oli osoitettu merkityksellisiin jalankulku- ja pyörätieyhteyksiin, 43 % vastauksista liittyi yhteyspuutteisiin, 8 % vastauksista liittyi laatu- ja yhteyspuutteisiin ja 24 % vastauksista liittyi vaaranpaikkoihin.



Kuva 6. Kyselyssä esiin nousseet yhteyspuutteet

Etelä-Pohjanmaan alemman tieverkon merkitsevyysanalyysi 2/2

Alemman tieverkon merkitsevyysanalyysin sidosryhmäkyselyn vastausten pohjalta työssä nousi esiin selkeitä yhteyspuutteita etenkin Seinäjoen ja Kurikan kuntien alueilla.



Kuva 7. Alemman tieverkon merkitsevyysanalyysin sidosryhmäkyselyn vastauksissa esiinnousseet jalankulku- ja pyöräilyverkon yhteyspuutteet sekä ELY:n ylläpitämä kevyen liikenteen väylä.

4. Analyysi pyöräliikenteen yhteystarpeista

Etelä-Pohjanmaan maakunnallisen pyöräliikenneverkon kehittämistä varten huomio kiinnitettiin kunta- ja alakeskusten välisten reittien tarkasteluun kaupunkikeskusten sisäisten reittien sijaan. Tarkastelussa huomioitavien reittien pituus rajattiin noin 30 kilometriin. Tarkasteltavista reiteistä pisin oli 33 kilometriä. Tarkasteltavia reittejä oli yhteensä 32.

Reittien merkittävyyttä arvioitiin viiden tekijän avulla. Tekijöitä ovat:

1. keskusten välinen etäisyys eli reitin pituus
2. liikennemäärä reitin varrella
3. taajamien väestöpisteet
4. taajamien välisten asukkaiden määrä
5. taajamien työpaikkapisteet

Keskusten välisessä etäisyydessä huomioitiin lyhin mahdollinen reitti. Liikennemäärä-tekijäksi valittiin välin pienimmän ja suurimman keskimääräisen vuorokausiliikenteen keskiarvo. Liikennemäärä katsottiin pääasiassa valta- ja kantateiden mukaan. Jos tiellä oli rinnakkaisteitä, teiden liikennemäärät laskettiin yhteen.

Tekijät 3.-5. perustuvat Etelä-Pohjanmaan aluerakenneselvitykseen. Aluerakenneselvityksen väestöpisteet koostuvat vuoden 2019 väkimäärästä, vuosien 2000-2019 väestönmuutoksesta, alle 18-vuotiaiden osuudesta sekä työikäisten osuudesta. Pyöräliikenneverkon analyysiä varten reitin päätepestetaajamien väestöpisteet laskettiin yhteen.

Lisäksi huomioitiin näiden kahden taajaman välillä sijaitsevien taajamien ja kylien väestö laskemalla niiden asukasmäärät yhteen aluerakenneselvityksen aineiston perusteella. Päätepestetaajamien työpaikkapisteet laskettiin yhteen samoin kuin väestöpisteet. Aluerakenneselvityksessä työpaikkapisteet koostuivat työpaikkojen määrästä vuonna 2017 sekä työpaikkojen lukumäärän muutoksesta vuosina 2000-2017.

Analyysissä tekijöiden lukuarvoista laskettiin kvartiilivälit, jonka perusteella tekijät pisteytettiin. Paras luokka sai neljä pistettä ja huonoin yhden pisteen. Jokainen 32 reitistä sai pisteitä välillä 1-4 kaikille viidelle tekijälle. Lopuksi laskettiin yhteen reittien viiden tekijän pisteet, jolloin pistemääräksi tuli maksimissaan 20 pistettä. Analysoidusta reitistä puolet eli 16 kappaletta parhaat pisteet saanutta reittiä esitellään tarkemmin selvityksen kohdekorteissa liitteessä 1 ja pisteytysrajat liitteessä 2.

4.1 Reittien pisteytyksen tulokset

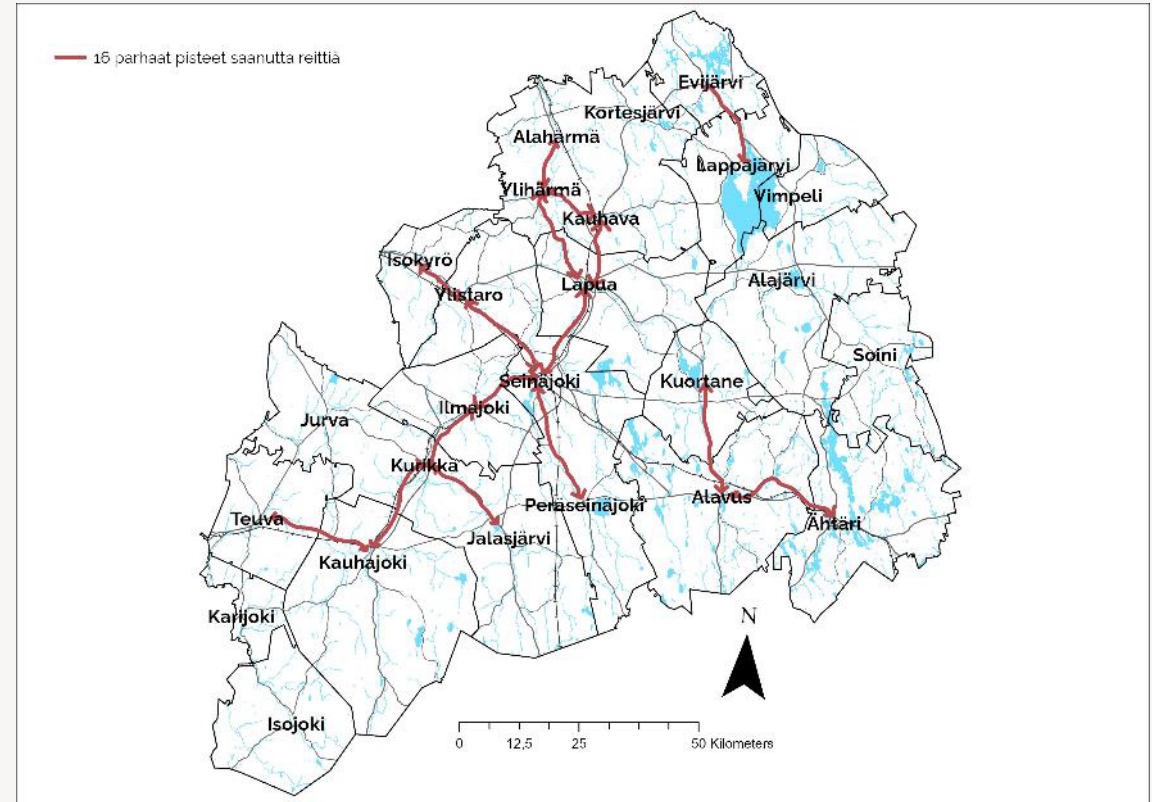
Reitti	Keskustojen väliset etäisyyspisteet	Liikennemäärän pisteet	Väestön pisteet	Asukkaiden pisteet	Työpaikkojen pisteet	Luokittelupisteet yhteensä
Ilmajoki - Seinäjoki	4	4	4	4	4	20
Kurikka - Ilmajoki	4	4	4	4	4	20
Kauhajoki - Kurikka	3	4	3	4	4	18
Kurikka - Jalasjärvi	3	4	3	4	4	18
Seinäjoki - Lapua	2	4	4	3	4	17
Seinäjoki - Ylistaro	2	4	4	4	3	17
Lapua - Kauhava	4	4	4	1	3	16
Lapua - Ylihärmä	3	3	4	2	4	16
Alavus - Kuortane	2	3	2	4	4	15
Kauhava - Ylihärmä	4	3	3	2	3	15
Ylihärmä - Alahärmä	4	3	3	1	4	15
Alavus - Ähtäri	1	3	3	4	3	14
Seinäjoki - Peräseinäjoki	1	3	4	3	3	14
Ylistaro - Isokyrö	4	4	2	1	3	14
Lappajärvi - Evijärvi	4	1	2	3	3	13
Teuva - Kauhajoki	2	2	2	4	3	13
Alajärvi- Vimpeli	3	3	3	2	1	12
Jalasjärvi - Peräseinäjoki	3	3	2	1	3	12
Lapua - Ylistaro	1	2	4	1	3	11
Peräseinäjoki - Alavus	1	2	3	2	3	11
Ylistaro - Ilmajoki	2	2	3	2	2	11
Kuortane - Alajärvi	1	2	2	3	2	10
Vimpeli - Lappajärvi	3	1	2	3	1	10
Evijärvi - Kortesjärvi	4	1	1	1	2	9
Karjajoki - Kauhajoki	1	2	1	3	2	9
Kurikka - Jurva	2	1	2	2	2	9
Alahärmä - Kortesjärvi	3	2	1	1	1	8
Isojoki - Karjajoki	1	1	1	3	2	8
Jurva - Teuva	2	1	1	3	1	8
Kortesjärvi - Kauhava	2	2	1	2	1	8
Soini - Alajärvi	1	1	3	2	1	8
Karjajoki - Teuva	3	1	1	1	1	7

Taulukko 1. Reittien arvotuksessa käytettyjen tekijöiden pisteytyksessä saamat arvot.

4.2 Analyysin tulokset

Analyysissä kaksi reittiä (Ilmajoki-Seinäjoki ja Kurikka-Ilmajoki) sai täydet 20 pistettä. Seuraavaksi korkeimmalle ylsivät 18 pisteellä Kauhajoki-Kurikka ja Kurikka-Jalasjärvi. Lopulliseen tarkasteluun kaikista reiteistä valittiin 16 parhaimmaksi yltänyttä reittiä. Tarkastelua varten reiteistä tehdään selvityksen yhteydessä kohdekortit (liite 1).

Parhaimmat pisteet saaneet reitit sijoittuvat pääasiassa Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava akselille, joka on myös tunnistettu Etelä-Pohjanmaan keskeisimmäksi kehityskäytäväksi. Moni muu tarkasteluun otetuista reiteistä lähtee kehityskäytävän varrelta kytkeytyen paikalliskeskuksiin, kuten esimerkiksi Kurikka-Jalasjärvi –reitti (18 p.) sekä Seinäjoki-Ylistaro –reitti (17 p.). Myös maakunnan itäisessä osassa reitit saivat hyviä pisteitä. Ähtärin ja Kuortaneen väliä kulkevat reitit Alavus-Ähtäri (14 p.) ja Alavus-Kuortane (15 p.) muodostavat yhtenäisen väylän kolmen kunnan välille. Maakunnan pohjoisimmassa osassa Lappajärvi-Evijärvi (13 p.) –reitti yhdistää kuntakeskukset toisiinsa. Reiteistä pisin on Seinäjoki-Peräseinäjoki –reitti (14 p.) noin 30 km pituudellaan. Lyhyimmät reitit ovat Ylistaro-Isokyrö (14 p.) ja Ylihärmä-Alahärmä (15 p.), joissa reitit ovat noin 13 km pitkiä.



Kuva 8. Analyysin perusteella parhaat pisteet saaneet 16 reittiä.

