

Kuopion kaupunkiseutusunnitelma 2030+

Suunnitelman keskeinen sisältö

Tiivistelmä 16.9.2022, tark. 5.10.2022

RAMBOLL

KUOPION
KAUPUNKISEUTU

Pohjois-Savon liitto tukee
maakunnan
menestystä



Lähtökohtia kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle

Yleisesti suunnittelun tarpeesta kaupunkiseuduilla

- Kaupunkiseuduilla korostuvat yhdyskuntarakenteen seudullinen hallinta ja kaupunkiseudun toimivuuteen liittyvät kysymykset. Alueidenkäytön ja liikenteen yhteensovittamisen tarve nousee selkeästi esiin.
- Asukkaiden ja yritysten kannalta kaupunkiseutu on yhtenäinen toiminnallinen kokonaisuus asumismahdollisuuksien, palveluiden saatavuuden ja joukkoliikenteen sujuvuuden suhteen. Toiminnallinen kokonaisuus muodostuu
 - yhtenäisen kaupunkirakenteen alueesta, ydinkaupunkialueesta, joka ulottuu useimmiten keskuskaupungin rajojen yli kehysalueelle ja joskus vielä kauemmaksikin,
 - kaupunkiseudun kehysalueesta ja sillä olevasta keskusten verkostosta ja
 - kaupungin läheisestä maaseutualueesta, jolla on alueiden käytön ohjaustarvetta
- Kaupunkiseutusuunnitelmaa tarvitaan luomaan seudullisia kehittämisperiaatteita yhdyskuntarakenteen ohjauksen ja seudun kokonaiskehityksen kannalta oleellisiin kysymyksiin, joita lähestytään myös vahvuuksien ja mahdollisuuksien näkökulmasta (seudullinen elinvoima ja kilpailukyky).
- Kaupunkiseutusuunnittelun tarve kytkeytyy myös vahvasti kansainvälisiin ja kansallisiin ilmastositoumuksiin. Ydinkaupunkialueella tehdään tältä osin vaikuttavimmat toimenpiteet.
 - Kaupunkiseutusuunnitelmassa korostetaan maankäytön suunnittelun roolia liikennetarpeen vähentämisessä sekä kulkumuotojakauman ohjaamisessa.
 - Kaupunkiseudun siniviherrakenne ja sen kehittämisen periaatteet ovat tärkeässä roolissa (virkistysalueet ja reitit; luonnon ydinalueet, monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet ja ekologiset yhteydet sekä matkailu ja biotalous osana seudun elinkeinoelämää)
- Tavoitteena on sellainen ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä kaupunkiseutukehitys, joka tukee kunkin alueen veto- ja pitovoimaa ja luo edellytyksiä elinkeinojen kehittämiseen.

Kaupunkiseutus suunnitelman asiakirjat

Päätöksentekoa asiakirjat: Suunnitelmaehdotus 31.8.2022

A Suunnitelmakartta ja teemakartat (31.8.2022)

- Suunnitelmaehdotus 1: 175 000
- Suunnitelmaehdotus, ydinalueen suurennos 1: 50 000
- Teema 1: Keskusverkko, keskusten kasvuluvut
- Teema 2a: Asuminen ja työpaikat
- Teema 2b: Asuminen ja työpaikat, ydinalueen tarkastelut
- Teema 3: Viherverkko
- Teema 4: Vetovoimakohteet
- Suunnitelmakartan ja teemakarttojen merkintöjen selitys

B Suunnitelmaselostus (31.8.2022)

- Pääraportti: Suunnitelman laatimisen lähtökohdat ja keskeinen sisältö
- Liite 1: Suunnitelman vaikutusten arviointi, 8.4.2022
- Liite 2a: Suunnitelman ydinsisältö (kiteytys)
- Liite 2b: Suunnitelmaselostuksen tiivistelmä saavutettavassa muodossa

C Suunnitelman laatimisen vaiheet

- Liite 3: Trenditarkastelu 3.3.2021
- Liite 4: Suunnittelutarpeet, tavoitteet 25.3.2021
- Liite 5a: Skenaariot 2.6.2021
- Liite 5b: Skenaarioiden vaikutukset 14.9.2021
- Liite 5c: Skenaarioiden vaikutukset liikennemallilla 7.6.2021
- Liite 6: Linjaratkaisuehdotus 30.9.2021 ja kuntien lausuntojen yhteenveto 27.1.2022
- Liite 7: Luonnoksesta saatujen lausuntojen yhteenveto 30.6.2022 ja tarkistukset suunnitelmaluonnokseen 17.8.2022

<https://new.maptionnaire.com/g/3d233eoa3174>

Kaupunkiseutusuunnitelman ydinsisältö

1. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tavoitellaan keskusten vahvistumista ja kasvua.
2. Tavoitteena on kehittää ydinkaupunkialueen joukkoliikennejärjestelmää. Maankäytön suunnittelulla tuetaan runkobussilinjojen toteuttamisedellytyksiä.
3. Maakunnalliseen taajamajunaliikenteeseen varaudutaan potentiaaliltaan parhaimmilla seisakesijainneilla.
4. Seudun suurimpiin taajamiin liikennöivien seutulinjoiden palvelutasoa tulisi pyrkiä parantamaan kestävä liikumisen edistämiseksi. Samalla parannetaan Suonenjoen, Tuusniemen, Leppävirran ja Lapinlahden kiinteämpää kytkeytymistä ydinalueeseen.
5. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tunnistetaan seudun kokonaiskehityksen kannalta olennaiset kysymykset alue- ja yhdyskuntarakenteen ohjauksessa.
6. Kaupunkiseutusuunnitelmassa osoitetaan merkittävimmät, vuoteen 2030+ mennessä toteutuvat uudet alueet sekä pidemmän tähtäimen kehittämispotentiaali- ja selvitysalueet.
7. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tunnistetaan seudun viherrakenne sekä tarkastellaan sen eheyttä, monimuotoisuutta sekä kytkeytyneisyyttä suunnittelutason edellyttämällä tavalla.
8. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tuodaan esille virkistystyksen ja matkailun kannalta tärkeitä paikallisia vahvuuksia ja niiden muodostamaa kokonaisuutta.
9. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tunnistetaan sen toteuttamista tarkentavia ja edistäviä jatkotoimenpiteitä.
10. Toteuttamisen seurannan tulisi keskittyä ydinkaupunkialueelle, jossa tehtävillä toimenpiteillä on eniten vaikuttavuutta kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisedellytyksiin.

1. Kaupunkiseutus suunnitelmassa
tavoitellaan keskusten vahvistumista ja
kasvua.

Kaupunki- seudun keskusten nettokasvu

Tässä taulukossa Suonenjoen ja Lapinlahden keskustaajamien luvut on laskettu ydinkaupunkialueen kanssa yhteen (ne kytkeytyvät rautatieasemiensa kautta ydinkaupunkialueeseen ja kestävä liikunnan vyöhykkeelle).

Kaupunkiseudun keskusten kokonaisnettokasvu on sijoitettu pää-, ala- ja kyläkeskuksiin kuntien esittämällä tavalla. Myös kasvulukuja on työstetty kuntien kanssa yhdessä.

Kunta	Keskustyyppi	Alue	Asukkaat	Työpaikat	Yhteensä
Ydinkaupunkialue + nykyiset asemat:					
Kuopio	Pääkeskus (maakuntakeskus)	Keskusta ja sen ympäristö	4 500	3 275	7 775
Kuopio	Pääkeskus	Savilahti	5 000	1 000	6 000
Kuopio		Kelloniemi	1 000	100	1 100
Kuopio		Saaristokaupunki	1 500	0	1 500
Kuopio		Hiltulanlahti	1 200	0	1 200
Kuopio		Vanuvuori	1 000	0	1 000
Kuopio		Matkus	0	1 000	1 000
Siilinjärvi	Pääkeskus	Keskusta	700	450	1 150
Siilinjärvi	Pääkeskus	Vuorela/Toivala (ml. Viitosen varsi)	1 300	450	1 750
Suonenjoki	Pääkeskus	Keskusta	400	75	475
Lapinlahti	Pääkeskus	Keskusta	240	50	290
Ydinkaupunkialue + nykyiset asemat yhteensä:			16840	6400	23240
Muu alue:					
Kuopio	Kyläkeskus	Kurkimäki	95	0	95
Kuopio	Pääkeskus	Nilsä (keskusta)	40	35	75
Kuopio	Alakeskus	Nisiä (Tahko)	40	35	75
Kuopio	Pääkeskus	Maaninka (Kirkonkylä)	40	20	60
Kuopio	Alakeskus	Maaninka (Käärmelahti)	40	10	50
Kuopio	Pääkeskus	Karttula (kirkonkylä)	35	25	60
Kuopio	Alakeskus	Karttula (Syvänniemi)	25	0	25
Kuopio	Kyläkeskus	Karttula (Pihkainmäki)	20	0	20
Kuopio	Pääkeskus	Riistavesi (Melalahti)	80	15	95
Kuopio	Pääkeskus	Juankoski (keskusta)	30	50	80
Kuopio	Alakeskus	Juankoski (Muuruvesi)	20	10	30
Kuopio	Pääkeskus	Vehmersalmi (keskusta)	50	10	60
Leppävirta	Pääkeskus	Leppävirta (keskusta)	160	125	285
Leppävirta	Alakeskus	Leppävirta (Sorsakoski)	60	15	75
Leppävirta	Alakeskus	Leppävirta (Oravikoski-Paukarlahti-Pykärinkylä)	90	15	105
Tuusniemi	Pääkeskus	Tuusniemi (keskusta)	70	20	90
Tuusniemi	Kyläkeskus	Tuusniemi (Tuusjärvi)	10	5	15
Tuusniemi	Kyläkeskus	Tuusniemi (Paakkila)	5	5	10
Suonenjoki	Alakeskus	Suonenjoki (Iisvesi)	25	75	100
Suonenjoki	Kyläkeskus	Suonenjoki (Lempyy)	75	0	75
Lapinlahti	Alakeskus	Lapinlahti (Alapitkä)	150	50	200
Lapinlahti	Alakeskus	Lapinlahti (Nerkoo)	100	30	130
Lapinlahti	Alakeskus	Lapinlahti (Varpaisjärvi)	100	50	150
Muu alue yhteensä:			1 360	600	1 960
YHTEENSÄ KASVU vuoteen 2035			18 200	7 000	25 200

