

KUOPION KAUPUNKISEUTUSUUNNITELMA 2030 +

Suunnitelmaselostus 8.4.2022

Luonnoksen vaikutusten arviointi



KUOPI ON KAUPUNKISEUTUSUUNNITELMA LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Kaupunkiseutusuunnitelmaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu skenaariovaiheen pohjalta seuraavista näkökulmista:

- Kaupunkiseudun kilpailukyky ja elinvoima
 - Kaupunkiseudun asema valtakunnallisesti
 - Kaupunkiseudun kokonaisuus
 - Imago- ja vetovoimavyödyt
- Väestönkasvun ja työpaikkojen sijoittuminen alueellisesti
 - Alueelliset kehittämissedellytykset
 - Alueellinen tasa-arvo
- Alue- ja yhdyskuntarakenne
 - Rakenteen eheys, toimivuus ja taloudellisuus
 - Yhdyskunnan hiilineutraalisuus
 - Keskusten kehittäminen
 - Palvelujen järjestäminen
- Asuin- ja elinympäristön kehittämissedellytykset
 - Monimuotoinen asuminen
 - Elinympäristön laatutekijät
- Toteuttaminen ja riskit
 - Toteuttamisen joustavuus ja vaiheistaminen, mikäli väestönkasvu ei toteudu suunnitellulla tavalla
 - Suunnitelman toteuttamiseen liittyvät epävarmuudet
- Kustannustehokkuus ja taloudellisuus

KSS-LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit		Vaikutukset
Kaupunkiseudun kilpailukyky ja elinvoima	<p>Kaupunkiseudun asema valtakunnallisesti</p> <p>Kaupunkiseudun kokonaisuus</p>	<p>Ydinkaupunkialueen ja keskusten vahvistuminen hyödyttää koko seudun kehitystä mahdollistamalla vahvan ja taloudellisen kaupunkirakenteen.</p> <p>Rakentamisen keskittäminen Kuopion keskustaan ja sen lähialueelle, vahvistaa ydinkaupunkialuetta, joka on taloudellisen ja muun toiminnan veturi seudulla. Kuopion asema Itä-Suomen keskuksena vahvistuu.</p> <p>Suunnitelmaratkaisu tukee ydinkaupunkialueella tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä. Runkobussijärjestelmä mahdollistaa matka-aikojen lyhenemisen, mikä parantaa keskusten saavutettavuutta ja kytkeytymistä. Toimiva joukkoliikenne keskusten välillä parantaa elinkeinoelämän, asumisen ja palveluiden sijoittumismahdollisuuksia ja siten seudun kilpailukykyä.</p> <p>Nykyisten asemaympäristöjen vahvistaminen ja potentiaalisimpien uusien seisakkeiden tukeminen maankäytöllä parantaa edellytyksiä seudullisen ja maakunnallisen (Pohjois- ja Etelä-Savon maakunnat) taajamajunaliikenteen kehittämiseksi Savon radalla. *) Pitkällä aikavälillä uusia seisakkeita voitaisiin toteuttaa ja ne kytkisivät uusia alueita valtakunnalliseen raideliikenneverkkoon ja henkilöjunaliikenteen piiriin. Olemassa olevilla kaukoliikenteen asemilla palvelutaso paranisi, kun taajamajunaliikenteen vuorot lisäisivät vuoro- ja yhteysväliarjontaa.</p> <p>Toteutuessaan maakunnallinen taajamajunaliikenne tukisi entistä laajemman työssäkäyntialueen rakentamista, raideliikenteen matkustajamäärien kasvattamista sekä ympäristöystävällisen liikkumisen lisääntymistä etenkin työmatka- ja opiskelijaliikenteessä. Suonenjoen ja Lapinlahden suunnista taajamajunaliikenteen myötä junavuorojen tarjonta lisääntyisi ja joukkoliikenneyhteydet Kuopioon paranisivat palvelemaan myös vapaa-ajan liikkumista.</p> <p>Raideliikenne tukisi asemanseuduilla uudenlaisen toimintaympäristön kehittämistä sekä asumisessa että yrittämisessä, mikä lisäisi seudun erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna. Uuden järjestelmän rakentaminen voisi aktivoida kehittämistoimenpiteitä sekä -suunnitelmia myös laajemmin ympäristössään.</p> <p>Runkobussijärjestelmän ja taajamajunaliikenteen toteuttaminen edellyttää ja edistää eri liikennemuotojen nykyistä parempaa keskinäistä vuorovaikutusta digitaalisia ja älykkäitä ratkaisuja hyödyntäen niin, että liikennemuodot täydentävät toisiaan. Toimiva syöttöliikenne tehostaa matkaketjuja ja laajentaisi myös alueellisesti raideliikenteen käyttäjäkuntaa.</p>