5. Yhteenveto

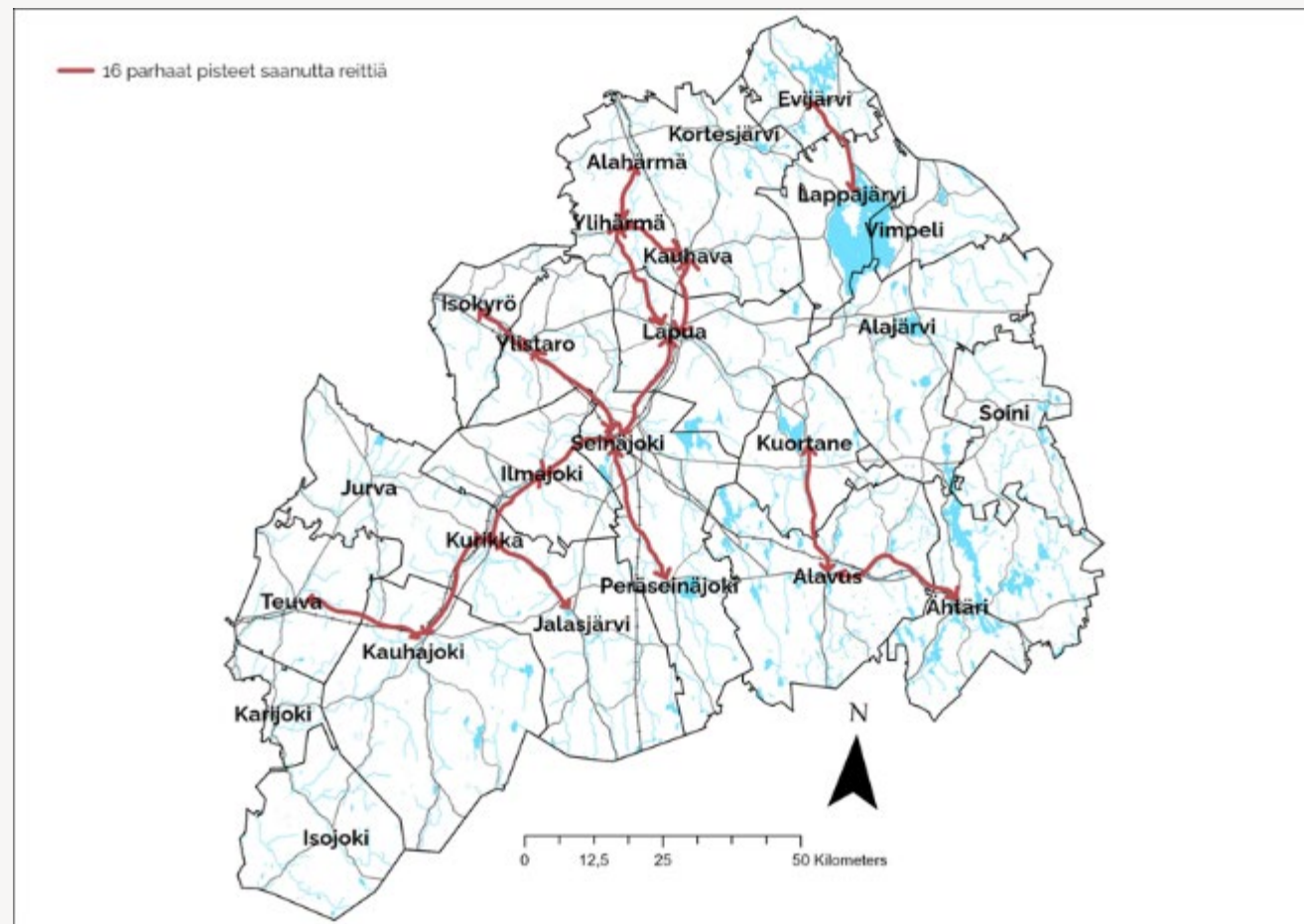
- Pyöräliikenneverkkoselvityksen tarkoituksena on tukea Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050:n laadintaa tarjoamalla tietopohjaa maakunnan pyöräliikenneverkon nykytilasta. Analyysin perusteella saadaan selville seudullisten pyöräreittien potentiaalia kunta- ja alakeskusten välillä.
- Pyöräilyn tukeminen ja pyörämatkojen lisääminen on mukana valtakunnallisissa tavoitteissa sekä Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa.
- Tällä hetkellä Etelä-Pohjanmaan pyörätieverkostossa ei ole kuntien välisiä reittejä. Pyörätiet kattavat useimmissa kunnissa pääasiassa keskustaajamien sisäisen alueen.
- Sähköavusteisten pyörien suosion kasvu voi vaikuttaa osaltaan pyöräilyn infrastruktuurin suunnitteluun, sillä sähköavusteinen pyörä mahdollistaa entistä pidempien pyörämatkojen tekemisen. Pyörätiet ovat käytettävissä pyöräilijöiden lisäksi erilaisten jalankulkua korvaavien sähköisten liikkumisvälineiden käyttäjille sekä kevyiden sähköajoneuvojen käyttäjille, joten pyöräteiden kehittäminen hyödyttää myös muita pyörätiellä liikkujia.
- Yksi valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman keskeisimmistä tavoitteista on pyörämatkailun kehittäminen maastopyöräilyn ja pyörämatkailun suosion kasvaessa.
- Etelä-Pohjanmaan kuntien pyöräliikenneverkon kehittämistarpeita tarkasteltiin useista eri lähteistä. Suurin osa kehittämistarpeista koski paikallisia pyöräteitä ja tarvetta perusteltiin esimerkiksi koulumatkojen turvallisuuden parantamisella. Kuitenkin myös asutuskeskusten välisiä yhteyksiä kaivattiin.
- Analyysin avulla oli tarkoitus selvittää kunta- ja alakeskusten välisten reittien potentiaali maakunnallisen tason pyöräliikennereiteiksi pisteyttämällä reitit. Reiteistä 16 ylimmälle sijalle sijoittunutta otettiin lähempään tarkasteluun kohdekorteissa. Analyysin perusteella etenkin Kauhajoki – Seinäjoki – Kauhava – Alahärmä välillä todettiin olevan potentiaalia. Lisäksi analyysissä erottui muita reittikokonaisuuksia kuten Ähtäri – Alavus – Kuortane ja Seinäjoki – Ylistaro – Isokyrö.
- Etelä-Pohjanmaan alemman tieverkon merkitsevyysanalyysin kyselyssä jalankulku- ja pyörätieverkolla kerrottiin olevan yhteyspuutteita tai vaaranpaikkoja myös niillä osuuksilla, jotka valikoituivat Pyöräliikenneverkkoselvityksen 16 tarkastellun reitin joukkoon. Yhteyspuutteita oli välillä Seinäjoki-Peräseinäjoki, Seinäjoki-Lapua ja Seinäjoki-Ylistaro. Kurikassa yhteyspuutteita todettiin olevan Kurikasta Jalasjärvelle ja Jurvaan. Myös yhteyksissä Kauhajoelta kohti Kurikkaa ja Teuvaa todettiin kyselyn tuloksissa olevan puutteita. Merkityksellisiä jalankulun- ja pyöräteiden reittejä todettiin olevan Alavudelta Ähtäriin päin ja Seinäjoelta Ilmajoelle ja Ylistaroon päin.



Liitteet

Liite 1. Kohdekortit

1. Ilmajoki – Seinäjoki
2. Kurikka – Ilmajoki
3. Kauhajoki – Kurikka
4. Kurikka – Jalasjärvi
5. Seinäjoki – Lapua
6. Seinäjoki – Ylistaro
7. Lapua – Kauhava
8. Lapua – Ylihärmä
9. Alavus – Kuortane
10. Kauhava – Ylihärmä
11. Ylihärmä – Alahärmä
12. Alavus – Ähtäri
13. Seinäjoki – Peräseinäjoki
14. Ylistaro – Isokyrö
15. Lappajärvi – Evijärvi
16. Teuva – Kauhajoki



Kuva 9. Kohdekorteissa esiteltävät reitit.

1. Ilmajoki - Seinäjoki

Kohteen kuvaus: Ilmajoen keskustaajamassa on 6747 asukasta ja Seinäjoen keskustaajamassa 51300 asukasta. Keskustaajamien välillä sijaitsevilla taajamissa ja kylissä on yhteensä 2166 asukasta. Välillä sijaitsee Ahonkylän koulu Ilmajoella.

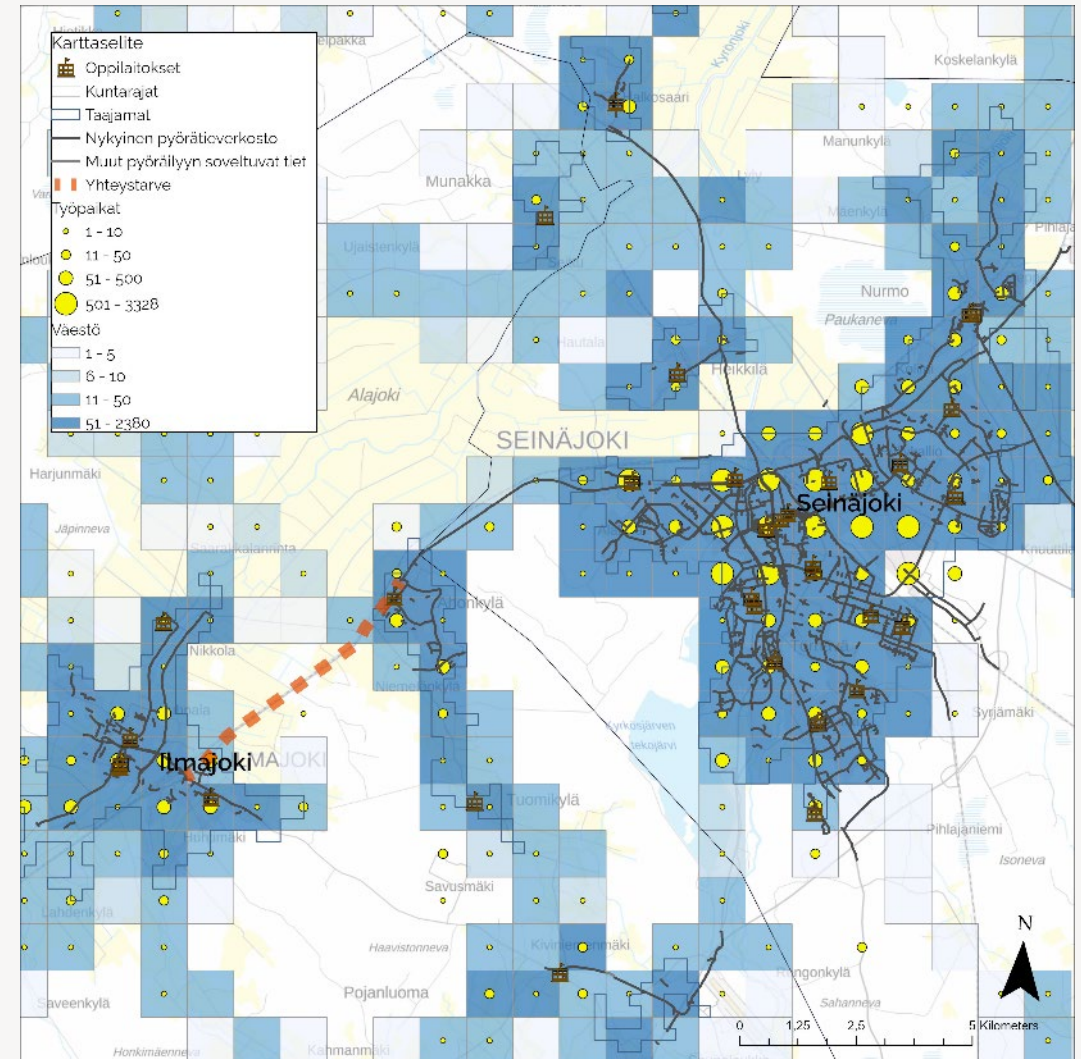
Keskustaajamissa on yhteensä 26518 työpaikkaa. Ilmajoen ja Seinäjoen välinen liikennemäärä on keskimäärin 8988 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyörätien nykytila: Ilmajoen keskustasta Seinäjoelle päin pyörätietä on Nikkolaan asti ja Seinäjoen keskustasta Ahonkylään. Pyörätien puute on siis Nikkolan ja Ahonkylän välillä. Niiden välinen etäisyys on noin 4 km. Kantatietä pitkin katsottuna puuttuvaa pyörätietä on jonkin verran enemmän, noin 5,5 kilometriä. Kantatiellä puuttuvan pyörätieyhteyden osuudella on tapahtunut yksi kuolemaan johtanut polkupyöräonnettomuus vuonna 2019.

Keskustojen välinen etäisyys: 19 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 20/20



Kuva 10. Ilmajoki - Seinäjoki

2. Kurikka - Ilmajoki

Kohteen kuvaus: Kurikan keskustaajamassa on 6664 asukasta ja Ilmajoen keskustaajamassa 6747 asukasta. Kurikan ja Ilmajoen keskustaajamat ovat YKR-luokituksessa yhdistyneet samaksi taajamaksi, joten kuntakeskusten välillä asuvat asukkaat sisältyvät asukasluokuihin. Reitin välillä sijaitsevat Tuiskulan ja Koiviston koulut Kurikassa sekä Koskenkorvan, Västilän ja Luoman koulut Ilmajoella.

Kurikan ja Ilmajoen keskustaajamissa on yhteensä 4987 työpaikkaa. Kurikan ja Ilmajoen välinen liikennemäärä on keskimäärin 9917 ajoneuvoa vuorokaudessa.