Teemakartta 1: Keskukset ja kasvuluvut

Kaupunkiseudun keskusverkko:



PÄÄKESKUS

Merkinnällä on osoitettu kaupunkiseudun kuntakeskukset ja muut toiminnoiltaan monipuoliset keskukset. Pääkeskuksia ovat Kuopiossa Kuopion keskusta, Petonen, Savilahti, Juankoski, Maaningan kirkonkylä, Karttulan kirkonkylä, Melalahti (Riistavesi), Vehmersalmen kirkonkylä ja Nilsä. Lisäksi pääkeskusmerkinnällä on osoitettu Siilinjärven, Suonenjoen, Lapinlahden ja Leppävirran keskustataajamat sekä Tuusniemen kirkonkylä sekä Siilinjärven Vuorela/Toivala.



ALAKESKUS

Merkinnällä on osoitettu kaupunkiseudun nykyiset ja kehittyvät alakeskukset. Kuopiossa alakeskuksia ovat Muuruvesi kk, Säyneinen kk (Juankoski); Käämelähti (Maaninka); Syväniemi (Karttula); Tahko (Nilsä). Lisäksi alakeskusmerkinnällä on osoitettu Sorsakoski, Oravikoski ja Timola (Leppävirta); lisvesi (Suonenjoki); Alapitkä, Nerkoo ja Varpaisjärvi (Lapinlahti).



PALVELUKYLÄ

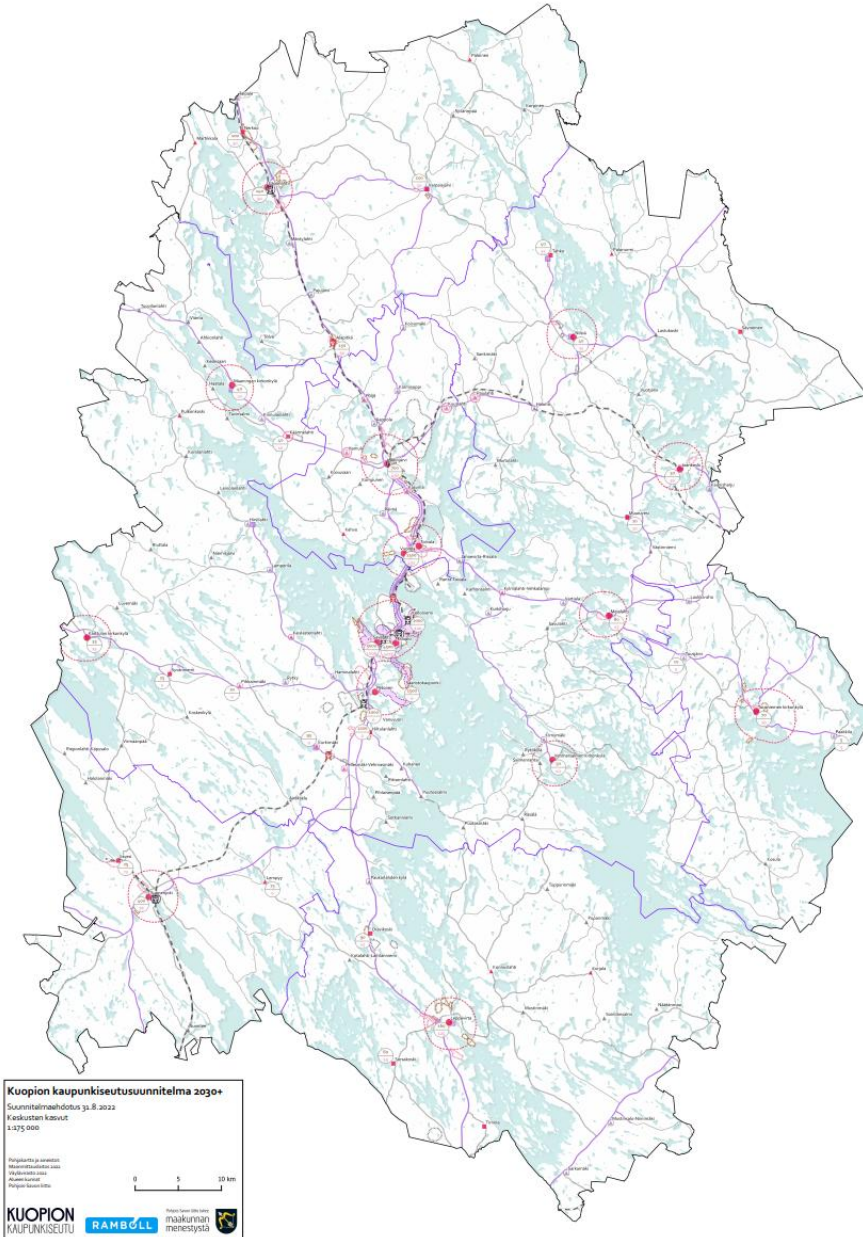
Merkinnällä on osoitettu kylät, joissa on koulu.



KYLÄ

Merkinnällä on osoitettu kyliä, joissa on julkisia lähipalveluja (ei kuitenkaan koulua) tai kaupallisia tai kausiluonteisia palveluja kuten kauppa, kesäkioski tms. tai joissa on selvä asutustiivisyttä/ kylärakenne tai aktiivinen kyläyhdistys.

Kaupunkiseutusunnitelmassa on käsitelty yhtenäisin periaattein myös kyläverkostoa, sillä maakuntakaavoissa (Kuopion seudun maakuntakaava, 1:100 000 ja Pohjois-Savon maakuntakaava 2030, 1:200 000) kylien tarkastelu ei eri mittakaavoista johtuen ole ollut yhteismitallista. Kylät ilmentävät myös maaseudun erityispiirteitä ja elinvoimaa osana MAL-kokonaisuutta.



Teemakartta 1: Keskukset ja kasvuluvut

- Kaupunkiseutusuunnitelmassa keskuksilla tarkoitetaan laajempaa jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaa vyöhykettä keskuksen ympärillä.
- Vyöhyke on puskuroitu seudun KUOMA-liikennemallin jalankulkuvyöhykkeen reunasta 2,5 km suuntaansa. Vyöhykettä, jolle kasvua ensi sijaisesti suunnataan, tulisi jatkosuunnittelussa tarkentaa.



ENSISIJaisesti KEHITETTÄVÄ ALUE: PÄÄKESKUKSEN LÄHIVYÖHYKE

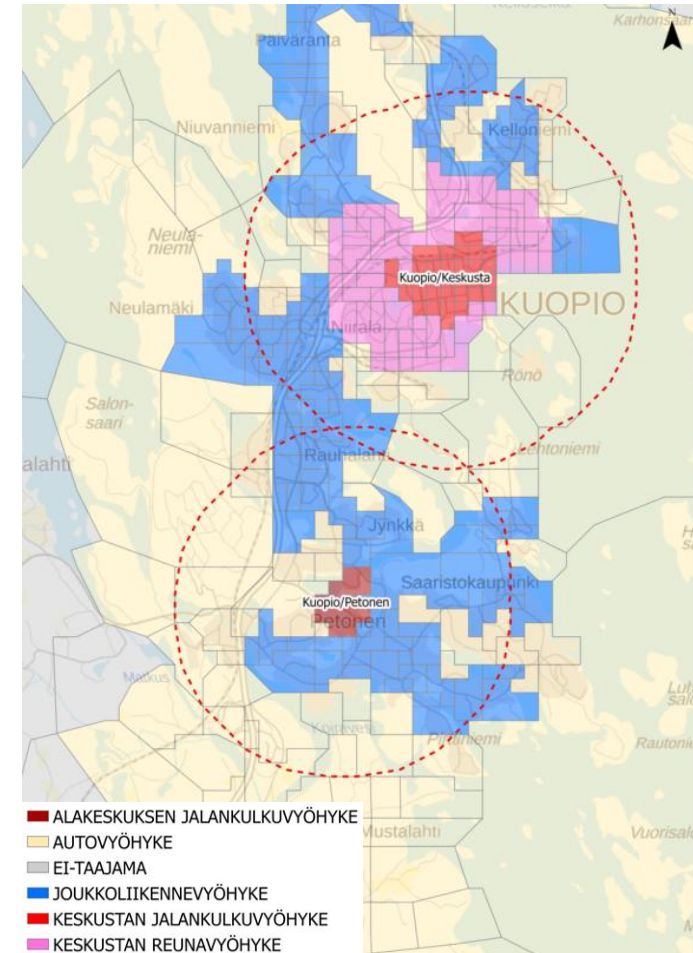
Merkinnällä on osoitettu pääkeskuksen/ nykyisen rautatieaseman ympärillä oleva 2,5 km vyöhyke, jonka alueella erityisesti tulisi tukea kävelyn ja pyöräilyn ja sujuvien matkaketjujen edellytyksiä. Vyöhyke on muodostettu keskustan jalankulkualueen ulkoreunan tai nykyisen rautatieasemien ympärille ($r=2,5$ km). Seutusuunnittelun tarkkuudella esitetyt vyöhykkeet tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkentaa ottamalla huomioon mm. kulkuyhteydet ja alueiden todellinen saavutettavuus ja kehittämispotentiaali.