*)

Maakunnallisen taajamajunaliikenteen pääasiallinen tarkoitus on tarjota joukkoliikenneyhteys seudullisten kuntakeskusten välillä. Kuntakeskukset ovat taajamia, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja ja palveluja. Taajamajunaliikenteen seisakkeet ovat tavoitteellisesti paikallisia liikenteen solmupaikkoja, joista on toimivat yhteydet ympäröivään maankäyttöön. Vähimmäisvaatimus on, että seisakkeen ympäristössä on ainakin 2000 asukasta tai työpaikkaa. Uusia taajamajunaseisakkeita on suositeltavinta perustaa olemassa olevien taajamajunareittien varrelle, jolloin niiden matkustuskysyntä ja kannattavuus kasvavat. Taajamajunaliikenteen seisakkeita voidaan rakentaa etupainotteisesti perustellen hanketta suunnitellulla maankäytöllä. Toimivat olemassa olevat junayhteydet tukevat suunniteltua maankäytön kehittämistä.

Riittävän maankäytön lisäksi taajamajunaliikenteen kehittäminen vaatii riittävästi vapaata ratakapasiteettia. Käytännössä kaksiraiteisilla radoilla on riittävästi kapasiteettia taajamajunaliikenteen järjestämiseen. Yksiraiteisilla rataosuuksilla ratakapasiteetti asettaa rajoitteita, jos radalla on paljon muuta liikennettä. Yksiraiteiselle radalle mahtuu noin 40 junaa päivässä. Koko päivän tunnin vuorovälillä liikennöivä taajamajuna tarkoittaa yli 20 junaa päivässä.

Maakunnalliseen taajamajunaliikenteeseen verrattuna kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tarkoitus on tarjota nopea ja vuoroväliltään tiheä joukkoliikenteen runkoyhteys kaupunginosakeskusten välillä. Lähijuna soveltuu reiteille, joilla matkustajamäärät ovat suuria.

Lähde: Uudet junaliikenteen seisakkeet; tekniset vaatimukset, kustannukset ja luokittelu. Väyläviraston julkaisu 36/2019.