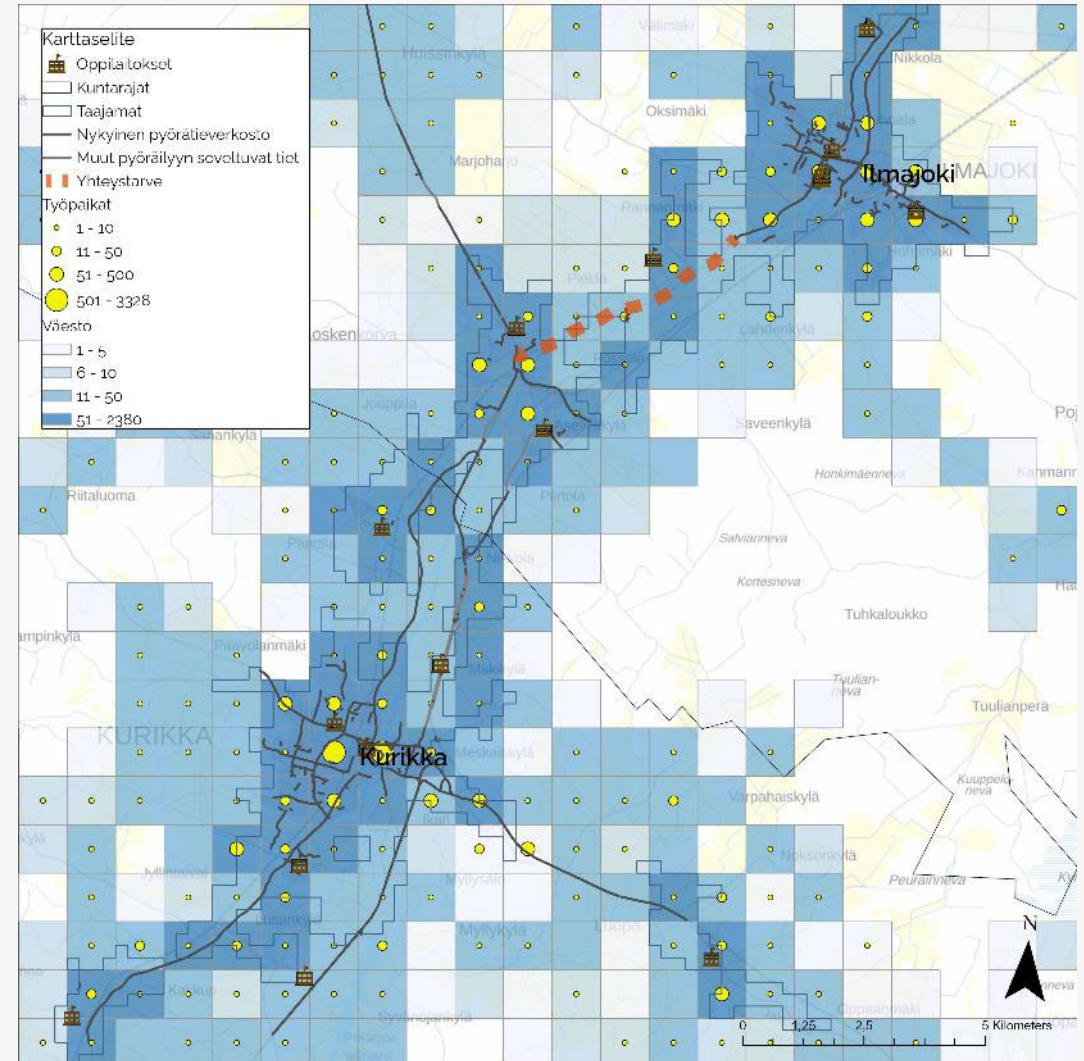
Kurikan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa mainitaan erillisen jalankulku- ja pyöräilyväylän puute Valtatie 3:n rinnakkaistiellä.

Pyörätien nykytila: Kurikasta on pyörätieyhteys Ilmajoen suuntaan Koskenkorvalle asti. Ilmajoen keskustasta Kurikan suuntaan pyörätietä on reilun kahden kilometrin verran ammattikoululle saakka. Ammattikoulun ja Koskenkorvan välinen etäisyys on noin 6 kilometriä.

Keskustojen välinen etäisyys: 18 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 20/20



Kuva 11. Kurikka - Ilmajoki

3. Kauhajoki – Kurikka

Kohteen kuvaus: Kauhajoen keskustaajamassa on 8528 asukasta ja Kurikan keskustaajamassa 6664 asukasta. Taajamien välillä sijaitsevilla taajamissa ja kylissä on yhteensä 793 asukasta. Välillä sijaitsevat Miedon ja Säntin koulut Kurikassa, joihin on pyörätieyhteydet Kurikan keskustasta.

Keskustaajamissa on yhteensä 7105 työpaikkaa. Kauhajoen ja Kurikan välinen liikennemäärä on keskimäärin 5943 ajoneuvoa vuorokaudessa.

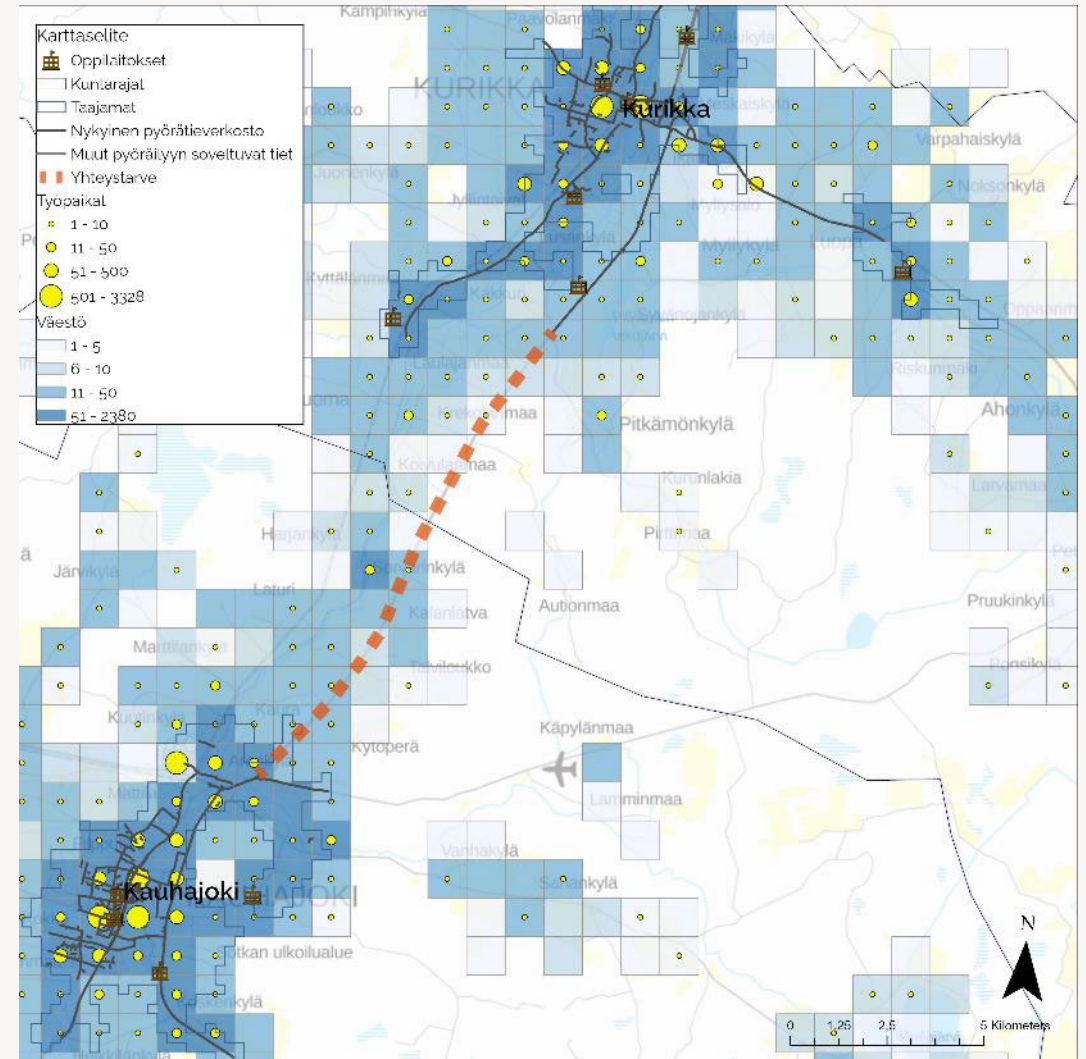
Kurikan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on mainittu toimenpiteenä pyöräilyväylän rakentaminen Kauhajoen rajalle asti. Vastaavasti Kauhajoen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on mainittu toimenpiteenä pyörätien rakentaminen välille Aronkylä – Kurikka.

Pyörätien nykytila: Kauhajoen keskustasta on pyörätietä noin 3 kilometriä Kurikan suuntaan Aronkylään asti ja Kurikasta Kauhajoen suuntaan melkein 9 kilometriä. Näiden väliltä puuttuvaa pyörätietä on noin 14 kilometriä.

Keskustojen välinen etäisyys: 25 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 18/20



Kuva 12. Kauhajoki – Kurikka

4. Kurikka - Jalasjärvi

Kohteen kuvaus: Kurikan keskustaajamassa on 6664 asukasta ja Jalasjärven kirkonkylän taajamassa 3286 asukasta. Taajamien välillä sijaitsevilla kylillä ja taajamissa on 947 asukasta. Välillä sijaitsevat Luovan ja Metsolan koulut.

Taajamissa on yhteensä 4240 työpaikkaa. Kurikan ja Jalasjärven välinen liikennemäärä on keskimäärin 6503 ajoneuvoa vuorokaudessa.

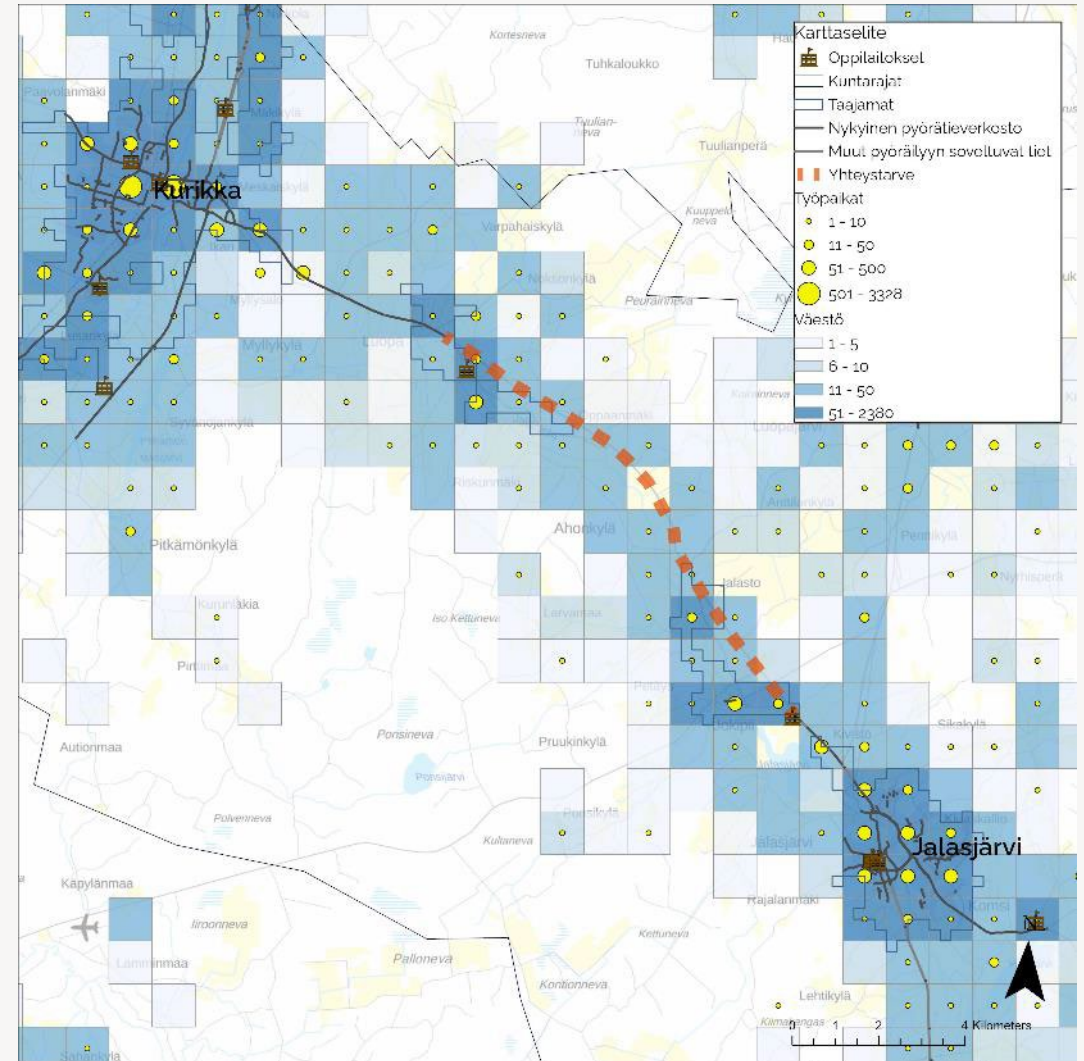
Kurikan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa mainitaan erillisen jalankulku- ja pyöräilyväylän puute Valtatie 3:n rinnakkaistiellä välillä Luopa-Jokipii

Pyörätien nykytila: Kurikan keskuksesta on pyörätie Luovan kylään asti. Jalasjärveltä on pyörätie Jokipiin kylään. Kurikan ja Jalasjärven välillä pyörätien puute on siis Luopa – Jokipii välillä. Luovan ja Jokipiin välinen etäisyys on noin 12 kilometriä.