KESKUKSEN KASVULUVUT

Luku yläpuolella tarkoittaa keskuksen nettoasukasmäärän lisäystä. Luku alapuolella tarkoittaa vastaavasti työpaikkojen lisäystä. Työpaikoilla tarkoitetaan alueella työskentelevien henkilöiden lukumäärää.

Vyöhyke	Kriteeri
keskustan jalankulkuvyöhyke	ruudut, jotka ovat enintään 1 km:n etäisyydellä kuntakeskuksesta
alakeskuksen jalankulkuvyöhyke	kaupan palvelutasoon sekä asukas- ja työpaikkamääriin perustuvassa paikkatietoanalyysissä esiin nousevat toimintojen keskittymät
keskustan reunavyöhyke	ruudut, jotka ovat 1 km:n etäisyydellä kuntakeskuksesta
intensiivinen joukkoliikennevyöhyke	ruudut, joissa joukkoliikenteen vuoroväli on enintään 15 min ja kävelyetäisyys pysäkille enintään 250 m
joukkoliikennevyöhyke	ruudut, joissa joukkoliikenteen vuoroväli on enintään 30 min ja kävelyetäisyys pysäkille enintään 250 m
autovyöhyke	taajama-alueet, jotka eivät täytä muiden vyöhykkeiden kriteerejä



Kuva ja taulukko: Kuopion seudulla KUOMA-mallissa 250 metrin ruudukolle laadittu yhdyskuntarakenteen vyöhykejako sekä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden kriteerit.

2. Tavoitteena on kehittää ydinkaupunkialueen joukkoliikennejärjestelmää. Maankäytön suunnittelulla tuetaan runkobussilinjojen toteuttamisedellytyksiä.

Runkobussilinjat ja niiden vaikutusalue

- Kaupunkiseutusuunnitelmassa ydinkaupunkialueen joukkoliikennejärjestelmä perustuu runkobussilinjoihin ja niitä täydentäviin paikallisliikenteen linjoihin.
- Runkobussijärjestelmällä tavoitellaan nopeutta, tehokkuutta ja laatua, mikä houkuttelee käyttämään joukkoliikennettä nykyistä enemmän. Runkobussilinjat osoitetaan kaupunkiseutusuunnitelmassa runkobussiselvityksen (WSP) valmiusvaiheen (8/2022) mukaisesti.
- Runkobussilinjat vaikuttaa –merkintä pitää vielä sisällään vaihtoehtoisia reittejä ja reittien jatkeita. Vyöhykkeen rajausta tarkentuu myöhemmin suunnittelun edetessä. Runkobussilinjat tulee määritellä sitovasti, jotta joukkoliikennettä tukeva maankäyttö voidaan suunnitella niiden varaan.
- Maankäytön suunnittelussa tulee tukea runkobussilinjatoteuttamisedellytyksiä. Maankäytön jatkosuunnittelua varten tulisi seuraavissa vaiheissa selvittää tiivistämistarve runkolinjojen varsilla. Tiheän vuorotarjonnan edellytyksenä on, että linjan varrelle sijoittuu riittävästi asukkaita ja työpaikkoja. Liikennemallitarkastelujen mukaan (KUOMA) väestön sijoittaminen joukkoliikenteen kannalta optimaalisesti tukee myös kävelyä ja pyöräilyä.
- Runkobussilinjalla ja liityntäratkaisulla tulisi varautua maankäytön kehittymiseen rautatieasemien ja mahdollisten tulevien seisakkeiden läheisyydessä.



ENSISIJAISET KEHITETTÄVÄ ALUE: RUNKOBUSSILINJAN VAIKUTUSALUE

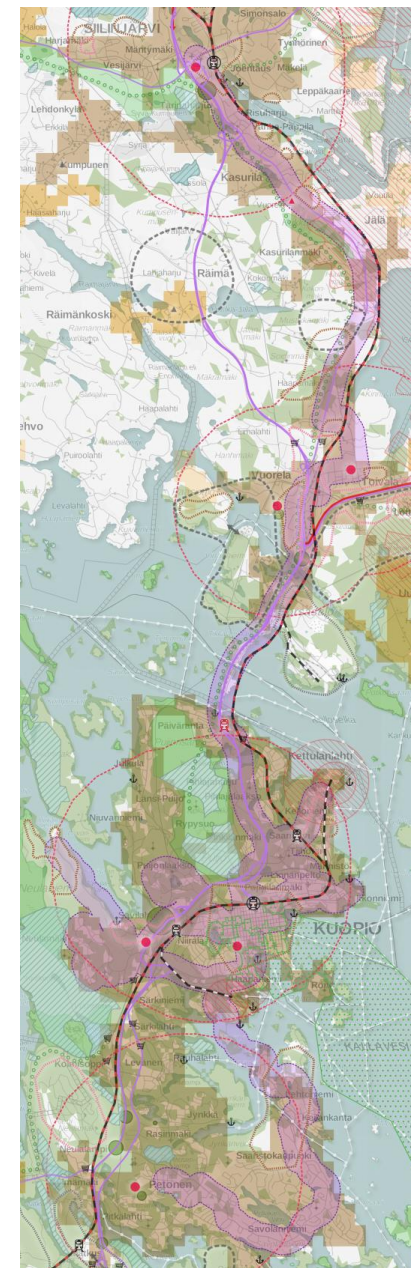
Merkinällä on osoitettu runkobussilinjatoteuttamisedellytysalue eli 300 metrin vyöhyke busseihin molemmin puolin (Lähde WSP 8/2022). Linjoina on esitetty:

- Puijonlaakso–KYS–keskusta–Saaristokaupunki–Petonen (I vaihe)
- Kelloniemi–keskusta–Savilahti–Neulamäki (I vaihe)
- Itkonniemi–keskusta–Savilahti–Neulaniemi (myöhemmin maankäytön kehittyessä)
- Siilinjärvi–keskusta–Savilahti–Petonen–Pirttiniemi (myöhemmin, edellyttää tarkempaa suunnittelua ja arviointia)