KSS-LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit		Vaikutukset
Kaupunkiseudun kilpailukyky ja elinvoima	Imago- ja vetovoimahyödyt	<p>Suunnitelmaratkaisu tukee työssäkäyntialueen kehittämistä kokonaisuutena olemassa oleviin keskuksiin tukeutuen. Ydinkaupunkialueen ja Kuopion keskustan merkitys koko seudun käyntikorttina korostuu. Tiivis rakenne ja kasvun keskittäminen mahdollistavat keskuksissa korkeatasoisen rakennetun ympäristön laadun.</p> <p>Runkobussiratkaisulla saavutetaan kestävän ja nopeutuvan liikkumisen osalta kilpailukyky- ja imagohyötyjä. Runkobussijärjestelmä tavoittelee pikaraitiotiemäistä liikennöintiä, jossa raideliikenteen imago ja tehokkuus yhdistyvät bussijärjestelmän joustavuuteen ja raideliikenteeseen suhteutettuna alhaiseen kustannustasoon. Runkobussijärjestelmä edellyttää investointeja infraan kuten kaista- ja katujärjestelyjä ja pysäkkien parantamista. Muutokset ovat luonteeltaan pysyviä ja tähtäävät myös pysyvään palvelutason nostoon, joten järjestelmällä on vaikutusta maan arvoon.</p> <p>Joukkoliikenteen kulutapaosuudet kasvavat, kun matka-ajat lyhenevät, pysäkit ovat korkeatasoisia ja bussikalusto on laadukasta. Paremman tehokkuutensa ansiosta se myös vähentää päästöjä. Alueiden saavutettavuus paranee ja runkobussilinjojen varsien kuntien yhteistyö tiivistyy. Kaupunkirakenteen kehittämiseen liittyvät merkittävät yhteiset tavoitteet voidaan saavuttaa voimavarat yhdistämällä.</p> <p>Asemanseutujen kehittäminen tarjoaa seudulle uusiutumisen- ja kehittämismahdollisuuksia mm. elinkeinojen ja asumisen kehittämiseen sekä liikkumistapojen muutokseen. Välillisesti tämä vaikuttaa kaupunkikehitykseen ja koko seudun kilpailukykyyn. Olemassa olevaa rataa kehittäen siitä ulosmitataan kaikki hyöty – myös henkilöliikenteessä. Seudun sisäinen ja ulkoinen saavutettavuus paranee etenkin jos raideliikennetarkaisu olisi pitkällä aikavälillä seutuja yhdistävä (Pieksämäki-Kuopio-Iisalmi). *)</p> <p>Taajamajunaliikenteen myötä Kuopion seutu profiloituisi nykyistä paremmin raideliikennekaupunkina ja –seutuna ja vahvistaisi kilpailukykyään Suomessa keskisuurten kaupunkiseutujen joukossa ja myös osana eurooppalaista vihreää ja digitaalista siirtymää. Kuopion seutu hyötyisi menossa olevasta ”raidebuumista”, jossa raideliikenteeseen on poliittista valmiutta panostaa aiempaa vahvemmin alueellisesti, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti.</p> <p>Runkobussijärjestelmällä ja uusilla taajamajunan seisakkeilla olisi pysyvää vaikutusta maan arvoon. Ne voivat toimia draiverina monipuoliselle kaupunkikehittämiselle ja muuttaa kaupunkiseudun imagoa ympäristöystävälliseen ja urbaaniin suuntaan. Kiinteistökehityksen näkökulmasta raiteilla kulkeva järjestelmä on bussijärjestelmään verrattuna stabiili, mikä on myönteinen piirre ennakoitavuutta arvostaville rakennuttajille, sijoittajille ja asukkaille.</p> <p>Taajamajunaliikenne laajentaisi työssäkäyntialuetta ja parantaisi työvoiman saantia. Työssäkäyntialueen laajeneminen luo vastaavasti pendelöintitarvetta, johon taajamajunaliikenne vastaisi. Taajamajunaliikenne luo yrityksille enemmän mahdollisuuksia sijaita hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella - asemien läheisyydessä sijaitsevat työpaikat ovat houkuttelevia etenkin osaamisintensiivisille aloille ja erilaisia sijaintietuja tavoitteleville yrityksille. Uusi tarjonta luo uutta kysyntää.</p>

*)
 Savon radan kuntien asukasluvut (osuus Pieksämäki-Iisalmi):
 Pieksämäki 17 400
 Suonenjoki 7 000
 Kuopio 120 000
 Siilinjärvi 21 300
 Lapinlahti 9 300
 Iisalmi 21 000