Keskustojen välinen etäisyys: 25 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 18/20



Kuva 13. Kurikka - Jalasjärvi

5. Seinäjoki - Lapua

Kohteen kuvaus: Seinäjoen keskustaajamassa on 51300 asukasta ja Lapuan keskustaajamassa 10775. Välillä sijaitsevilla kylillä on yhteensä 408 asukasta. Seinäjoen ja Lapuan välillä sijaitsee Ruhan koulu Lapualla.

Seinäjoen ja Lapuan keskustaajamissa on yhteensä 27666 työpaikkaa. Seinäjoen ja Lapuan välinen liikennemäärä on keskimäärin 15795 ajoneuvoa vuorokaudessa.

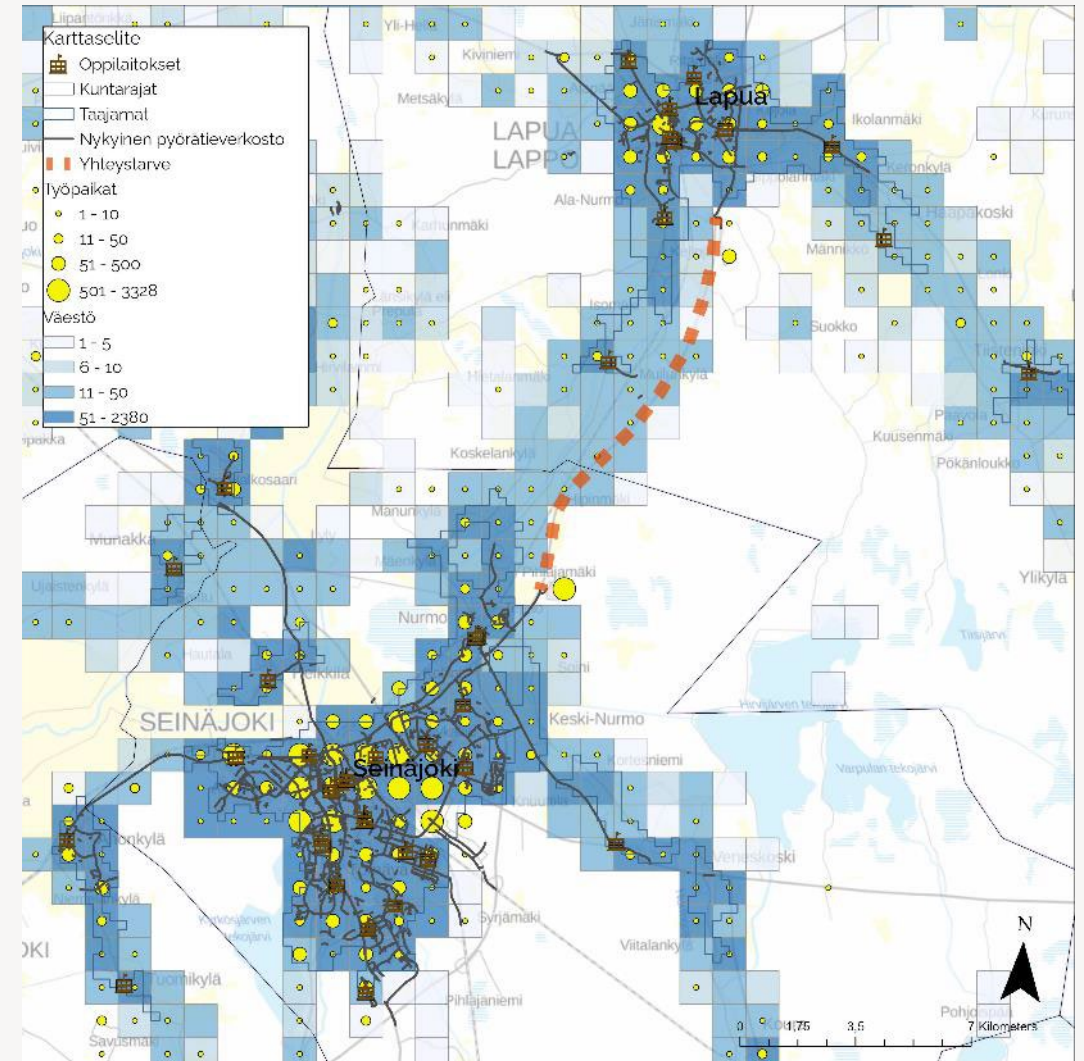
Lapuan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmassa on mainittu Ala-Nurmo – Seinäjoen raja yhtenä rakennettavista pyöräilyn pääreiteistä.

Pyörätien nykytila: Pyörätietä on Seinäjoelta Nurmoon asti noin 10 kilometrin matkalta. Lapualta Seinäjoen suuntaan pyörätietä on noin kolme kilometriä. Pyörätie puuttuu noin 13 kilometrin matkalta.

Keskustojen välinen etäisyys: 26 km

Hankesuunnitelmat: Väyläviraston kehittämissuunnitelma: Nurmo–Lapua, Mt 7041

Pisteytys: 17/20



Kuva 14. Seinäjoki - Lapua

6. Seinäjoki - Ylistaro

Kohteen kuvaus: Seinäjoen keskustaajamassa on 51300 asukasta ja Ylistaron kirkonkylän taajamassa 2480 asukasta. Välillä sijaitsevilla taajamissa ja kylissä on yhteensä 1994 asukasta. Välillä sijaitsee Halkosaaren koulu, jonne on pyörätieyhteys Seinäjoelta.

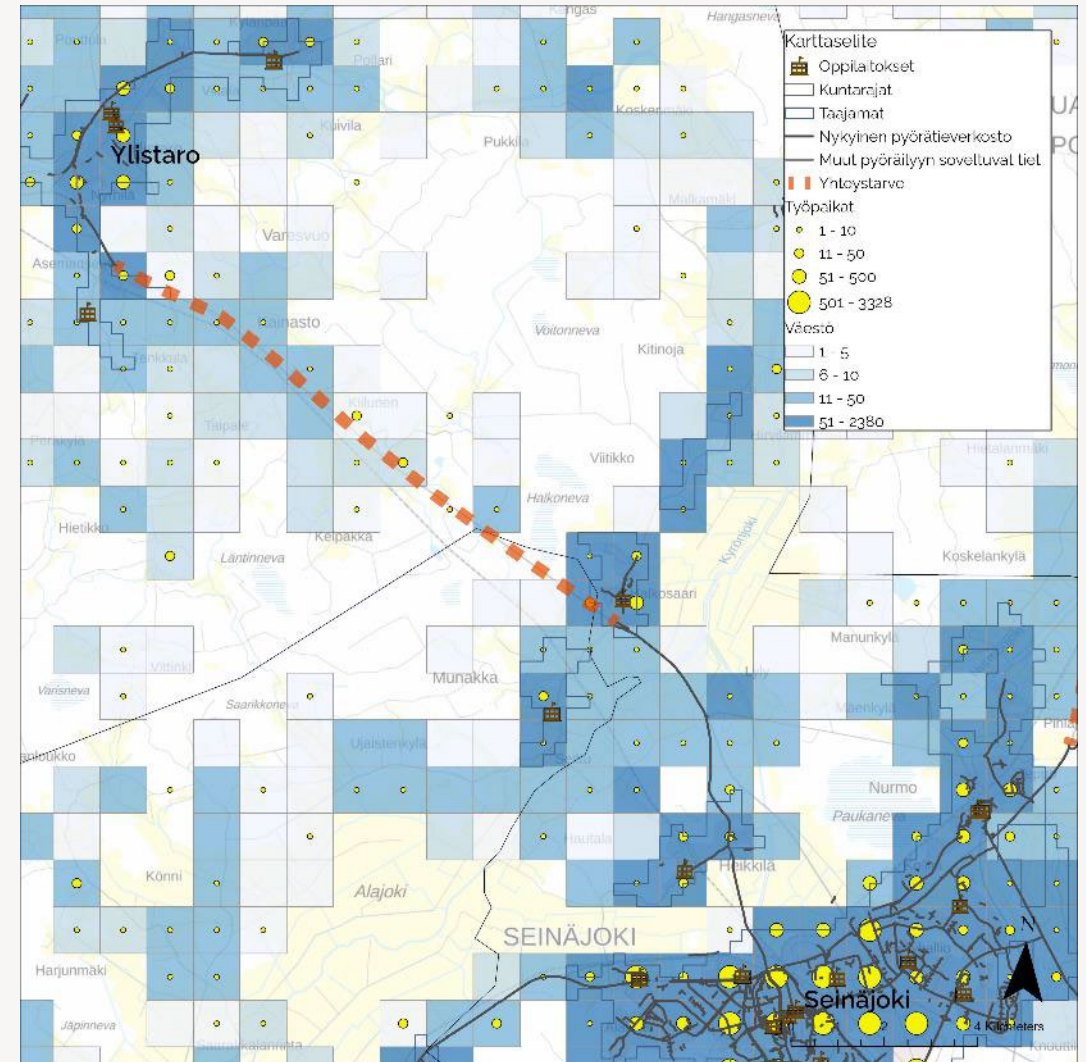
Taajamissa on yhteensä 25122 työpaikkaa. Seinäjoen ja Ylistaron välinen liikennemäärä on keskimäärin 6952 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyörätien nykytila: Seinäjoelta Ylistaron suuntaan pyörätietä on hieman yli 10 kilometriä Halkosaaren taajamaan asti. Ylistarosta Seinäjoen suuntaan pyörätietä on reilu pari kilometriä. Väiltä puuttuvaa pyörätietä on noin 13 kilometriä.

Keskustojen välinen etäisyys: 26 km

Hankesuunnitelmat: ELY-keskuksen kehittämisselvitys: Pyörätie /
rinnakkaistiejärjestelyt välille Asemankylä-Halkosaari.

Pisteytys: 17/20



Kuva 15. Seinäjoki - Ylistaro

7. Lapua - Kauhava

Kohteen kuvaus: Lapuan keskustaajamassa on 10775 asukasta ja Kauhavan keskustaajamassa 5451 asukasta. Lapuan ja Kauhavan välillä ei ole kylä tai taajamia eikä kouluja.

Lapuan ja Kauhavan keskustaajamissa on yhteensä 5621 työpaikkaa. Lapuan ja Kauhavan välinen liikennemäärä on keskimäärin 6129 ajoneuvoa vuorokaudessa.

