

## § 16

### Sillankorvantien kävely- ja pyörätien kehittäminen

AurDno-2026-8

Valmistelija / lisätiedot:

Kari Tuohi, Tekninen johtaja, kari.tuohi@aura.fi

Liitteet

1 Sillankorvantien pyöräilyolosuhteiden parantaminen.pdf

Auran kävelyn, pyöräilyn ja pyörämatkailun edistämishjelma valmistui marraskuussa 2024. Tekninen lautakunta hyväksyi edistämishjelman 8.11.2025 (§ 84). Lautakunta päätti, että Sillankorvantien kävely- ja pyörätietä kehitetään ja toimenpiteille haetaan Traficomilta kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustusta investointitukea, jos avustuskriteerit täyttyvät.

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa tuetaan hankkeita, joissa parannetaan kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteita katuverkolla tai kunnan maalla sijaitsevilla kohteissa. Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmassa tuetaan ensisijaisesti hankkeita, joilla pyritään lisäämään kävelen ja pyörällä tehtyjen matkojen kulkutapaosuutta parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä lisäämällä näiden kulkumuotojen houkuttelevuutta arjen matkoilla. Avustusta myönnetään infrastruktuurin, kuten väylien, niiden varusteiden, pyöräpysäköinnin yms. rakentamiseen tai parantamiseen. Hankeavustusta voivat hakea ja saada kunnat ja kaupungit. Investointiohjelman hankkeissa tulee noudattaa voimassa olevia Väyläviraston suunnitteluohjeita.

Sillankorvantie on määritetty pyöräiliikenteen tavoiteverkossa pääreitiksi, jonka pyöräilyolosuhteet ja liikenteen ohjaus eivät nykyisin vastaa laatutasotavoitteita. Teknisesti Sillankorvantie ei osuudella Kisatie – Toininkuja/Koivukuja ei täytä pyörätien vaatimuksia: Sillankorvantien etelä/itäpuolelle sijoittuva toispuolinen väylä on liian kapea pyöräiliikenteen ja jalankulun tarpeisiin, eikä siinä ole erotuskaistaa ajorataan nähden. Sillankorvantien ajoradan nykyinen leveys vaihtelee 6,3–6,5 m ja jalkakäytävän leveys 1,8–2,5 m. Sillankorvantien nopeusrajoitus on 40 km/h. Sillankorvantien katualueen mahdolliset muutokset liittyvät vireillä olevaan Vaistonkujan ympäristön asemakaavan muutokseen.

Tekninen toimi on käynnistänyt on esisuunnittelutyö Sillankorvantien jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden kehittämiseksi. Suunnitelma-alue käsittää toimenpiteiden osalta Sillankorvantien osuuden Kisatie-Koivukuja sivukatuliittymineen. Laajempi liikenteellinen tarkastelukokonaisuus käsittää Sillankorvantie välillä Kisatie-Yhdystie.

Tekninen toimi on pyytänyt tarjouksen Ramboll Finland Oy:ltä Sillankorvantien pyöräilyolosuhteiden parantamisen selvittämisestä ja suunnittelusta. Ramboll on valittu viranhaltijanpäätöksellä selvitystyön tekijäksi ja selvitystyöt on aloitettu vuoden 2026 alussa. Tekninen toimi ja Ramboll käsittelee vaihtoehtoja 4.3.2026 erillisessä palaverissa ja Ramboll esittää tällä hetkellä ratkaisuksi seuraavia vaihtoehtoja:

Pyöräiliikenteen järjestelyjen ratkaisuvaihtoehdot kevyimmistä järeimpään ovat:

1. Sekaliikenne (nykyinen järjestely eli pyöräliikenne on ajoradalla muun ajoneuvoliikenteen tapaan), ei tehdä mitään

2. 2-1 tie (pyöräkaistat ja jalkakäytävä, kylätie)
3. Yhdistetty tai eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä, KLV levennys 2m.
4. Rauhoitettu sekaliikenne (nopeuden pudotus ja hidaste)

Sillankorvantie on historiallisista syistä muodostunut kapeaksi, ja osa kiinteistöjen rakennuksista on katualueessa kiinni. Nykyinen katualue ei mahdollista ajoradan leventämistä. Sillankorvantien kehittämiseksi on lisäksi arvioitu myös vaihtoehtoisten reittien kehittämismahdollisuuksia. Keskeinen lihasvoimin liikkuva käyttäjäryhmä on koululaiset. Arvinkuja tarjoaa vaihtoehtoisen reitin, jolle ei kuitenkaan voida olettaa siirtyvän kaikki nykyisin Sillankorvantietä käyttävät tilanteessa, jossa Arvinkujan reittiä parannettaisiin ja Sillankorvantie jäisi nykyiselleen.