KSS-LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit		Vaikutukset
Väestönkasvun ja työpaikkojen sijoittuminen alueellisesti	<p>Alueelliset kehittämis-edellytykset</p> <p>Alueellinen tasa-arvo</p>	<p>Luonnoksen mukainen ratkaisu on looginen jatkumo seudun nykyiselle kehitykselle. Kasvu keskittyy voimakkaimmin ydinkaupunkialueelle ja erityisesti niille alueille, jotka ovat tehokkaimmin kytkettävissä joukkoliikenteen piiriin. Ydinkaupunkialueella maankäyttö luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle.</p> <p>Alueiden rooli seudulla säilyy nykyisen kaltaisena vuoteen 2030+. Keskuksat kasvavat maaseutuvaltaisen alueen menettäessä väestöä. Resurssien suuntaaminen seudun ytimeen ja pääkeskuksiin heikentää ympäröivien maaseutualueiden kehittämismahdollisuuksia ellei esimerkiksi alakeskusten ja kyllien julkisten palvelujen säilymiseen ole mahdollisuutta tai poliittista halua panostaa.</p> <p>Runkobussijärjestelmä, seutulinjat sekä myöhemmin myös mahdollinen taajamajunaliikenne luovat edellytyksiä keskusten saavutettavuuden ja kytkeytymisen paranemiselle sekä ydinkaupunkialueella että koko kaupunkiseudulla. Maankäytön kehittäminen tukeutuu nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään eikä runkobussijärjestelmäkään aiheuta muutoksia väestön painopistealueisiin ja keskusverkkoon maakunnan alueella.</p> <p>Seutulinjojen palvelutason kehittäminen lisäisi alueellista tasa-arvoa. Tiheävuoorisimmat seutulinjat liikennöisivät seudun suurimpiin taajamiin Leppävirralle, Suonenjoelle, Lapinlahteen, Nilsiään ja Juankoskelle. Työ- ja opiskelumatkat mahdollistavia seutulinjoja liikennöisi myös seudun muihin pääkeskuksiin Tuusniemelle, Varpaisjärvelle, Karttulaan, Maaninkaan, Riistavedelle, Vehmersalmelle sekä Kurkimäkeen.</p> <p>Pitkällä aikavälillä maakunnallisen taajamajunaliikenteen toteutuminen vahvistaisi asemanseutujen roolia nykyisestä, mikä heijastuisi näiden kuntien kokonaiskehitykseen ja profiileihin. Seudun sisäinen polarisaatio vähenee, jos nykyistä laajemmalla alueella joukkoliikenteen palvelutaso paranee.</p> <p>Ratakäytävän varressa osa potentiaalisten väliasemien lähiympäristöistä on nykyiseltä käyttäjäpotentiaaliltaan pieniä. Tällaisia ovat etenkin Lapinlahden Alapitkä ja Kuopion Kurkimäki –molemmat entisiä seisakepaikkoja *). Näihin keskuksiin tarvittava väestö- ja/tai työpaikkamäärän lisäys on suhteellisen merkittävä, jotta kaikki radan varren asemapaikat tukeutuisivat riittäväan käyttäjäpotentiaaliin. Matkuksen käyttäjäpotentiaalia lisää Hiltulanlahden ja Vanuvuoren täydennysrakentaminen siinä tapauksessa, että joukkoliikenneyhteys näiltä alueilta keskustaan järjestettäisiin Matkuksen kautta (Luonnoksessa jl:n yhteystarve esitetty Vanuvuoresta Matkukseen).</p>

KSS-LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit		Vaikutukset
Alue- ja yhdyskuntarakenne	Rakenteen eheys, toimivuus ja taloudellisuus Yhdyskunnan hiilineutraalisuus	<p>Suunnitteluratkaisussa kasvua jaetaan kaikille seudun pääkeskuksille ja lähes kaikille alakeskuksille, mikä tukee seudun aluerakenteen monikeskuisuutta.</p> <p>Seudun aluerakenteessa kasvu sijoittuu keskuksiin. Tiivis ja eheä kaupunkirakenne luo edellytyksiä lyhyiden etäisyyksien jalankulkukaupungin kasvattamiselle. Taajama-alueiden tiivistäminen parantaa myös joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä sekä vähentää liikkumistarvetta. Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä. Ns. vartin kaupungin periaate on skaalattavissa seudun suuriin ja pieniin keskuksiin.</p> <p>Liikennejärjestelmä tukeutuu nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen. Myös uusi maankäyttö tukee joukkoliikennejärjestelmää, jonka perustana on viikkaimpiin liikennesuuntiin toteutettu nopeudeltaan ja vuorotarjonnaltaan kilpailukykyinen runkoverkko. Autottoman elämäntavan edellytykset paranevat ja kakkos-/kolmosautosta luopuminen mahdollistuu useamman auton talouksissa.</p> <p>Pitkällä aikavälillä maankäytön kehittäminen tukee myös olemassa olevan rataverkon täysimääräistä hyödyntämistä henkilöjunaliikenteessä. Maakunnallinen taajamajunaliikenne mahdollistaisi työssäkäyntialueen laajenemisen kestäväällä tavalla. Rautatie kehittyisi joukkoliikennejärjestelmän runkolinjaksi, joka toimisi selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Raideliikenne on kaupunkiseutujen keskeisiä keinoja ilmastonmuutoksen torjunnassa. Autoilupainotteinen liikennekulttuuri muuttuisi kestävämpään suuntaan alueella, jolle suurin osa seudun asutuksesta ja työpaikoista on keskittynyt. Ympäristöystävällinen liikkuminen lisääntyisi seudun työmatka- ja opiskelijaliikenteessä. Globaalina trendinä on, että etenkin nuoret suosivat raideliikennettä yksityisautoilun sijaan.</p> <p>Suunnitelmaratkaisu luo ympäristöystävällistä kaupunkirakennetta edistämällä runkobussilinjoin ja rautatieasemiin tukeutuvaa kaupunkikehittämistä. Hyvän palvelutason myötä joukkoliikenteestä kehittyä nykyistä vetovoimaisempi liikkumisen tapa, etenkin jos myös matkaketuista saadaan toimivia.</p> <p>Mikäli kasvua sijoittuu merkittävässä määrin (vastoin tavoitteita) nykyisten keskusten ulkopuolelle - lievealueille tai autolla hyvin saavutettaville alueille – hajauttaa tällainen kehitys seudun alue- ja yhdyskuntarakennetta. Lievealueille syntyy näennäisen tiiviisti rakennettuja keskittymiä huonompien yhteyksien päähän. Samalla hajanainen kaupunkirakenne lisää liikkumisen tarvetta ja aiheuttaa liikennemäärien kasvua. Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen muuttuu haasteelliseksi. Lisääntyvä liikkumisen tarve, puuttuvat yhteydet ja/tai heikko julkisen liikenteen palvelutaso voimistavat autokaupunkikehitystä.</p>