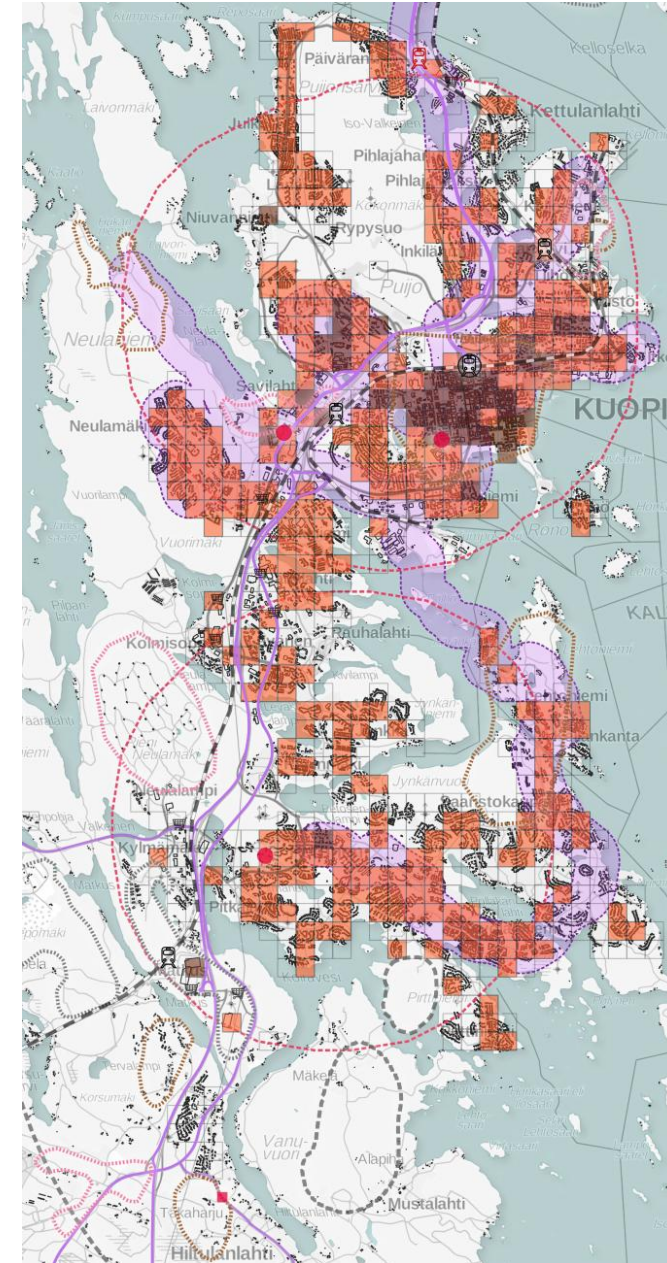
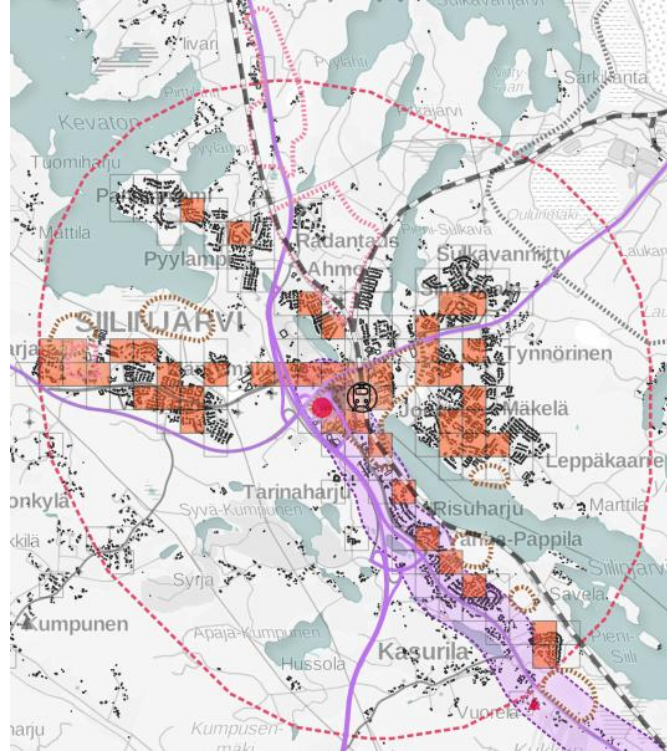
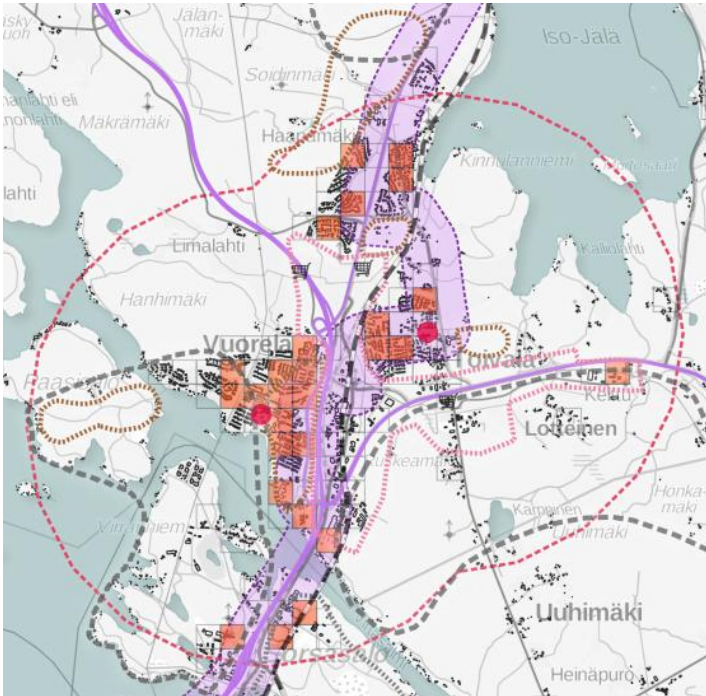
Maankäytön suunnittelussa tulee tukea runkobussilinjatoteuttamisedellytyksiä. Tiheän vuorotarjonnan edellytyksenä on, että linjan varrelle sijoittuu riittävästi asukkaita ja työpaikkoja.

Runkobussilinjatoteuttamiseen liittyy epävarmuutta. Vaikutusalueen rajausta tarkentuu maankäytön ja linjaston suunnittelun edetessä.

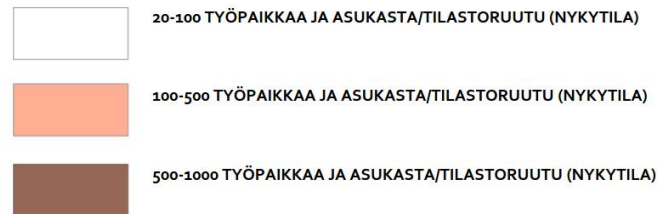
Kuva: Ote suunnitelmakartasta (ydinalueen suurennos). MAL-sopimuksen tavoitekirjaus: Seudulla Kuopio ja Siilinjärvi muodostavat tiiviin työpaikka- ja palvelukeskittymän, jonka sisäinen toimivuus on entisestään parantunut.



Teemakartta 2b: Ensisijaiset kehittämisyöhykkeet ydinkaupunkialueella



Kuvat: Ydinkaupunkialueen ensisijaiset kehittämisyöhykkeet (pääkeskukset ja runkobussilinjojen vaikutusalue) sekä niiden suhde nykyiseen tiiveimmin rakennettuun kaupunkirakenteeseen ja uusiin/potentiaalsiin alueisiin.



3. Maakunnalliseen taajamajunaliikenteeseen varaudutaan potentiaaliltaan parhaimmilla seisakesijainneilla.

Maakunnallinen taajamajunaliikenne

- Kaupunkiseudulla ei heikennetä/ poissuljeta taajamajunaliikenteen toteuttamisen edellytyksiä.
- Mahdollinen maakunnallinen taajamajunaliikenne täydentäisi seudun sisäisiä sekä Kuopion kaupunkiseudun ja Ylä-Savon seudun välisiä joukkoliikennelinjoja. Tavoitteena on palvella alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitystä ja elinkeinoelämän kilpailukykyä vahvana hyvin kytkeytyvänä työssäkäyntialueena.
- Kaupunkiseutusunnitelmassa taajamajunaliikenteen mahdollisiksi uusiksi seisakkeiksi esitetään ne asemat, joiden tuntumaan on kaupunkiseudun muidenkin tavoitteiden vuoksi perusteltua osoittaa lisämaankäyttöä, ja jotka ovat kytkettävissä myös runkobussilinjaston piiriin.
- Uusien seisakkeiden toteuttamiseen varaudutaan ensi vaiheessa Savilahdessa, Matkuksessa ja Kelloniemessä. Muiden potentiaalisten seisakkeiden mahdollista myöhempää toteuttamista tuetaan maankäytön suunnittelulla tai niiden toteuttamista ei poissuljeta (Päiväranta, Alapitkä, Kurkimäki). Toteutuessaan taajamajuna tarjoaisi kaupunkiseudun uusilta seisakkeilta liityntäyhteydet kaukojunien asemille.
- Houkuttelevan taajamajunaliikenteen toteutuminen edellyttää mittavia investointeja mm. valtion rataverkkoon, minkä vuoksi maankäytön kehittämisen ratkaisut eivät voi perustua raideliikenteen varaan.
- Siilinjärvellä Vuorela/Toivala-seisakkeeseen ei varauduta pitkälläkään tähtäimellä.



RAUTATIEASEMA

Merkinnällä on osoitettu nykyiset rautatieasemat Suonenjoki, Kuopio, Siilinjärvi ja Lapinlahti.



UUSI/POTENTIAALINEN HENKILÖJUNALIIKENTEEN SEISAKE (ensimmäinen vaihe)

Merkinnällä on osoitettu mahdollisen maakunnallisen taajamajunaliikenteen potentiaalisimmat uudet seisakkeet Savilahti, Matkus ja Kelloniemi. Taajamajunaliikenteen mahdollisiksi ensimmäisen vaiheen seisakkeiksi esitetään ne seisakepaikat, joiden tuntumaan on kaupunkiseudun muidenkin tavoitteiden vuoksi perusteltua osoittaa lisämaankäyttöä, ja jotka ovat kytkettävissä myös runkobussilinjaston piiriin.



UUSI/POTENTIAALINEN HENKILÖJUNALIIKENTEEN SEISAKE (myöhempi vaihe)

Merkinnällä on osoitettu mahdollisen maakunnallisen taajamajunaliikenteen uudet seisakkeet Kurkimäki, Päiväranta ja Alapitkä. Seisakkeiden toteuttamismahdollisuutta ei tule poissulkea muulla maankäytöllä.

MAL-sopimus:

- Seudun kunnat selvittävät kaupunkiseutusunnitelmassa, miten maankäytön suunnittelulla voidaan tukea lähiraideliikenteen kehittämisen edellytyksiä.

MAL-sopimus /raideliikenteen tavoitetilasta:

- Kuopion seutu on itäisen Suomen kasvava ja elinvoimainen keskus, josta on toimivat yhteydet muihin keskuksiin, pääkaupunkiin sekä kansainvälisesti.
- Iisalmi-Kuopio-Varkaus-Suonenjoki kehityskäytävä toimii yhtenäisenä työssäkäyntialueena.