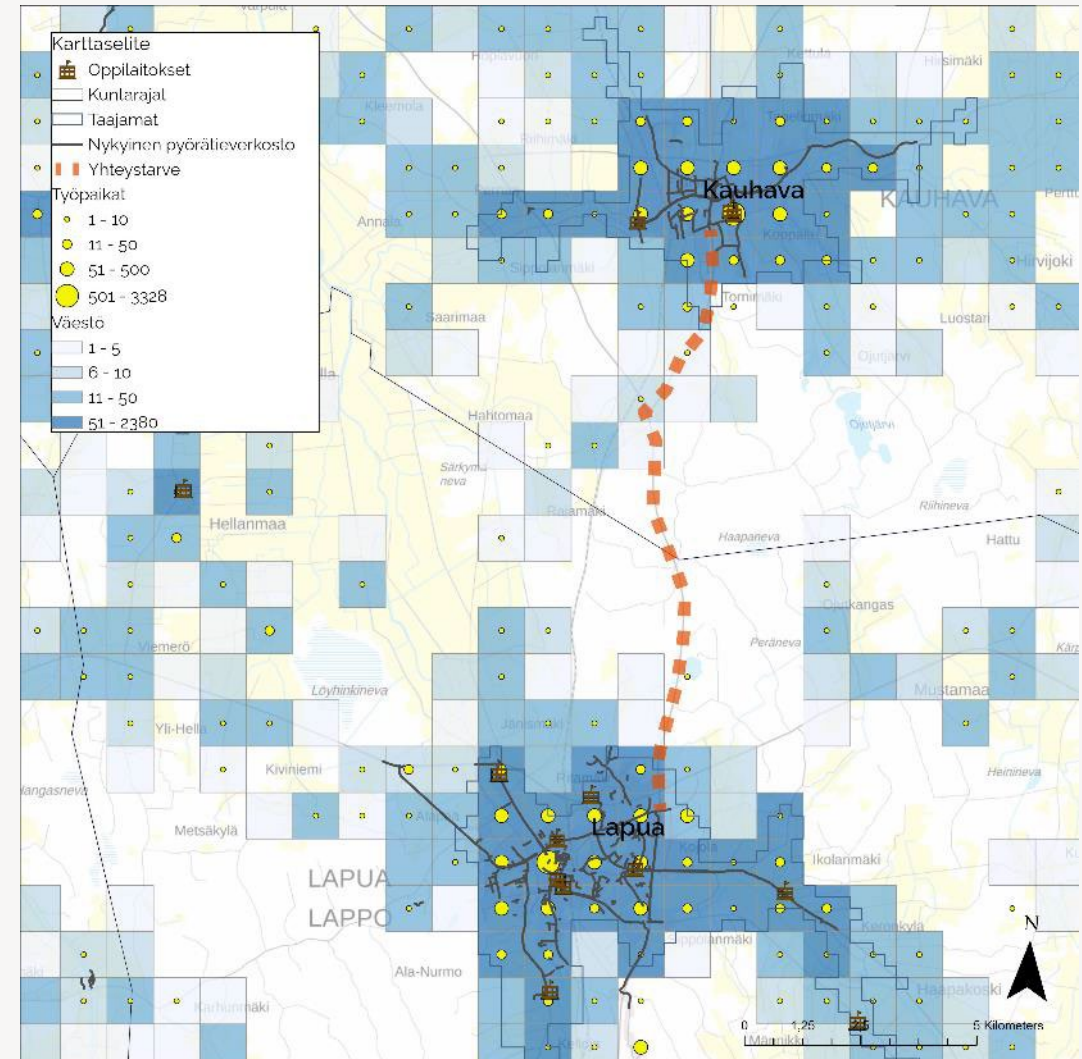
Lapuan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmassa on reitti Kauhavan rajalle. Vastaavasti Kauhavan kävelyn ja pyöräilyn strategiassa on mainittu reitti Lapuan rajalle.

Pyörätien nykytila: Pyörätiet jatkuvat Kauhavan keskustasta Lapualle päin ja Lapuan keskustasta Kauhavalle päin noin kahden kilometrin verran. Kauhavan ja Lapuan väliltä puuttuvaa pyörätietä on siis noin 14 kilometrin verran.

Keskustojen välinen etäisyys: 18 km

Hankesuunnitelmat: Väyläviraston kehittämissuunnitelma: Kauhava, kt 63

Pisteytys: 16/20



Kuva 16. Lapua - Kauhava

8. Lapua - Ylihärmä

Kohteen kuvaus: Lapuan keskustaajamassa on 10775 asukasta ja Ylihärmän kirkonkylän taajamassa 2105 asukasta. Taajamien välillä sijaitsevilla kylillä on yhteensä 219 asukasta.

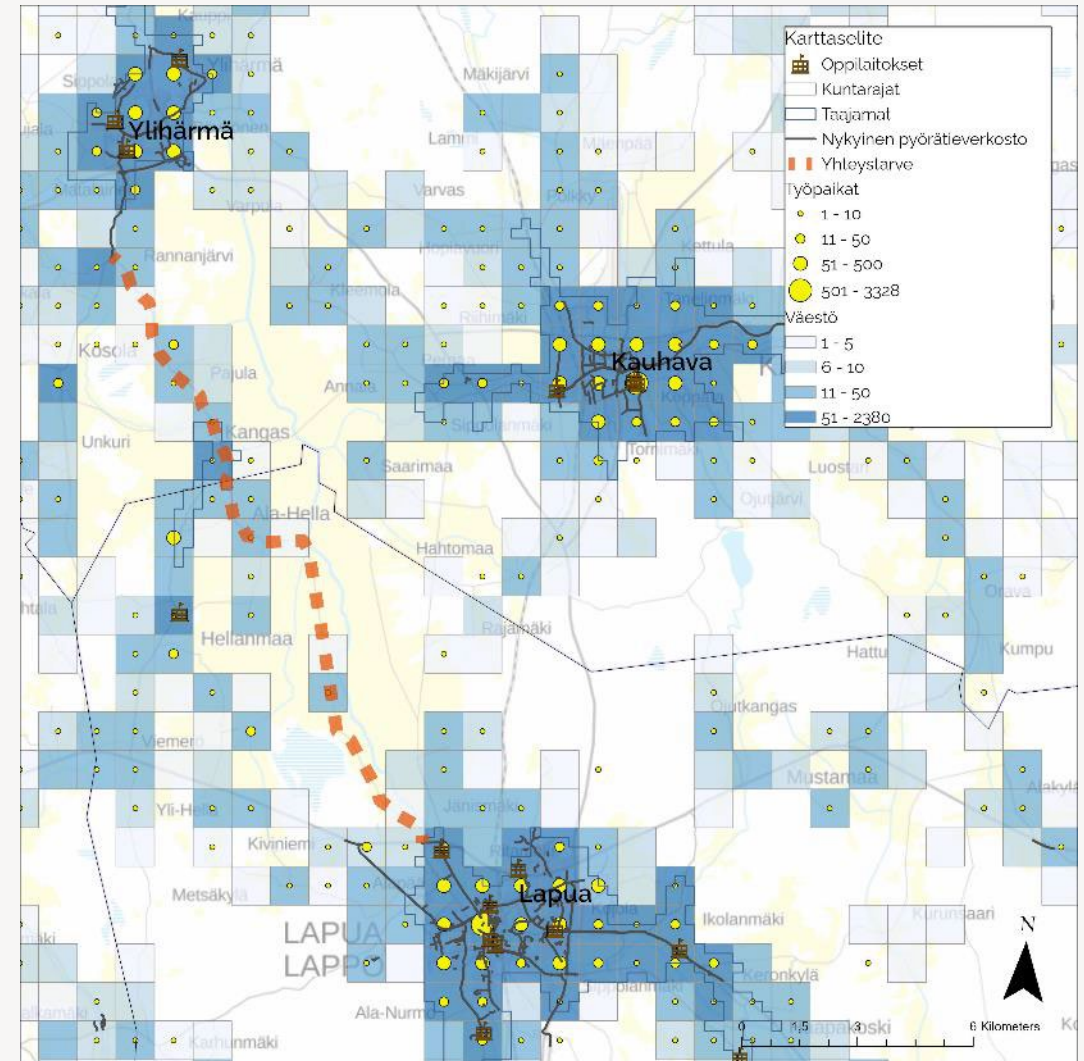
Taajamissa on yhteensä 4992 työpaikkaa. Lapuan ja Ylihärmän välinen liikennemäärä on keskimäärin 5526 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyörätien nykytila: Ylihärmästä Lapualle päin pyörätietä noin kolme kilometriä. Lapualta Ylihärmän suuntaan pyörätietä ei ole juuri lainkaan. Väliltä puuttuvaa pyörätietä on yli 20 kilometriä.

Keskustojen välinen etäisyys: 26 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 16/20



Kuva 17. Lapua - Ylihärmä

9. Alavus - Kuortane

Kohteen kuvaus: Alavuden keskustaajamassa on 4004 asukasta ja Kuortaneen keskustaajamassa 1280 asukasta. Alavuden ja Kuortaneen välillä sijaitsevilla kylillä ja taajamissa on yhteensä 2042 asukasta. Taajaman ulkopuolisista kouluista välillä sijaitsee Ylijoen koulu Kuortaneella.

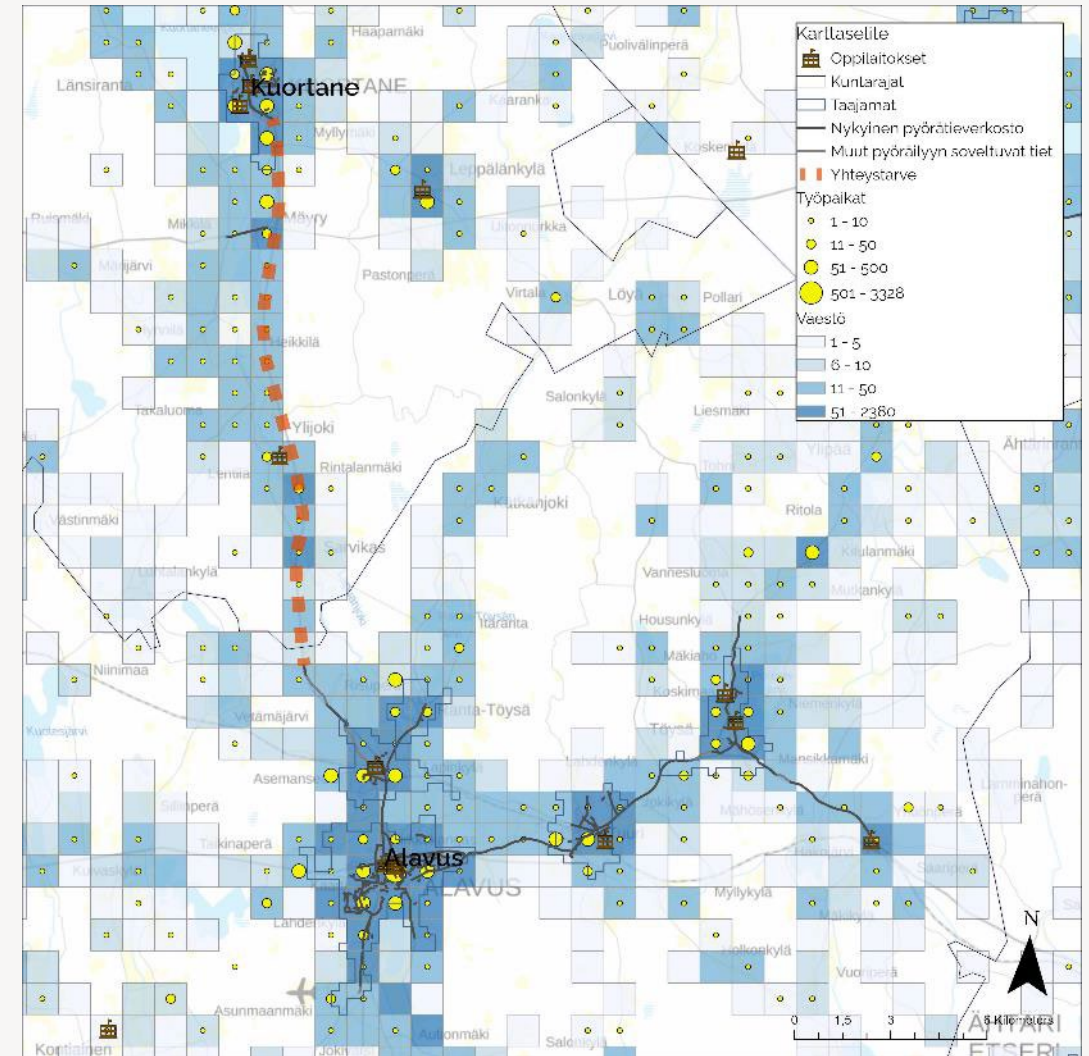
Taajamissa on yhteensä 2540 työpaikkaa. Alavuden ja Kuortaneen välinen liikennemäärä on keskimäärin 4085 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyörätien nykytila: Alavudelta Kuortaneelle päin pyörätietä noin 8 kilometriä. Osittain erillistä pyörätietä ja osittain muita pikkuteitä. Kuortaneen keskustasta Alavudelle päin pyörätietä on noin kilometrin verran. Väliltä puuttuvaa pyörätietä on noin 18 km. Välillä on tapahtunut Alavuden puolella kantatiellä yksi loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus vuonna 2017.