KSS-LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit		Vaikutukset
Alue- ja yhdyskuntarakenne	<p>Keskusten kehittäminen</p> <p>Palvelujen järjestäminen</p>	<p>Kasvun sijoittuminen seudun pääkeskuksiin ja pienempiin alakeskuksiin tukee seudun aluerakenteen monikeskuksisuutta. Maankäyttö tehostuu etenkin ydinkaupunkialueella. Ydinkaupunkialueen keskukset ja erityisesti niiden keskusta-alueet kehittyvät väestönkasvun myötä entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Joukkoliikenteen kilpailukyky paranee erityisesti keskuksiin suuntautuvassa liikenteessä, joten keskusten saavutettavuus paranee.</p> <p>Tiivis rakenne ja kasvun keskittäminen mahdollistavat keskuksissa korkeatasoisen rakennetun ympäristön laadun. Isoimmista keskuksista yleistyvät hybridirakentaminen, joissa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäisen kaupunkitiilan. Ydinkaupunkialueen tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy ytimistä reuna-alueille tai sen ulkopuolelle.</p> <p>Keskustojen palvelukeskittymät kehittyvät ydinalueella pitkälti nykyisillä sijainneillaan. Kehysalueen keskusten kasvu on suhteellisen vähäistä ja se hajautuu seudun eri osiin, mikä ei todennäköisesti aiheuta lisää palvelujen järjestämistarvetta – useissa keskuksissa palvelujen tarve voi myös vähentyä. Maaseutualueiden palvelut siirtyvät entistä enemmän pääkeskuksiin, mikä kiihdyttää alakeskusten ja kylien palveluita. Kasvun keskittyminen pääkeskuksiin parantaa maaseutuliikenteen järjestämisen edellytyksiä Kuopion keskustan ja kunta-/pääkeskusten välisissä yhteyksissä.</p> <p>Ydinkaupunkialueen vahvistuminen lisää ja monipuolistaa seudullista palvelutarjontaa, mikä hyödyttää myös ympäröiviä alueita. Etenkin taajamajunaliikenteen käynnistyessä uudet asemaseudut vahvistuisivat merkittävinä ja monipuolisina kaupunkikehittämisen painopistealueina: liikkumisen, työnteon, palveluiden ja asumisen solmukohtina. Eniten kehittämispotentiaalia olisi niillä asemaseuduilla, joilla on hyvä käyttäjäpotentiaali ja vuorovälitarjonta ja jotka tukeutuvat nykyiseen palveluverkkoon. Käyttäjäpotentiaalia on nykyisen kehityksen valossa eniten Kuopion keskustan, Savilahden, Kelloniemen, Siilinjärven keskustan, Päivärannan ja Suonenjoen asemaseuduilla. Vuorela/Toivala kehittyy suunnitelmaratkaisun mukaan runkobussiliikenteen solmuna. Mahdolliset muut väliasemat kehittyisivät seudun uusina alakeskuksina. Osa nykyisistä palveluista voisi siirtyä asemaseuduille, mutta kaikille asemille ei välttämättä syntyisi palvelukeskuksia.</p> <p>Haja-asutusalueella palveluiden yksikkökustannukset voivat kasvaa nykyisestä tai palvelut muuttua ('pyörien päälle') liikkuviksi, jos rakentaminen leviää maantieteellisesti laajalle alueelle. Rakenteen hajautuminen kasvattaisi etäisyyksiä seudullisiin palveluihin koko alueella.</p>