4. Seudun suurimpiin taajamiin liikennöivien seutulinjojen palvelutasoa tulisi pyrkiä parantamaan kestävän liikkumisen edistämiseksi. Samalla parannetaan Suonenjoen, Tuusniemen, Leppävirran ja Lapinlahden kiinteämpää kytkeytymistä ydinalueeseen.

Seutulinjojen kehittämisedellytykset

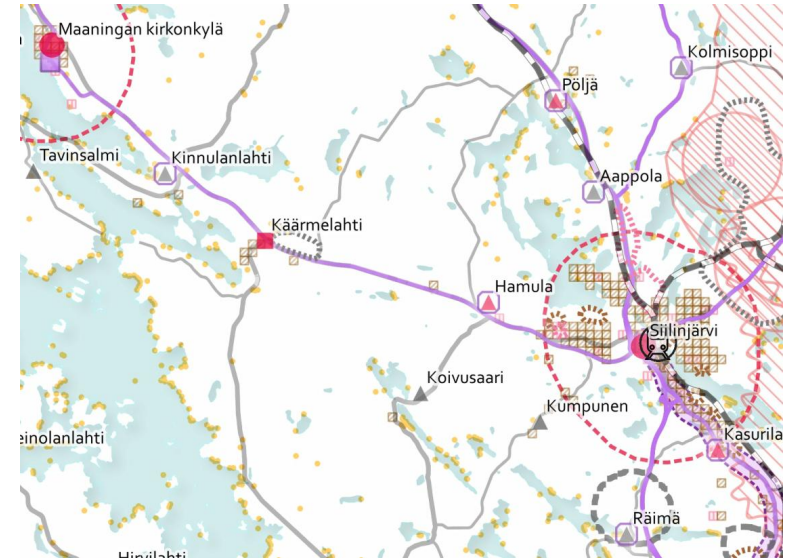
- Seudun suurimpiin taajamiin liikennöivien seutulinjojen palvelutasoa tulisi pyrkiä parantamaan kestävä liikumisen edistämiseksi. Samalla parannetaan Suonenjoen, Tuusniemen, Leppävirran ja Lapinlahden kiinteämpää kytkeytymistä ydinalueeseen MAL-sopimuksen tavoitteiden mukaisesti.
- Kaupunkiseutusunnitelmassa ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin pääkeskuksiin ulottuvat säteittäisesti seudulliset päälinjat. Tiheävuoroisimmat seutulinjat liikennöivät seudun suurimpiin taajamiin Leppävirralle, Suonenjoelle, Lapinlahteen, Nilsiään ja Juankoskelle.
- Työ- ja opiskelumatkat mahdollistavia seutulinjoja liikennöi myös seudun muihin pääkeskuksiin Tuusniemelle, Varpaisjärvelle, Karttulaan, Maaninkaan, Riistavedelle, Vehmersalmelle sekä Kurkimäkeen.
- Muuta seutua palvelevat harvemmin liikennöivät seutulinjat, kaikille matkustajille avoin koululais- ja asiointiliikenne sekä kutsupohjainen liikenne.
- Kaupunkiseutusunnitelmassa on osoitettu erityisellä merkinnällä seutulinjan pääpysäkit sekä seutulinjan varren kylät, joilla on liikenteellisen sijaintinsa, joukkoliikenteen palvelutason sekä matka-ajan perusteella kehittämispotentiaalia.

SEUDULLINEN JOUKKOLIKENNELINJA / SEUTULINJA

Merkinnällä on osoitettu sellaiset nykyiset paikallisliikennealueen joukkoliikennelinjat, joilla on mahdollisen koululaisliikenteen lisäksi muutakin joukkoliikennettä.

Seudun suurimpiin taajamiin Leppävirralle, Suonenjoelle, Lapinlahteen, Nilsiään ja Juankoskelle liikennöivien seutulinjojen palvelutasoa tulisi pyrkiä parantamaan kestävä liikumisen edistämiseksi. Työ- ja opiskelumatkat mahdollistavia seutulinjoja liikennöi myös seudun muihin pääkeskuksiin Tuusniemelle, Varpaisjärvelle, Karttulaan, Maaninkaan, Riistavedelle, Vehmersalmelle sekä Kurkimäkeen.

SEUTULINJAN PÄÄPYSÄKKI



KYLÄ, JOKA SIJAITSEE SEUTULINJAN REITIN VARRELLA

Merkinnällä osoitetaan seutulinjan varrella sijaitsevat kylät, joilla liikenteellisen sijaintinsa perusteella on kehittämispotentiaalia. Kehittämispotentiaaliin vaikuttavat joukkoliikenteen palvelutaso ja matka-aika.

5. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tunnistetaan seudun kokonaiskehityksen kannalta olennaiset kysymykset alue- ja yhdyskuntarakenteen ohjauksessa.

Rakenteen eheyttäminen seudun suurimpien keskusten taajama-alueilla

- Seudun suurimpia keskuksia ympäröivine taajama-alueineen ovat Kuopion keskusta, Petonen, Savilahti, Siilinjärven, Suonenjoen, Lapinlahden ja Leppävirran keskustataajamat sekä Tuusniemen kirkonkylä sekä Siilinjärven Vuorela ja Toivala.
- Näissä taajamissa tulisi erityisesti edistää kaupunkirakenteen eheyttämistä ja täydennysrakentamista kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi. Samalla tuetaan tehokkaan ja hyvän palvelutason joukkoliikenteen järjestämisedellytyksiä.

NYKYISELLÄÄN SÄILYVÄ TAI PIENIN TOIMENPITEIN KEHITETTÄVÄ ALUE:

TAAJAMATOIMINTOJEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu nykyiset tiiviin rakentamisen alueet, jotka tukeutuvat tai joiden tulisi tukeutua tehokkaaseen, hyvän palvelutason joukkoliikenteeseen Kuopion keskustassa, Petossa, Savilahdessa sekä Siilinjärven, Suonenjoen, Lapinlahden, Leppävirran keskustaajamissa ja Tuusniemen kirkonkylässä sekä Vuorelassa ja Toivalassa. Tiiviisti rakennetuilla taajama-alueilla tulisi tavoitella kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamista sekä edistää yhteyksiä taajamarakenteen ulkopuolisille laajemmille viheralueille.

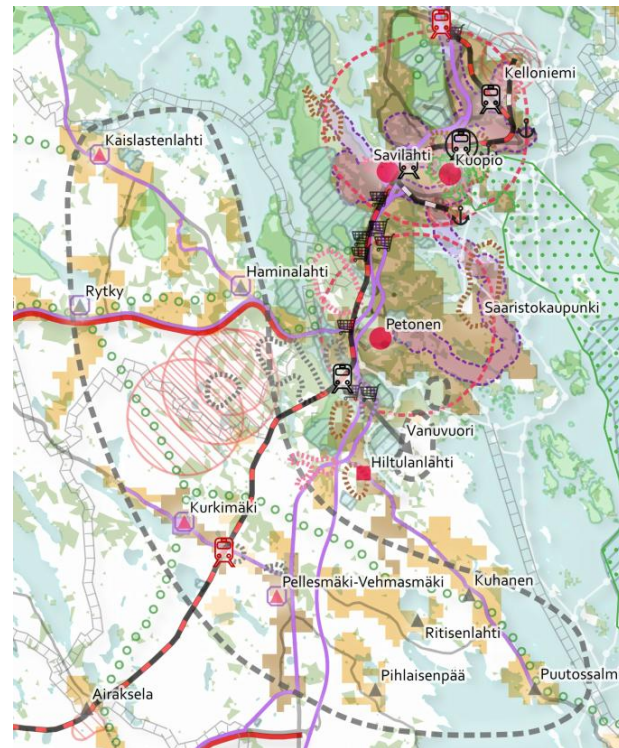
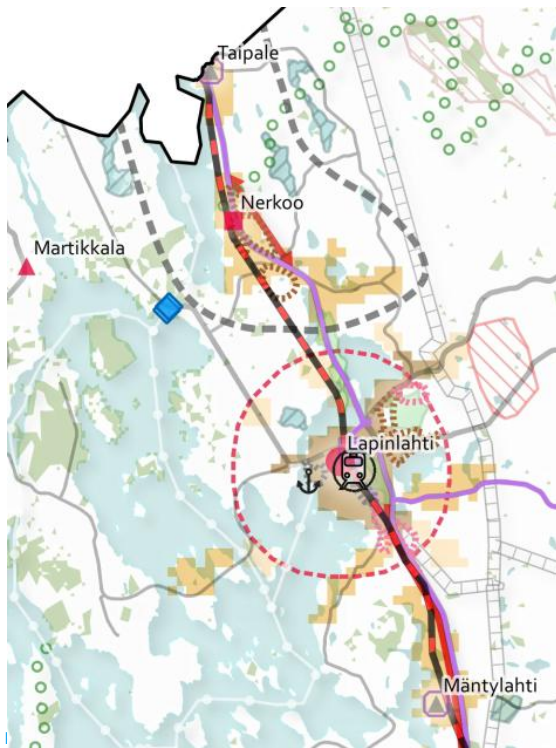
- Kaupunkiseutusunnitelmassa vastaavalla taajamamerkinnällä on osoitettu myös pienempiä taajamia (Kuopion Juankosken, Maaningan, Karttulan, Melalahden, Vehmersalmen ja Nilsiän taajamat sekä esimerkiksi Lapinlahden Varpaisjärven, Suonenjoen Iisveden ja Leppävirran Sorsakosken ja Oravikosken taajamat), mutta hyvän palvelutason joukkoliikenteen järjestäminen näille alueille on epärealistista. Täydennysrakentamista suosimalla ja taajamaa eheyttämällä näissäkin taajamissa parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.
- Taajamia tiivistettäessä tulee huomioida erilaisten ympäristöjen omaleimaisuus – pyrkimys tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ei saa aiheuttaa omaleimaisen kaupunkikuvan vähenemistä.
- Yhdyskuntarakenteen hallinnan kannalta vaikuttavuudeltaan merkittävimmät toimenpiteet tehdään ydinkaupunkialueella ja isoimmissa taajamissa.