Vaihtoehdot 4 on jatkosuunnittelua, koska siinä nykyinen reunakivilinja säilyy eikä mittavaa rakentamista tarvita. Vaihtoehto 3 edellyttää katualueen levennystä ja maanlunastusta, kiinteistörajat eivät noudata asemakaava-alueen rajaa ja nykyisiä katualueita ei ole lunastettu kunnalle. Kevyenliikenteenväylää pitäisi leventää n. 1200m<sup>2</sup> (600\*1-2m), kustannusarvio n. 50 000€ ja lisäksi katualueiden lunastus. Vaihtoehto 2 edellyttää radikaalia liikennekuluttuurin muutosta ja kustannusarvio n. 20 000€.

- VE4 edellyttää toimiakseen liikenteen rauhoittamistoimia eli käytännössä nopeusrajoituksen alentamista 30 km/h ja lisäksi muita liikenteen rauhoittamisen tukikeinoja esim. hidasteita, kavennuksia ja/tai ajoratapysäkit.
- VE2 on tieliikenneläin mahdollistama järjestely, jossa kaksi nykyistä ajokaistaa kavennetaan yhdeksi 3,0 metrin levyiseksi. Autoliikenteen kohtaamistilanteissa autot ajavat osittain 1,5 m pyöräkaistojen kautta. Ratkaisu muistuttaa kylätietä, sillä erotuksella, että 2-1-tiessä on pyöräkaistat pientareiden sijaan ja erillinen jalkakäytävä jalankulkijoille ja alle 12-vuotiaille pyöräilijöille. Sillankorvantien nopeusrajoitus laskettaisiin VE1 tapaan 30 km/h.

VE2 on kustannustehokas, koska sen toteutus edellyttää vain liikenteenohjauksen toimenpiteitä (liikennemerkkit ja tiemerkinnet). VE4 kustannukset ovat riippuvaisia liikenteen rauhoittamiskeinojen määrästä ja toteutustavoista. Vaihtoehdot ovat kustannuslaskennassa.

Alustavasti on arvioitu, että toteutus voi maksaa noin 10 000–100 000 eur riippuen valittavasta vaihtoehdosta ja mm. sivukatuliittymien muokkaustarpeista. Haettava valtionavustus on 50 % hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksista. Hakuaika päättyy 31.3.2026. Hanke tulee toteuttaa vuosien 2026–2028 aikana siten, että kohde on kokonaisuudessaan valmis ja kaikki tarvittavat hankeraportointi- ja maksatushakemustiedot toimitettu Traficomiin 31.8.2028 mennessä.

### Ehdotus

Esittelijä: Jari Nerjanto, Yhdyskuntatekniikan päällikkö

Suunnitelmia käsitellään kokouksessa.

Tekninen lautakunta toteaa suunnittelutyön tämän hetkisen tilanteen tietoon saatetuksi.

---

Tekninen lautakunta linjaa pyöräliikenteen tulevan järjestelyn ratkaisuvaihtoehdon ja suunnittelun reuna ehdot.

Suunnitelmia käsitellään tarkemmin seuraavassa kokouksessa, valitun vaihtoehdon perusteella.

Hankkeelle haetaan avustusta 31.3.2026 mennessä.

### **Päätös**

Tekninen lautakunta päätti että hankkeessa edetään vaihtoehdon 3 mukaisesti (yhdistetty tai eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä, KLV levennys 2m). Rambollin selvityksessä vaihtoehto VE3.

Perusteena on että se on kaikkein turvallisin vaihtoehto. Sillankorvantie on Auran kunnan vilkasliikenteisin katu ja pääpyöräilyreitti.

Nykyisessä käytössä ja muissa vaihtoehdoissa on enemmän riskejä liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden suhteen.

Hankkeelle haetaan Traficomilta avustusta ja hanke toteutetaan vain, jos siihen saadaan avustusta hakemuksen mukaisesti.

Suunnittelun yhteydessä tehdään tarkempi kustannusarvio, mikäli kustannusarvio kasvaa radikaalisti asia voidaan palauttaa uudelleen valmisteluun. Eteenkin Lahnaojan rummun kohta ja sähkökaappien siirrot voivat vaikuttaa suuresti kustannusarvioon ja näitä kuluja ei ole nykyisessä kustannusarviossa huomioitu.

Katualueiden lunastusta aloitetaan tänä vuonna, mikäli hanke etenee. Katualueiden lunastuksen laajuuteen vaikuttaa myös Vaistonkujan asemakaava muutoksen eteneminen.

Hanke toteutetaan vuonna 2027. Mikäli hankkeelle ei saada avustusta, asia palautuu uudelleen valmisteluun ja asialle haetaan jotakin muuta ratkaisua.

Suunnitelmia käsitellään tarkemmin seuraavassa kokouksessa.