KSS-LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit		Vaikutukset
Asuin- ja elinympäristön kehittämisedellytykset	Monimuotoinen asuminen Elinympäristön laatutekijät	<p>Kasvun keskittäminen keskuksiin edistää keskusten ja keskusta-alueiden elinvoiman lisääntymistä. Asutusta, palveluja ja työpaikkoja sisältävä, toiminnoiltaan sekoittunut kaupunkirakenne vahvistuu ja laajenee etenkin ydinkaupunkialueella. Kaupunkikehittämistavoitteita kohdistuu keskusta-alueiden lisäksi joukkoliikenteen runkoysteuyksien varrelle.</p> <p>Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi ja tehostamiseksi. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Runkolinjojen varressa suositetaan kerrostalovaltaista rakentamista. Tiivis rakenne ja kasvun keskittäminen mahdollistavat korkeatasoisen rakennetun ympäristön laadun.</p> <p>Uudisrakentaminen mahdollistaa seudun asuntotarjonnan monipuolistamisen. Omakotiasumisen rinnalle syntyy uusia talotyyppejä ja hallintamutoja. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville.</p> <p>Kauempana ydinkaupunkialueesta sijaitsevilla keskuksissa yhdyskuntarakenne säilyy väljänä ja painottuu jatkossakin omakotirakentamiseen.</p> <p>Taajamajoukkoliikenteen käynnistyessä asemanseuduista tulisi yhä kiinnostavampia kohteita kaupalle sekä asuntorakentajille. Myös toimitilarakentajat kiinnostuisivat vetovoimaisimpien asemien sijainneista (kaupunkikeskuksissa ja joukkoliikenteen solmuissa). Lähtökohta asemanseudun kehittämiselle on erilainen riippuen aseman sijainnista liikennejärjestelmässä ja yhdyskuntarakenteessa. Asemanseutujen maankäyttö voi kehittyä isona hankkeena tai pienin askelin täydennysrakentamalla. Uudentyyppiset rakentamisen ratkaisut yleistyisivät ja loisivat uudenlaista kaupunkitilaa ja -kuvaa.</p> <p>Vetovoimaisimmat asemanseudut kehittyvät monimuotoisina ja toiminnoiltaan sekoittuneina. Hybridirakentaminen todennäköisesti lisääntyy: liikenteen ja matkustajien palvelujen lisäksi saatavilla voi olla majoitus-, terveys- ja hyvinvointipalveluja, monipuolista asuntotarjontaa, omistus- ja vuokra-asuntoja, liike- ja toimistotiloja.</p>