MAL-sopimus:

- Tiivis ja toimiva kaupunkirakenne vähentää henkilöautoriippuvuutta ja liikkumistarvetta. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan erityisesti kaupunkiseudun taajamissa.
- Yhdyskuntarakenne, asuminen ja palvelut tukevat toisiaan ja liikkuminen on turvallista ja kestävää.

Kehittämisperiaatteiden selkeyttäminen kaupunkien läheisillä maaseutualueilla

- Ydinkaupunkialueen reunavyöhykkeellä tulee selkeyttää kaupunkimaisena kehitettävän ja maaseutumaisena säilytettävän alueen rajaa. Yhdyskuntarakenteen tulee pysyä hallittuna myös ydinkaupunkialueen läheisillä maaseutualueilla (suunnittelutarvealueilla), joilla on kysyntää ja joiden vetovoima ja kasvupotentiaali perustuu osittain hyvään saavutettavuuteen henkilöautolla.
- Vastaavaan ilmiöön tulee kiinnittää huomiota kaupunkiseudun reuna-alueilla Iisalmen ja Varkauden kaupungin läheisyydessä.



Tiiviin kyläasutuksen alueita vai kaupungin läheisiä alueita, joilla tapahtuu yhdyskuntarakenteen laajenemista?

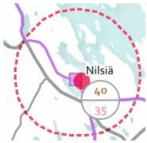


Tavoitteiden selkeyttämistarvetta:

- Miten alueita on tarkoitus kehittää?
- Mitkä on nykyisten lupakäytäntöjen vaikutukset? Ovatko vaikutukset pitkän tähtäimen tavoitteiden mukaisia?

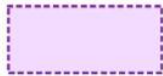
Kasvun ja uusien alueiden sijoittuminen ns. ensisijaisille kehittämisaalueille

Merkittävä osa kaupunkiseudun kasvusta ohjataan keskuksiin, joukkoliikennevyöhykkeille tai vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueelle eli ns. ensisijaisesti kehitettävälle alueelle.



ENSISIJAISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE: PÄÄKESKUKSEN TAI RAUTATIEASEMAN LÄHI-VYÖHYKE

Merkinnällä on osoitettu pääkeskuksen/ nykyisen rautatieaseman ympärillä oleva 2,5 km vyöhyke, jonka alueella erityisesti tulisi tukea kävelyn ja pyöräilyn ja sujuvien matkaketjujen edellytyksiä. Vyöhyke on muodostettu keskustan jalankulkualan ulkoreunan tai nykyisen rautatieasemien ympärille ($r=2,5$ km). Seutus suunnittelun tarkkuudella esitettävä vyöhykkeitä tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkentaa.



ENSISIJAISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE: RUNKOBUSSILINJAN VAIKUTUSALUE

Merkinnällä on osoitettu runkobussilinjan lähivaikutus-/palvelualue eli 300 metrin vyöhyke busseihin molemmin puolin. Linjoina on esitetty:

- Puijonlaakso–KYS–keskusta–Saaristokaupunki–Petonen (I vaihe)
- Kelloniemi–keskusta–Savilahti–Neulamäki (I vaihe)
- Itkonniemi–keskusta–Savilahti–Neulaniemi (myöhemmin maankäytön kehittyessä)
- Siilinjärvi–keskusta–Savilahti–Petonen–Pirttiniemi (myöhemmin, edellyttää tarkempaa suunnittelua ja arviointia)

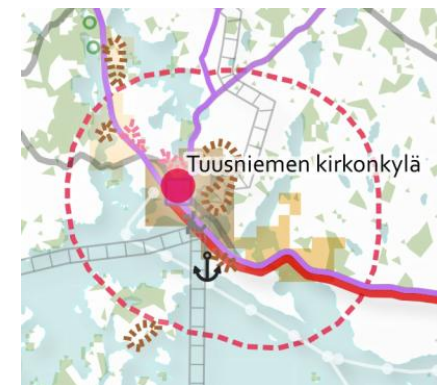
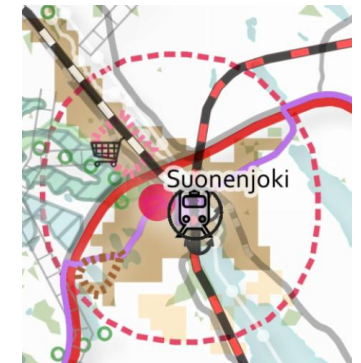
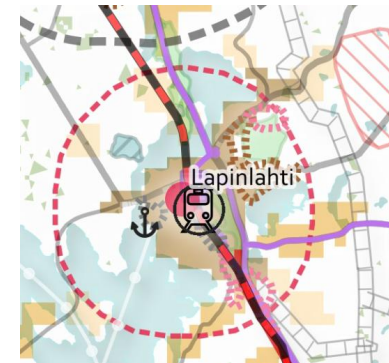
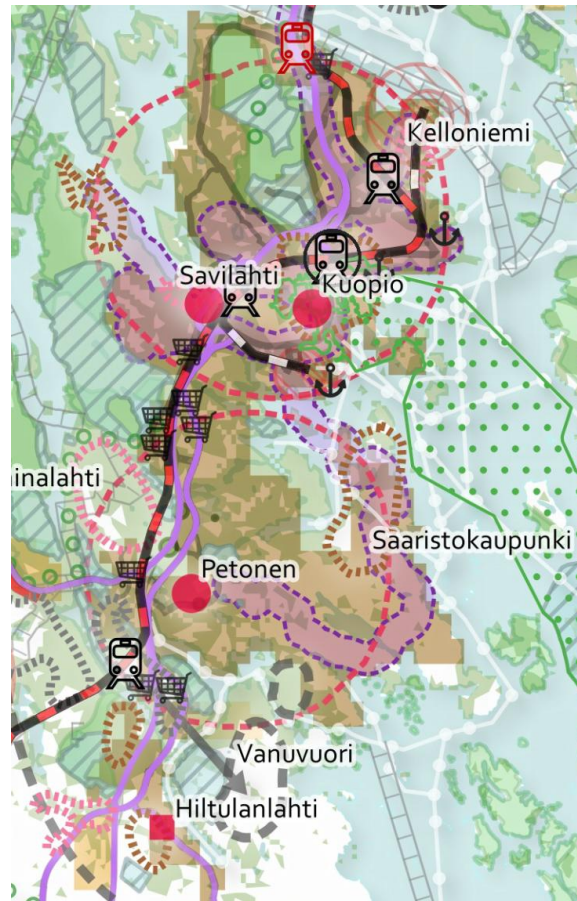
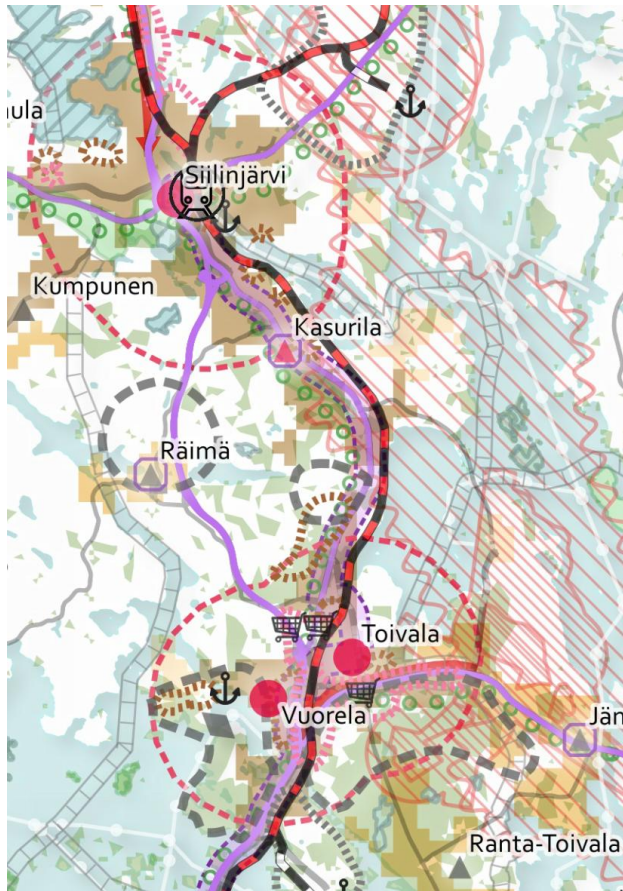
Maankäytön suunnittelussa tulee tukea runkobussilinjan toteuttamisedellytyksiä. Tiheän vuoro- ja palvelutarjonnan edellytyksenä on, että linjan varrelle sijoittuu riittävästi asukkaita ja työpaikkoja.