Keskustojen välinen etäisyys: 27 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 15/20



Kuva 18. Alavus - Kuortane

10. Kauhava - Ylihärmä

Kohteen kuvaus: Kauhavan keskustaajamassa on 5451 asukasta ja Ylihärmän kirkonkylän taajamassa 2105 asukasta. Välillä sijaitsevissa kylissä on 146 asukasta.

Taajamissa on yhteensä 3833 työpaikkaa. Kauhavan ja Ylihärmän välinen liikennemäärä on keskimäärin 4138 ajoneuvoa vuorokaudessa.

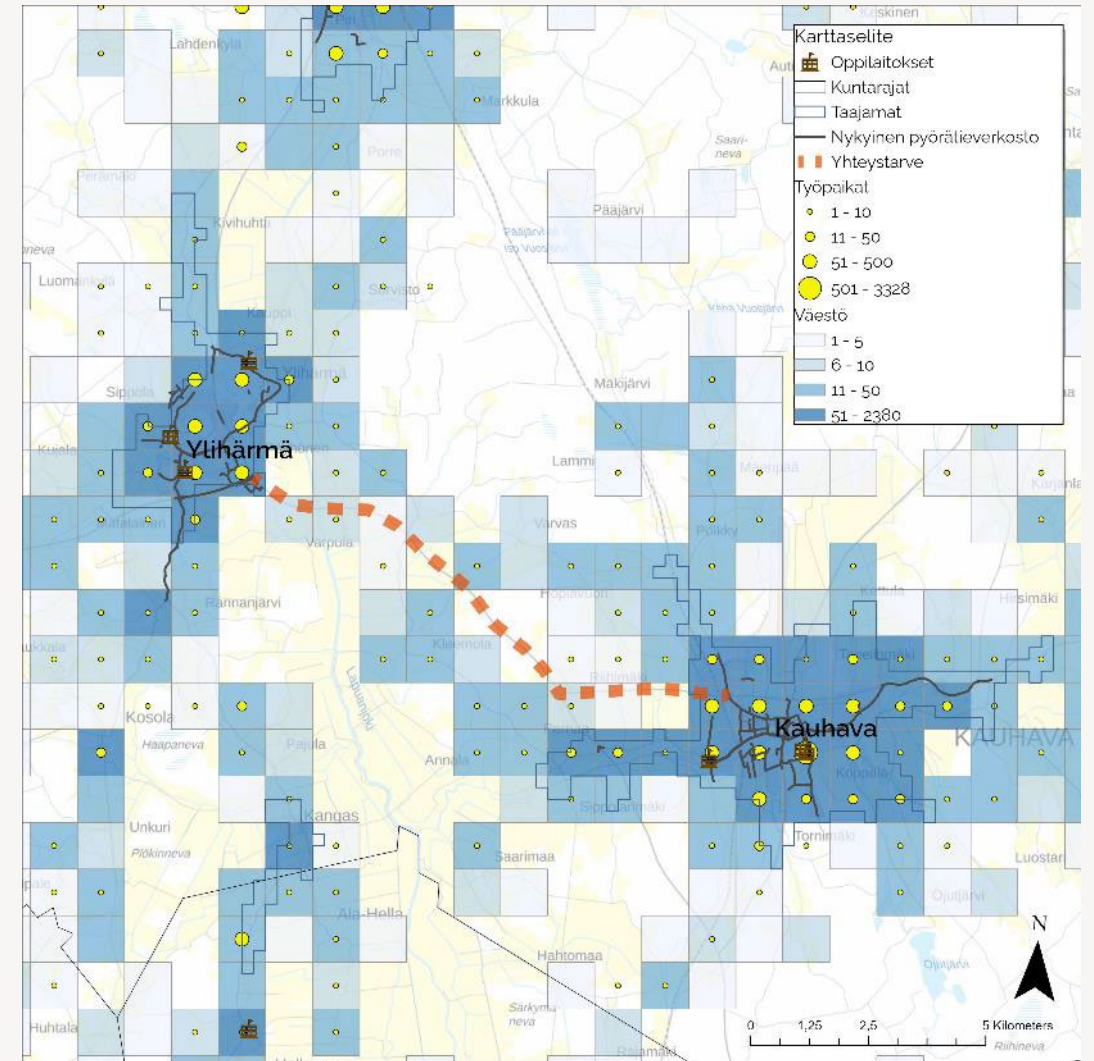
Kauhavan kävelyn ja pyöräilyn strategiassa osana tavoiteverkkoa on mainittu Kauhavan ja Ylihärmän välillä rakennettavana kaksisuuntaisena pyörätienä.

Pyörätien nykytila: Molemmissa päissä pyörätietä on hieman yli kilometrin verran. Kauhavan ja Ylihärmän väliltä pyörätietä puuttuu reilu 12 km.

Keskustojen välinen etäisyys: 16 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 15/20



Kuva 19. Kauhava - Ylihärmä

11. Ylihärmä - Alahärmä

Kohteen kuvaus: Ylihärmän kirkonkylän taajamassa on 2105 asukasta ja Alahärmän kirkonkylän taajamassa 2153 asukasta. Ylihärmän ja Alahärmän välillä ei ole kyliä tai taajamia.

Taajamissa on yhteensä 2639 työpaikkaa. Ylihärmän ja Alahärmän välinen liikennemäärä on keskimäärin 4472 ajoneuvoa vuorokaudessa.

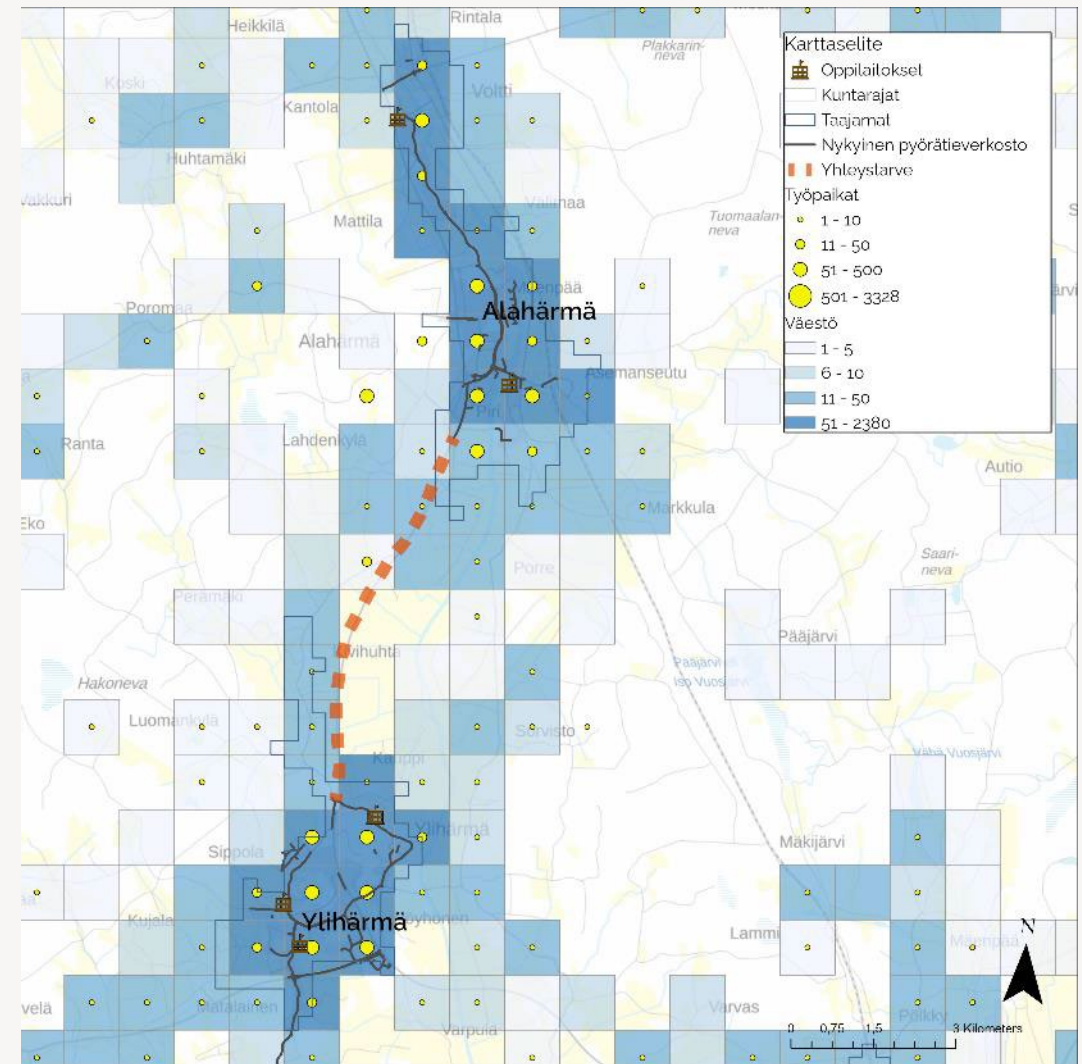
Kauhavan kävelyn ja pyöräilyn strategiassa osana tavoiteverkkoa on mainittu Ylihärmän ja Alahärmän välillä rakennettavana kaksisuuntaisena pyörätienä.

Pyörätien nykytila: Pyörätietä on Ylihärmän keskustasta noin 3 kilometriä Alahärmän suuntaan ja Alahärmästä Ylihärmän suuntaan noin 2,5 km. Pyörätietä puuttuu noin 8 kilometrin matkalta.

Keskustojen välinen etäisyys: 13 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 15/20



Kuva 20. Ylihärmä - Alahärmä

12. Alavus - Ähtäri

Kohteen kuvaus: Alavuden keskustaajamassa on 4004 asukasta ja Ähtärin keskustaajamassa 3220 asukasta. Alavuden ja Ähtärin välillä sijaitsevilla taajamissa ja kylissä on yhteensä 1919 asukasta. Taajamien ulkopuolisista kouluista välillä sijaitsee Hakojärven koulu Alavudelta ja sinne on pyörätieyhteys Töysän suunnasta.

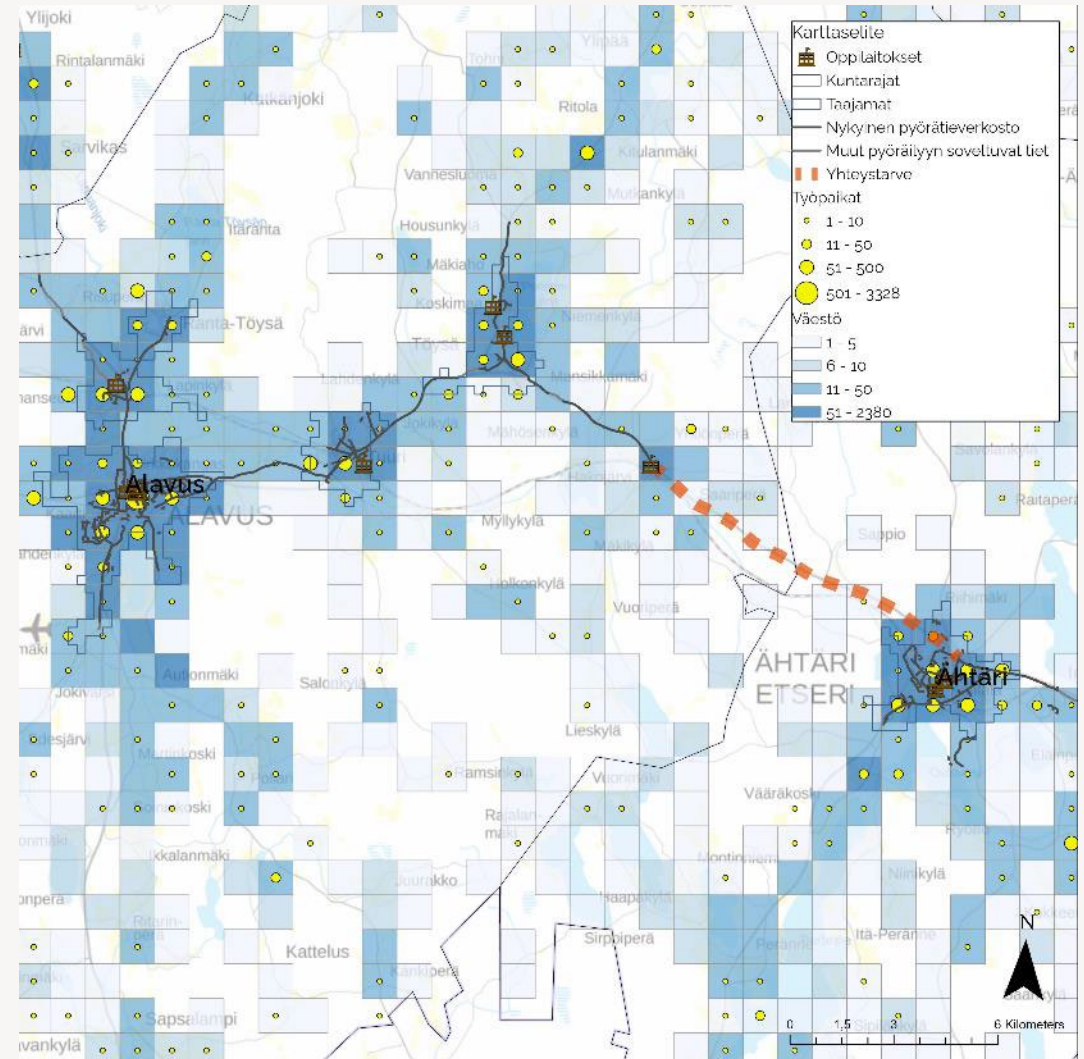
Alavuden ja Ähtärin keskustaajamissa on yhteensä 3269 työpaikkaa. Alavuden ja Ähtärin välinen liikennemäärä on keskimäärin 4649 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyörätien nykytila: Alavuden keskustasta Ähtäriin päin pyörätietä on 18 km matkalta. Ähtärin keskustasta Alavudelle päin pyörätietä on yksi kilometri. Puuttuvaa pyörätietä on siis noin kymmenen kilometrin matkalta.