KSS-LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit		Vaikutukset
<p>Toteuttaminen ja riskit</p> <p>Toteuttamisen joustavuus ja vaiheistaminen, mikäli väestönkasvu ei toteudu suunnitellulla tavalla</p> <p>Suunnitelman toteuttamiseen liittyvät epävarmuudet</p>	<p>Luonnos on realistinen, kuntien suunnitelmiin perustuva ja toteutettavissa seudun nykyisellä väestöpohjalla ja kasvutavoitteilla. Bussijärjestelmä kehittyy vaiheittain, mikä tekee siitä joustavan ja muuttuviin tilanteisiin sopeutuvan ratkaisun. Maankäytön ratkaisut tukeutuvat pääosin nykyiseen liikennejärjestelmään ja palveluverkkoon. Ydinkaupunkialueella on potentiaalia tehdä merkittäviä uusia avauksia kasvun suuntaamisessa ja tältä osiin joukkoliikenteen ja palvelujen järjestämisen tarkemmat ratkaisut on tehty/tehdään yleiskaavoissa. Ydinkaupunkialueen runkobussilinjojen tarkoituksenmukaiset linjastot ja niiden rooli selvitetään erillisen selvityksen kautta. Uusien alueiden kytkeminen tehokkaaseen joukkoliikenteeseen tulisi olla tavoitteena.</p> <p>Joukkoliikenteen runkolinjan toteuttaminen edellyttää infran kehittämistä liikennöinnin sujuvoittamiseksi sekä mahdollisesti runkolinjan varren maankäytön tiivistämistä riittävän käyttäjäpotentiaalin varmistamiseksi. Riittävän käyttäjäpotentiaalin selvittäminen on keskeistä runkobussiselvityksessä. Mikäli tiivistämisen tarvetta on, tulee uutta asuin- ja työpaikkarakentamista ohjata runkolinjojen varteen. Oletettua hitaampi kasvuvauhti tai kasvun suuntaaminen muualle voi heikentää runkolinjojen toteuttamisedellytyksiä. Runkolinjojen toteuttaminen pitää sisällään mahdollisuuden, tai ei ainakaan poissulje mahdollisuutta, toteuttaa kilpailukykyisimmille runkolinjoille myöhemmin pikaraitioiteita.</p> <p>Suunnitelmaratkaisuun sisältyvät toteuttamiseen liittyvät riskit ovat lähtökohtaisesti pieniä ja hallittavissa olevia. Vuorela/Toivalan kehittämispotentiaalin toteuttaminen bussiliikenteeseen tukeutuen on kaupunkiseutusuunnitelmaratkaisussa tarkoittanut taajamajunaseisakkeesta luopumista. Kun seisakkeeseen ei maankäytön suunnittelussa varauduta, sen mahdollinen myöhempi toteuttaminen tulee todennäköisesti samalla poissuljetuksi.</p> <p>Rakentamisen voimakas keskittäminen voi herättää huolta lähiluonnon säilymisestä ja lähivirkistysalueiden supistumisesta. Kaupunkien viheralueilla on merkitystä sekä ihmisten hyvinvoinnin että luonnon monimuotoisuuden ylläpitämisessä ja esimerkiksi hulevesien ja ilmanlaadun hallinnassa. Seudun kasvuluvut ovat kuitenkin maltillisia, joten suunnitelman riskit ovat tässä mielessä pienempiä kuin suuremmilla kaupunkiseuduilla.</p> <p>Liikennejärjestelmän kehittäminen tuo muutoksia nykytilanteeseen, infraan ja seudun kehittämisperiaatteisiin. Toisaalta se luo mahdollisuuksia uudistumiseen.</p> <p>Runkobussijärjestelmän ja erityisesti taajamajunaliikenteen osalta ratkaisut ovat luonteeltaan pysyviä. Molemmat edellyttävät riittävää väestöpotentiaalia. Liikennejärjestelmän kehittäminen tukeutuu kuitenkin ensi vaiheessa vahvasti nykyiseen väestöpohjaan. Runkobussilinjojen kehittäminen ja taajamajunaliikenteen uusien seisakkeiden käyttöönotto voidaan tehdä vaiheittain, mikä lisää järjestelmän mukautuvuutta kulloiseenkin väestöpohjaan. Vaiheistus edellyttää seudullista ja maakunnallista suunnittelua.</p> <p>Raideliikennejärjestelmän toteuttamisen aikajänne on pitkä. Koska maankäyttö muuttuu hitaasti, sitä koskevat päätökset täytyy tehdä ajoissa, jotta ne ehtivät vaikuttaa. Isoimmille asemanseduille kehittyvät hybridikiinteistöt ovat vaativia rakennushankkeita, joissa kokonaisuuden hallinta edellyttää hyvää yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Tiiviissä kaupunkirakenteessa lupatekniset prosessit, omistusrakenteet ja tekniikka ovat mutkikkaita ja aikaa vieviä.</p> <p>Taajamajunaliikenne edellyttää syöttöliikennettä, joten järjestelmä lisää vaihdollisten yhteyksien määrää. Se voi kuitenkin myös tehostaa matkaketjuja ja laajentaa raideliikenteen käyttäjäkuntaa.</p>	