Runkobussilinjaston toteuttamiseen liittyy epävarmuutta. Vaikutusalueen rajausta tarkentuu maankäytön ja linjaston suunnittelun edetessä.

MAL-sopimus:

- Uusi asemakaavoitus toteutetaan siten, että 80 % asumisen kerrosalasta ohjataan keskuksiin, joukkoliikennevyöhykkeille tai vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueelle. Eheällä ja tiiviillä maankäytöllä tuetaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä.
- Yhdyskuntarakenne, asuminen ja palvelut tukevat toisiaan ja liikkuminen on turvallista ja kestävää.

Uusien alueiden sijoittuminen ns. ensisijaisille kehittämisalueille



Kuntakeskukset: uudet alueet vs. ensisijaisesti kehitettävät alueet

6. Kaupunkiseutusuunnitelmassa osoitetaan merkittävimmät, vuoteen 2030+ mennessä toteutuvat uudet alueet sekä pidemmän tähtäimen kehittämispotentiaali- ja selvitysalueet.

Uudet asunto- ja työpaikka-alueet

Uusien alueiden tulee tukeutua nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä tukea etenkin ydinkaupunkialueella tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä.

Myös työvoimaintensiivisimmät työpaikka-alueet ja paljon henkilöautoliikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan suuryksiköt tulee kytkeä joukkoliikenteen piiriin.



UUSI TAI MUUTTUVA ALUE: ASUNTOALUE

Merkinnällä on osoitettu kuntien merkittävimpiä uusia asuntoalueita, jotka ovat toteutumassa suunnitelman tavoitevuoteen 2035 mennessä. Alueet tulee suunnitella siten, että ne tukeutuvat nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja infrastruktuuriin. Maankäyttö tulee kytkeä tehokkaan joukkoliikenteen piiriin tai sen tulee edistää joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä.



UUSI TAI MUUTTUVA ALUE: MONIPUOLINEN TYÖPAIKKA-ALUE

Merkinnällä on osoitettu kuntien merkittävimpiä uusia monipuolisia työpaikka-alueita, jotka ovat toteutumassa suunnitelman tavoitevuoteen 2035 mennessä. Työvoimaintensiiviset työpaikka-alueet tulee kytkeä tehokkaan joukkoliikenteen piiriin.



UUSI TAI MUUTTUVA ALUE: TEOLLISUUSALUE/ TILAA VAATIVIEN ELINKEINOTOIMINTOJEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu kuntien merkittävimpiä uusia teollisuusalueita tai tilaa vaativien elinkeinotoimintojen alueita, jotka ovat toteutumassa suunnitelman tavoitevuoteen 2035 mennessä. Työvoimaintensiiviset työpaikka-alueet tulee kytkeä tehokkaan joukkoliikenteen piiriin.



KESKUSTA-ALUEEN ULKOPUOLINEN VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖ

Paljon henkilöautoliikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan suuryksiköt tulee kytkeä tehokkaan joukkoliikenteen piiriin.

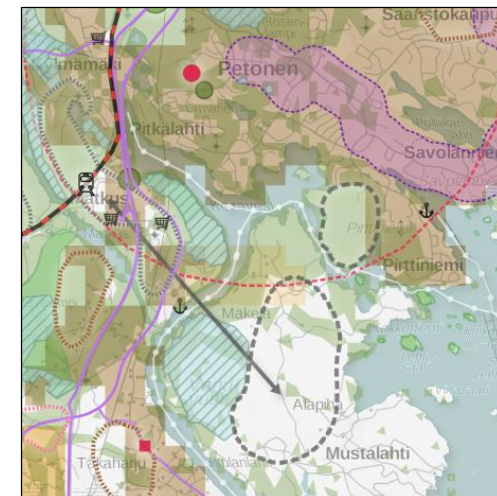
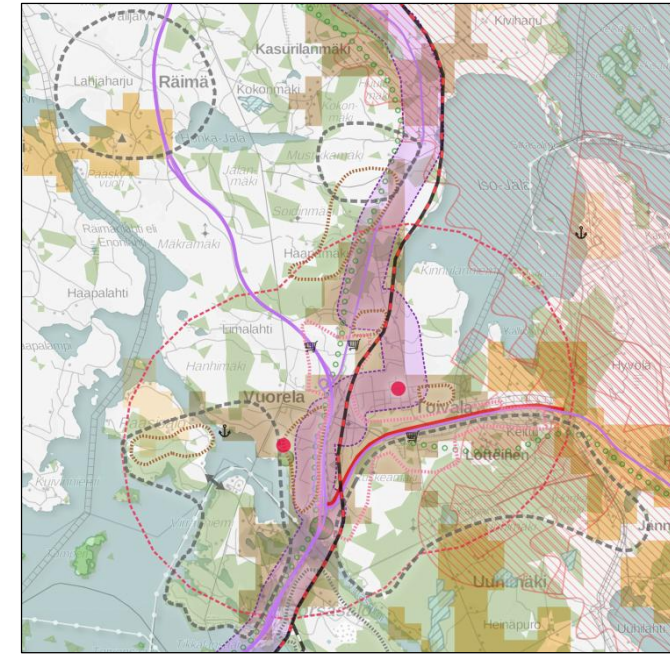
Kaupunkiseutusuunnitelmassa on pyritty osoittamaan elinkeinoelämälle uusia sijoittumispaikkoja kuntien maankäytön suunnitelmien mukaan. Sijoittumisalueita on profiloitu monipuolisiksi työpaikka-alueiksi sekä teollisuusalueiksi/ tilaa vaativien elinkeinotoimintojen alueiksi.

Kehittämispotentiaalia omaavat alueet ja/tai selvitysalueet

- Kaupunkiseutusuunnitelmassa on osoitettu myös alueita, joiden toteuttamiseen liittyy vielä epävarmuutta:
 - Ylikunnallinen: Kuopio-Siilinjärvi: Sorsasalo-Paasisalo → edellyttää kehittämisperiaatteiden selkeyttämistä, sijoittuu ns. ensisijaisesti kehitettävälle alueelle
 - Ylikunnallinen: Kuopio-Siilinjärvi: Ranta-Toivala - Uuhimäki → alueella elinkeinojen kehittämispotentiaalia, sijoittuu ns. ensisijaisesti kehitettävälle alueelle
 - Kuopio: Vanuvuori → alueella kehittämispotentiaalia asumiseen, sijoittuu ms. ensisijaisen kehittämisalueen ulkopuolelle
 - Kuopio: Pirtti → alueella kehittämispotentiaalia asumiseen, sijoittuu ns. ensisijaisesti kehitettävälle alueelle
 - Kuopio: Tahkon ja Nilsian keskustan välinen alue (Petäjälampi-Sieraniemi-Ruokosalmi) → alueella potentiaalia kehittämiseen pitkällä aikavälillä
 - Siilinjärvi: Räimä → alueella kehittämispotentiaalia asumiseen, sijoittuu seutulinnan varteen
 - Siilinjärvi: Viitonen-Säyneenjoki → alueella työpaikka-alueen kehittämispotentiaalia, sijoittuu mahdollisen myöhemmin toteutettavan runkobussilinjan vaikutusalueelle