Keskustojen välinen etäisyys: 29 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 14/20



Kuva 21. Alavus - Ähtäri

13. Seinäjoki - Peräseinäjoki

Kohteen kuvaus: Seinäjoen keskustaajamassa on 51300 asukasta ja Peräseinäjoen kirkonkylän taajamassa 1761 asukasta. Seinäjoen ja Peräseinäjoen välillä sijaitsevilla kylillä on yhteensä 291 asukasta. Välillä sijaitsee Alaviitalan koulu, jonne on pyörätieyhteys Peräseinäjoelta.

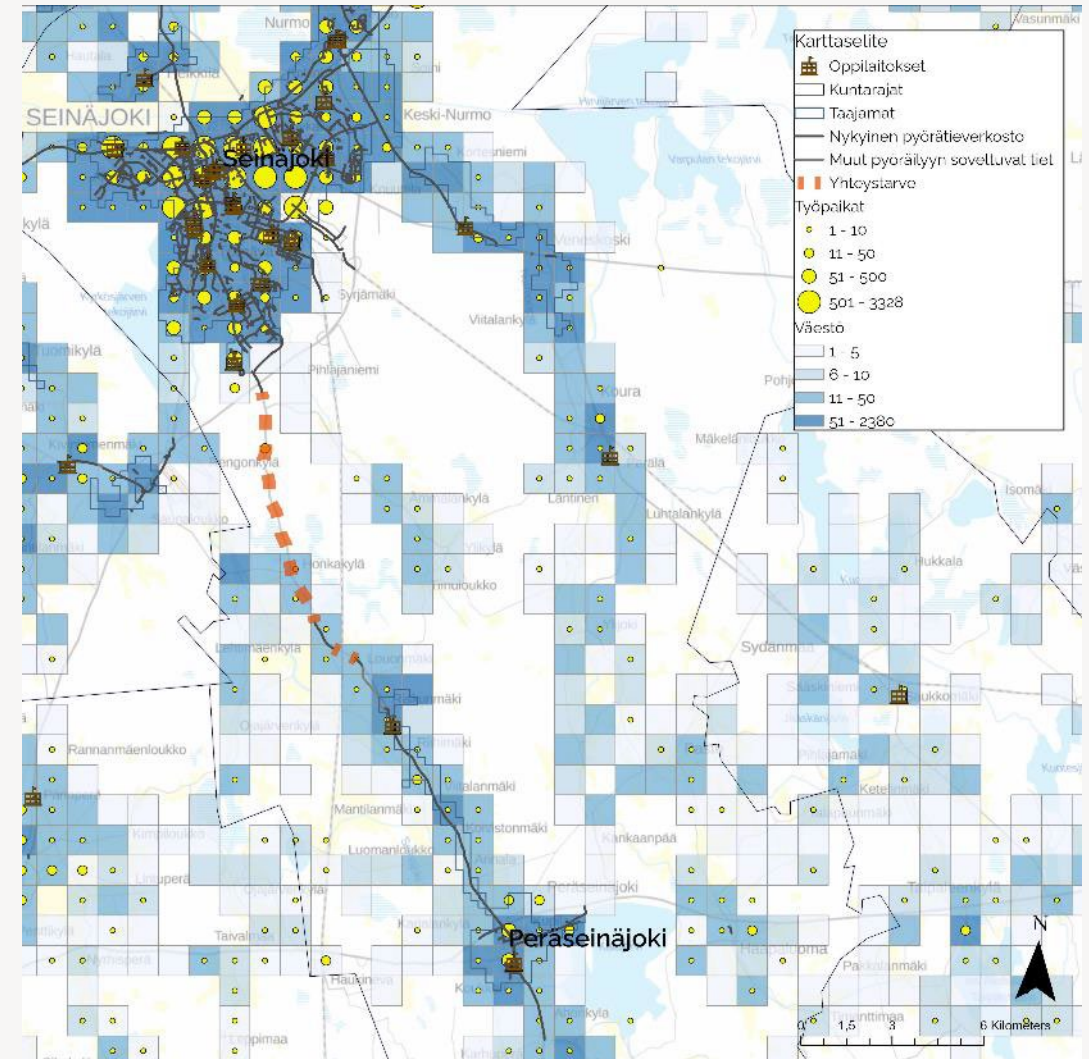
Taajamissa on yhteensä 24905 työpaikkaa. Seinäjoen ja Peräseinäjoen välinen liikennemäärä on keskimäärin 3694 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyörätien nykytila: Seinäjoelta Peräseinäjoen suuntaan erillistä pyörätietä on noin yhdeksän kilometriä. Vastaavasti Peräseinäjoelta Seinäjoen suuntaan on pyörätietä on noin 11 kilometriä. Pyörätie on enimmäkseen erillistä pyörätietä, mutta siihen sisältyy myös pari kilometriä muuta tietä. Seinäjoen ja Peräseinäjoen väliltä puuttuu siis pyörätietä noin kymmenen kilometriä. Seinäjoen ja Peräseinäjoen välisellä seututiellä on tapahtunut loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus vuonna 2020.

Keskustojen välinen etäisyys: 30 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 14/20



Kuva 22. Seinäjoki - Peräseinäjoki

14. Ylistaro - Isokyrö

Kohteen kuvaus: Ylistaron kirkonkylän taajamassa on 2480 asukasta ja Isonkyrön keskustaajamassa 2360 asukasta. Välillä sijaitsevassa kylässä on 45 asukasta. Välillä sijaitsee Valtaalan koulu, johon on pyörätieyhteys Isostakyröstä.

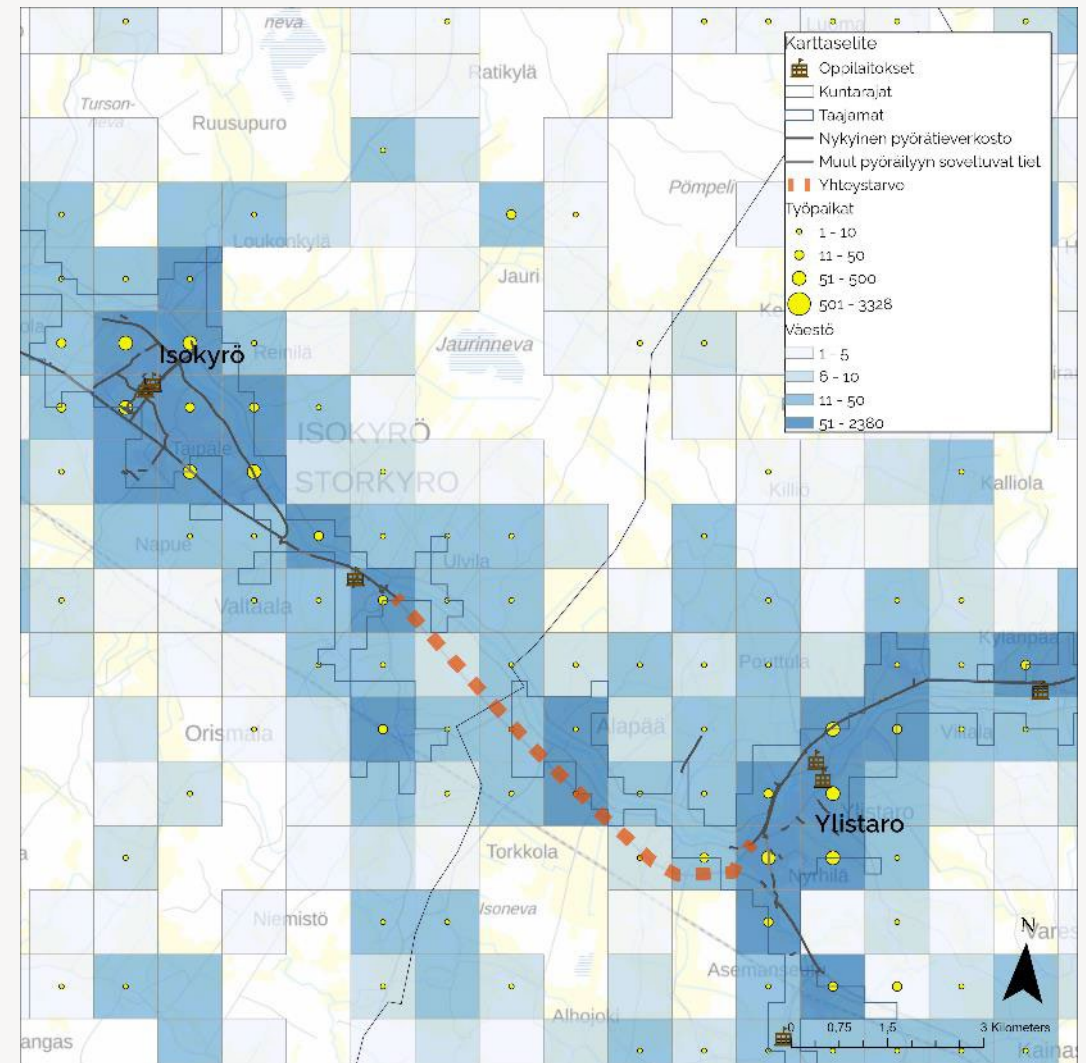
Taajamissa on yhteensä 1625 työpaikkaa. Ylistaron ja Isonkyrön välinen liikennemäärä on keskimäärin 6241 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyörätien nykytila: Isonkyrön keskustasta kohti Ylistaroa on erillinen pyörätie Valtaalaan asti. Ylistaron päässä on myös erillistä pyörätietä, mutta ei juurikaan Isonkyrön suuntaan. Ylistaron ja Isonkyrön väliltä puuttuu pyörätietä noin 7 kilometrin matkalta.

Keskustojen välinen etäisyys: 13 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 14/20



Kuva 23. Ylistaro - Isokyrö

15. Lappajärvi - Evijärvi

Kohteen kuvaus: Lappajärven keskustaajamassa on 1582 asukasta ja Evijärven keskustaajamassa 868 asukasta. Lappajärven ja Evijärven välillä sijaitsevilla kylillä on yhteensä 299 asukasta.