KSS-LUONNOKSEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Arviointikriteerit	Vaikutukset
<p>Kustannustehokkuus ja taloudellisuus</p>	<p>Maankäytön kehittäminen tukeutuu pääsääntöisesti nykyiseen infraan, mikä on kustannustehokasta. Ydinkaupunkialueella on potentiaalia ja tarve tehdä myös uusia avauksia maankäytössä uusien asunto- ja työpaikka-alueiden kaavoittamiseksi. Uusilla alueilla Kustannuksia aiheutuu yhdyskuntateknisten verkostojen (kadut ja väylät, sillat, vesihuolto, energia, tietoliikenne) rakentamisesta.</p> <p>Kaupungin läheisillä maaseutualueilla, joiden vetovoima ja kasvupotentiaali perustuu osittain hyvään saavutettavuuteen henkilöautolla, tulisi selvittää miten yhdyskuntarakenteen kehittymistä hallitaan. Kaupunkiseudun reuna-alueilla tapahtuu matalan rakentamistehokkuuden alueiden laajenemista. Tämä voi haitata lievealueiden myöhempää suunnittelua ja alueiden tehokkaampaa käyttöä, mikä johtaa epätaloudelliseen yhdyskuntarakenteeseen.</p> <p>Raideliikennejärjestelmään nähden runkobussijärjestelmän toteuttaminen on nopeampaa ja vaatii vähemmän investointeja. Kustannukset sisältävät mm. joukkoliikenteen kaista- ja katujärjestelyjä, vaihtopysäkkien ja pysäkkien parantamista, liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmän toteuttamista, pyöräparkkeja ja brändäystä, jonka tavoitteena on saavuttaa tunnettuutta.</p> <p>Raideliikennejärjestelmän rakentamis- ja ylläpitokustannukset ovat suuret. Taajamajunaliikenne edellyttää muualla kuin nykyisillä asemilla erittäin järeitä perusinvestointeja.</p> <p>Pohjois-Savossa on selvitetty taajamajunaliikenteen mahdollisuuksia duoraitiotieperiaatteella (Proxion 2019). Selvitys pohjautui pitkälti nykyisen rataverkon hyödyntämiseen ja kehittämiseen välillä Suonenjoki–Iisalmi. Selvityksissä tarkasteltiin, millä edellytyksin tarkasteluvälillä voitaisiin liikennöidä tunnin välein jokaisena viikonpäivänä kello 5–22. Nykyisen liikennejärjestelmän pohjalta laaditun aikataulusuunnittelun mukaan liikennöinti edellyttää kohtaamispaikkojen lisäämistä henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamiseksi. Mahdollinen taajamajunaliikenne edellyttäisi lisäksi lisäraiteiden rakentamista osalle kohtaamispaikoista sekä uusien liikennepaikkojen toteuttamista.</p> <p>Taajamajunaliikenteen kehittämisen kannalta olisi hyödyllistä selvittää minkälaisia aluerakentamismalleja olisi mahdollista toteuttaa radan läheisyyteen niin, että se palvelisi sekä seudun että kiinteistökehittäjien etuja. Kiinteistökehittäjiä voidaan kytkeä mukaan kattamaan infrastruktuuri-investointien kustannuksia, koska ne myös hyötyvät radan kehittämisen myötä tapahtuvasta kiinteistöjen arvonnoususta. Esimerkiksi rakennusoikeuden myymisestä saatu tuotto voidaan hyödyntää tarvittaviin investointeihin junaliikenteen kehittämisessä. Näin ollen kunnilla on mahdollisuus käyttää omistamiaan maa-alueita sekä kaavoitusmonopolia rahoittaakseen taajamajunaliikenteen investointeja. *)</p>

*)

Kansainvälisesti vastaavia malleja infrastruktuuri-investointien rahoittamisesta on toteutettu esimerkiksi Ruotsissa ja Englannissa. Kaupunki voi perustaa projektityhtiön, jonka tarkoituksena on kehittää aluetta kokonaisuudessaan ja sitä kautta palvella kaupungin aluepoliittisia tavoitteita. Vastaavanlainen aluekehittäminen on mahdollista myös ilman julkisjohteista projektityhtiötä, mutta käytännössä yhtiön rooli on koettu positiiviseksi, koska se sitouttaa kaupungin resursseja alueen pitkäaikaiseen kehittämiseen. Samalla päätöksenteko on suoraviisempaa, eikä se ole yhtä haavoittuvainen poliittisille ilmapiirin muutoksille kuin perinteinen aluekehittäminen.

Toinen tapa ulosmitata maa-alueen arvonnousua on kerätä maksuja etupainotteisena verojen tai muiden vastaavien maksujen muodossa (esim. Lontoon Crossrail-junaratihanke). Kaupungilla on velvollisuus käyttää keräämänsä maksu radan rahoittamiseen. Järjestelyn tarkoituksena on kannustaa yrityksiä kehittämään ja laajentamaan toimintaansa ja näin luomaan työpaikkoja alueella. Verojärjestelyn on tarkoitus kestää määrärajan, jonka jälkeen kiinteistöverokäytäntö palaa normaaliiksi.

Lähde: Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisselvitys, loppuraportti, 2012. Tampereen kaupunkiseutu, Ramboll, TTY, KPMG.

Bright ideas. Sustainable change.