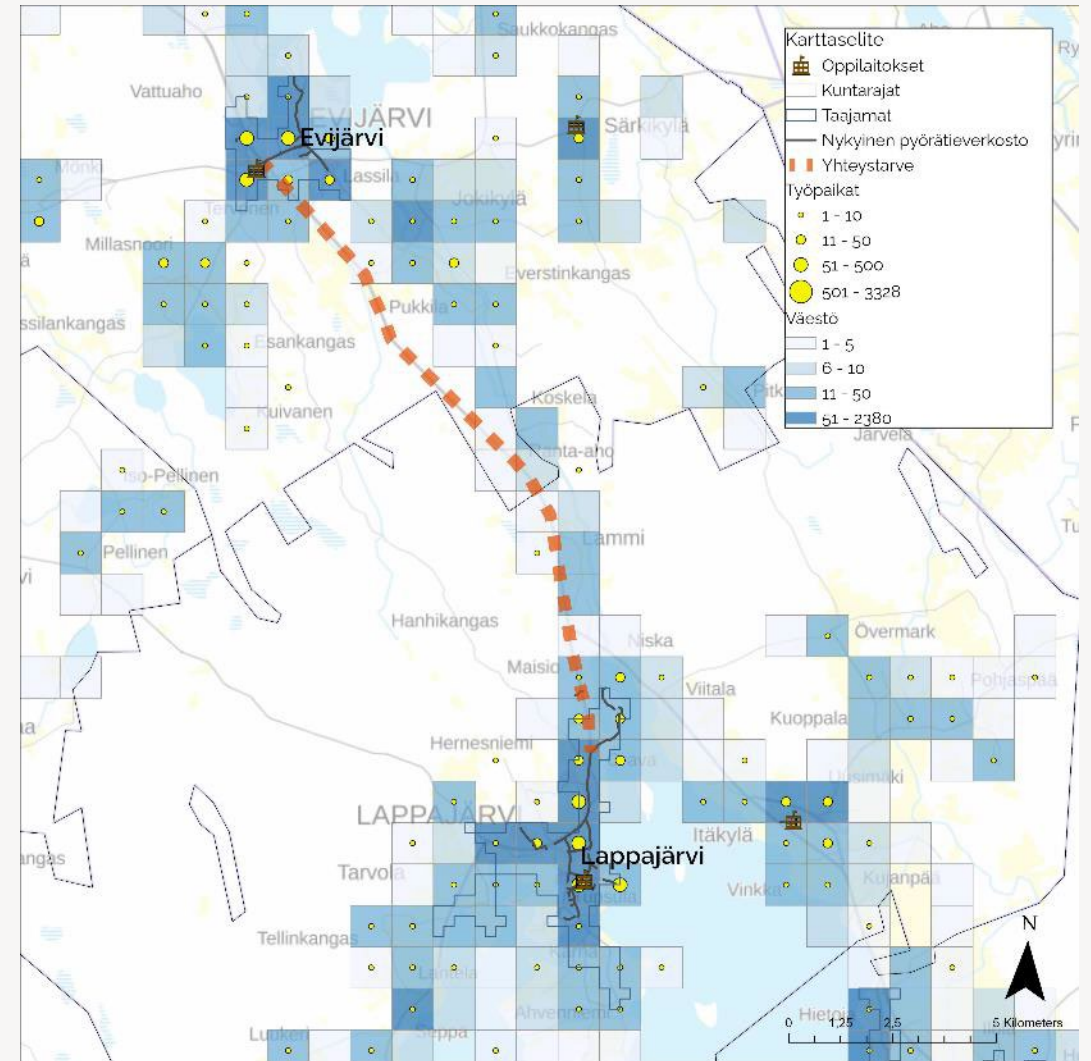
Lappajärven ja Evijärven keskustaajamissa on yhteensä 1193 työpaikkaa. Lappajärven ja Evijärven välinen liikennemäärä on keskimäärin 1432 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyörätien nykytila: Molemmissa kunnissa erillistä pyörätietä hieman yli kilometrin verran keskustan ulkopuolelle. Väliltä puuttuu noin 16 km pyörätietä. Lappajärven ja Evijärven välisellä kantatiellä on tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus vuonna 2018.

Keskustojen välinen etäisyys: 19 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 13/20



Kuva 24. Lappajärvi - Evijärvi

16. Teuva - Kauhajoki

Kohteen kuvaus: Teuvan keskustaajamassa on 2719 asukasta ja Kauhajoen keskustaajamassa 8528. Keskustaajamien välillä sijaitsevilla taajamilla ja kylillä on 894 asukasta. Välillä sijaitsevat Äystön koulu Teuvalla sekä Kainaston koulu Kauhajoella.

Yhteensä Teuvan ja Kauhajoen keskustaajamissa on 5290 työpaikkaa. Teuvan ja Kauhajoen välinen liikennemäärä on keskimäärin 2680 ajoneuvoa vuorokaudessa.

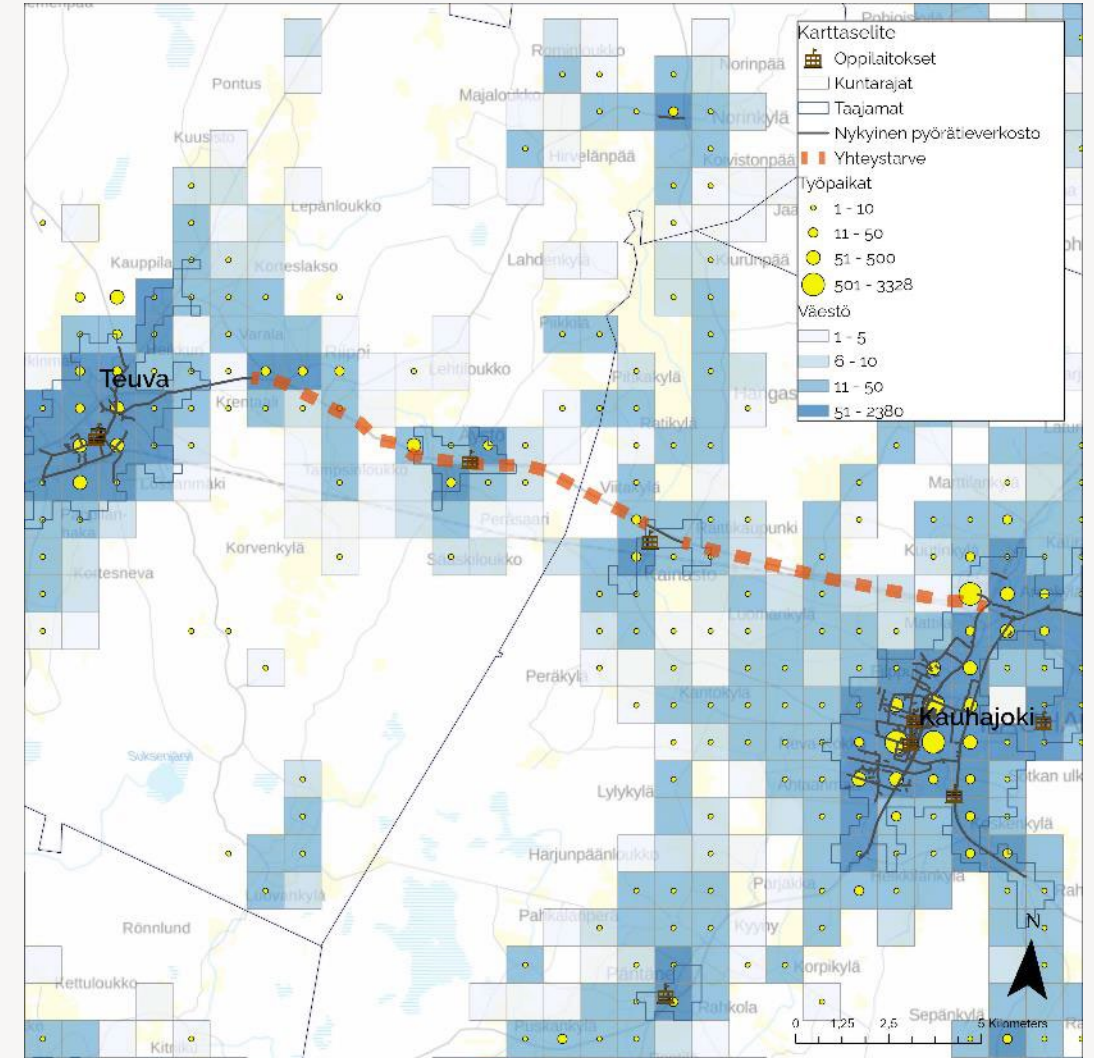
Kunnille tehdyssä kyselyssä Teuva on maininnut kehittämistarpeena kevyen liikenteen- ja yksityistiejärjestelyjä välille Riippi – Kauhajoen raja. Tämä lisäisi liikenneturvallisuutta ja mahdollistaisi työmatkapyöräilyä. Kauhajoen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on toimenpiteenä pyörätien rakentaminen välille Kauhajoen keskustaajama – Kainaston kylä. Kainaston kylältä Teuvan rajalle on matkaa 2 kilometriä.

Pyörätien nykytila: Teuvan päässä keskustasta Kauhajoen suuntaan erillistä pyörätietä on noin 5 km. Kauhajoella keskustasta Kainastontielle pyörätietä on noin 2 km. Lisäksi Kainaston kohdalla kilometri erillistä pyörätietä eli erillistä pyörätietä on yhteensä 8 kilometriä. Teuvan ja Kauhajoen väliltä puuttuvaa pyörätietä on siis yhteensä noin 18 kilometriä.

Keskustojen välinen etäisyys: 26 km

Hankesuunnitelmat: -

Pisteytys: 13/20



Kuva 25. Teuva - Kauhajoki

Liite 2. Pisteytysrajat

Keskustojen väliset etäisyyspisteet (etäisyys kilometreinä):

4 pistettä: 12,6–19,6 km

3 pistettä: 20,7–25,7 km

2 pistettä: 25,9–27,2 km

1 piste: 27,6–33 km

Liikennemäärän pisteet (välin pienimmän ja suurimman KVL:n keskiarvo):

4 pistettä: 5943–15795

3 pistettä: 3694–5681

2 pistettä: 2151–3364

1 piste: 837–2090

Väestön pisteet (Aluerakenneselvityksen pisteet):

4 pistettä: 52–69 pistettä

3 pistettä: 41–50 pistettä

2 pistettä: 37–40 pistettä

1 piste: 29–36 pistettä

Asukkaiden pisteet (Välillä sijaitsevien kylien asukasmäärä):

4 pistettä: 793–2166 asukasta

3 pistettä: 258–501 asukasta

2 pistettä: 120–247 asukasta

1 piste: 0–74 asukasta

Työpaikkojen pisteet (Aluerakenneselvityksen pisteet):

4 pistettä: 32–40 pistettä

3 pistettä: 31 pistettä

2 pistettä: 23–30 pistettä

1 piste: 21–22 pistettä

Lähteet

Alajärven keskustan osayleiskaava, liikenneselvitys, Ramboll

Cairns S., F. Behrendt, D. Raffo & C. Harmer (2015). A24 Electrically-assisted bikes: understanding the health potential. Journal of Transport & Health, Volume 2, Issue 2, Supplement, s.17. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.04.512>

Fishman, E. & C. Cherry (2016), E-bikes in the Mainstream: Reviewing a Decade of Research, Transport Reviews, 36:1, 72-91, DOI: 10.1080/01441647.2015.1069907.

Etelä-Pohjanmaan aluerakenneselvitys, Etelä-Pohjanmaan liitto 2021

Henkilöliikennetutkimus 2016 – Tunnuslukuja maakunnittain, Liikennevirasto 2018

Huomisen lakeus - Etelä-Pohjanmaan maakuntasuunnitelma 2050, maakuntaohjelma 2022-2025 & älykkään erikoistumisen strategia 2021-2027, Etelä-Pohjanmaan liitto (2022)

Kahva, K. (2022). Etelä-Pohjanmaan alemman tieverkon sekä jalankulku- ja pyörätieyhteyksien käyttäjälähtöinen merkitsevyysanalyysi. Opinnäytetyön esitysmateriaali, Ramboll Finland Oy

Kauhajoen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, Kauhajoen kaupunki 2021

Kauhavan kävelyn ja pyöräilyn strategia, Kauhavan kaupunki 2022

Kauhavan liikenneturvallisuussuunnitelma, ELY-keskus 2020

Kurikan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, Kurikan kaupunki 2021

Kysely Etelä-Pohjanmaan kunnille liikenteen kehittämistarpeista, Etelä-Pohjanmaan liitto 2020

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2018

Lapuan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma 2021–2026, Lapuan kaupunki 2021

Retkeily GT Länsi-Suomi, Karttakeskus 2015

Seinäjoen liikenneturvallisuussuunnitelma, ELY-keskus 2021

Suupohjan seudun liikenneturvallisuussuunnitelma, ELY-keskus 2018

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2017. Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 4/2017.

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016, Liikenneviraston tilastoja 1/2018

Valtakunnallinen pyöräliikenneverkon esisuunnitelma, Väyläviraston julkaisuja 65/2021

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032, Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75

Karttojen aineistolähteet

Oppilaitokset, Tilastokeskus 2021

Tiestö, Digiroad, Väylävirasto 2022

YKR aluejaot, SYKE/YKR 2019



ETELÄ-POHJANMAAN LIITTO

Regional Council of South Ostrobothnia

Kampusranta 9 C

— PL 109

— 60101 Seinäjoki

— www.epliitto.fi