TUNNISTETTU KEHITTÄMISPOTENTIAALI/ SELVITYSTARVE






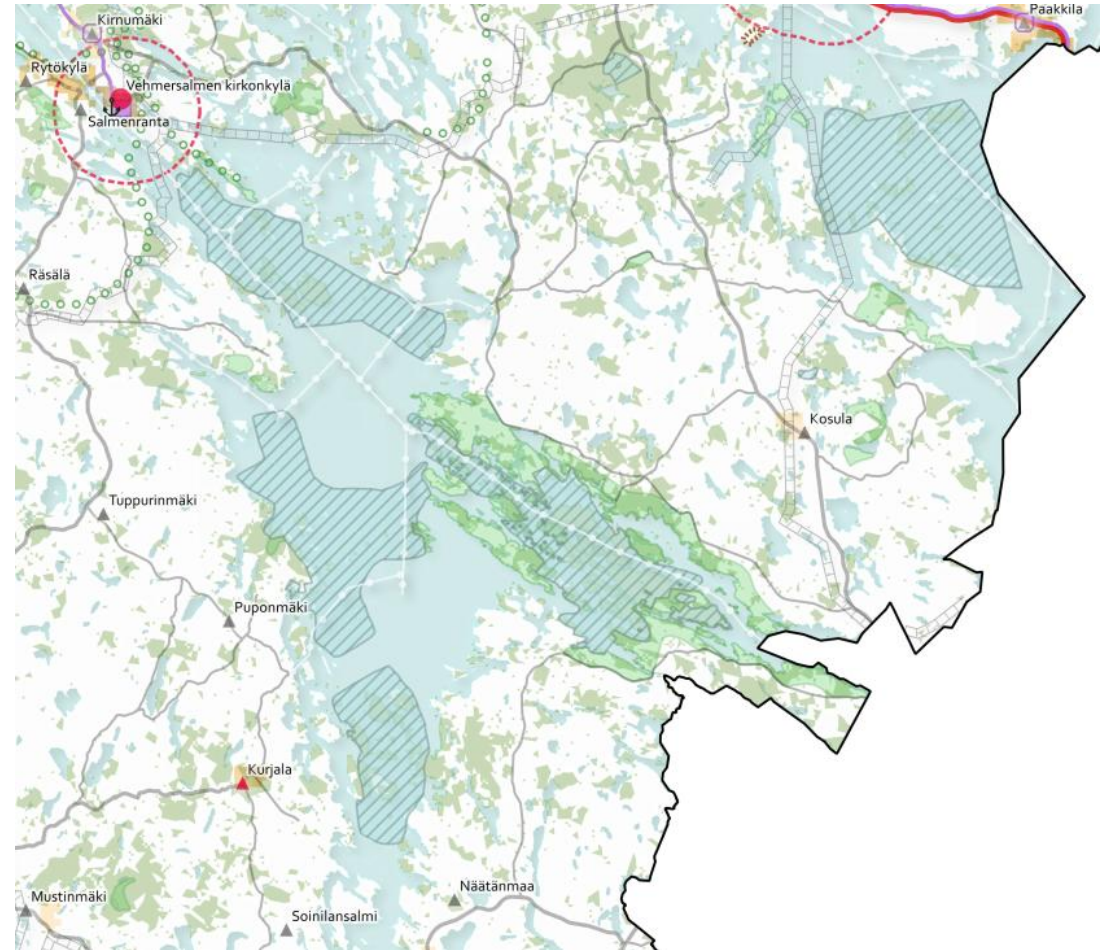
7. Kaupunkiseutusuunnitelmassa on tunnistetaan seudun viherrakenne sekä tarkastellaan sen eheyttä, monimuotoisuutta sekä kytkeytyneisyyttä suunnittelutason edellyttämällä tavalla.

Siniviherverkko

Suunnitelmakartalla on osoitettu ns. Zonation-aineistoon perustuen luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat metsäalueet, joiden puustorakenne on hoidettua talousmetsää monipuolisempi ja joissa on enemmän lehtipuustoa, hyvin vanhoja puita sekä lahopuuta. Lisäksi kartalla on osoitettu maakuntakaavan mukainen viherverkko.

Viherverkon arvokkaiden osien kytkeytyneisyyttä (ekologiset yhteydet ja virkistysyhteydet) tulee jatkosuunnittelussa edistää.

-  **KORKEAN MONIMUOTOISUUDEN LUONTOALUEET (ZONATION)**
Merkinnällä on osoitettu Zonation-aineistoon perustuen korkean monimuotoisuuden luonnon-alueet (monimuotoisuusarvo > 0,85 asteikolla 0-1).
-  **SUOJELUALUE**
Merkinnällä on osoitettu voimassa olevien maakuntakaavojen mukaiset suojelualueet (S, S1, SL) ja Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet.
-  **VIHERALUE**
Merkinnällä on osoitettu voimassa olevien maakuntakaavojen mukaiset virkistysalueet (VL), retkeily- ja ulkoilualueet (VR), maa- ja metsätalousvaltaiset alueet, joilla erityistä ulkoilun ohjaamistarvetta (MU) sekä maa- ja metsätalousvaltaiset alueet, joilla erityisiä ympäristöarvoja (MY, MY1)



Teemakartta 3: Siniviherverkko

Teemakartalla on osoitettu Corine-maanpeitekartoituksen perusteella luonnon ydinalueet, joiden ytimen pinta-ala on vähintään 100 ha, kun niiden 250 m leveä reunavyöhyke on poistettu. Teemakartalla on lisäksi osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita yhdistävät ekologiset käytävät sekä siniverkon yhteydet mukaan lukien sulkukanavat.

Lisäksi kartalla on osoitettu suunnitelmakartan tavoin luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat alueet (Zonation) sekä maakuntakaavan viherverkko.



- LUONNON YDINALUEET (CORINE)**
Merkinnällä on osoitettu Corine-aineistoon perustuen luonnon ydinalueet maalla, joiden ytimen pinta-ala on vähintään 100 ha, kun niiden 250 m leveä reunavyöhyke on poistettu.
- KORKEAN MONIMUOTOISUUDEN LUONTOALUEET (ZONATION)**
Merkinnällä on osoitettu Zonation-aineistoon perustuen korkean monimuotoisuuden luonnon-alueet (monimuotoisuusarvo > 0,85 asteikolla 0-1).
- SUOJELUALUE**
Merkinnällä on osoitettu voimassa olevien maakuntakaavojen mukaiset suojelualueet (S, S1, SL) ja Natura 2000-verkoston kuuluvat alueet.
- VIHERALUE**
Merkinnällä on osoitettu voimassa olevien maakuntakaavojen mukaiset virkistysalueet (VL), retkeily- ja ulkoilualueet (VR), maa- ja metsätalousvaltaiset alueet, joilla erityistä ulkoilun ohjaamista (MU) sekä maa- ja metsätalousvaltaiset alueet, joilla erityisiä ympäristöarvoja (MY, MY1).
- KUOPION KANSALLINEN KAUPUNKIPUISTO**
- EKOLOGINEN YHTEYS**
Merkinnällä on osoitettu monimuotoisia luonnonalueita yhdistävät ekologiset käytävät.
- EKOLOGISEN VIHERVERKON KRIITTINEN JATKUVUUSKOHTA**
Kriittisiä kohtia on esitetty vain ydinkaupunkialueella.
- SINIVERKON YHTEYS**
Merkinnällä on osoitettu vesiluonnon tai vesistöihin liittyvän virkistyskäytön kannalta merkittävien alueiden väliset yhteydet.
- VESIREITTI**
Merkinnällä on osoitettu voimassa olevien maakuntakaavojen mukaiset laivaväylät, ohjeelliset laivaväylät, syväväylät, veneväylät, vesireitit sekä melontareitit.
- SATAMA**
Merkinnällä on osoitettu voimassa olevien maakuntakaavojen satama-alueet sekä muut satamat lukuun ottamatta venealkamia, retkisatamia sekä muita pieniä satamia, joiden yhteydessä ei ole maankäyttöä.
- SINIVERKON YHTEYS, SULKUKANAVA**
Merkinnällä on osoitettu Väyläviraston omistamat sulkukanavat:
- Konnus (Varkaus - Kuopio reitti; Unnukka-Kallavesi)
 - Nerkaa (Kuopio-lisalmi reitti; Onkivesi Nerkoonselkä -Nerkoonselkä)
 - Ahkiolahti (Kuopio-lisalmi reitti; Maaninkajärvi-Onkivesi)
 - Kuivataipale (Sorsakoski-Suonenjoki reitti; Kuvansi-Paasvesi)
 - Saarikoski (Kiuruveden reitti; Haapajärvi Kiurujoki-Kiuruvesi Ruutanaselkä)
 - Lastukoski (Kuopio - Syväri reitti; Vuotjärvi-Syväri)
 - Karjalankoski (Kuopio - Syväri reitti; Akonvesi-Koivukoski)
 - Juankoski (Kuopio - Syväri reitti; Akonvesi-Vuotjärvi)

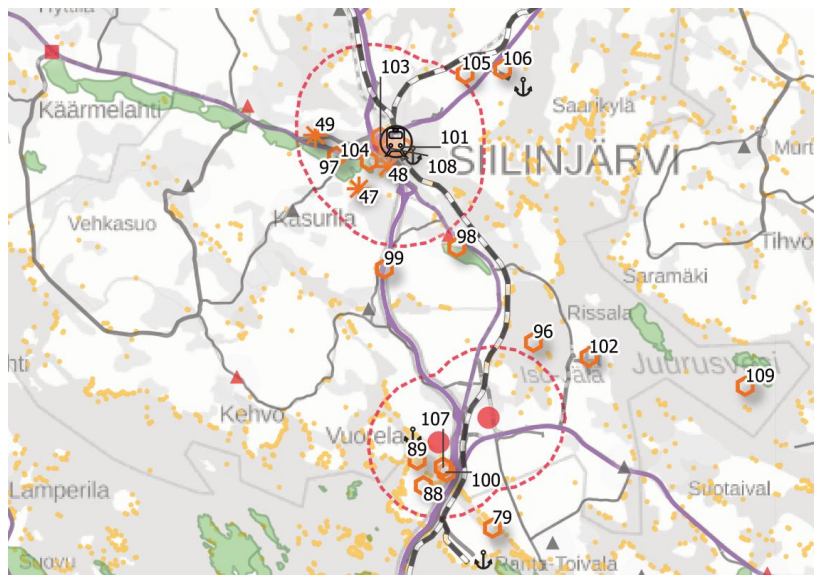
8. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tuodaan esille virkistysten ja matkailun kannalta tärkeitä paikallisia vahvuuksia ja niiden muodostamaa kokonaisuutta.

Teemakartta 4: Matkailun ja virkistykseen vetovoimakohteet

Kaupunkiseutusuunnitelmaan sisältyvän vetovoimateemakartan ideana on tuoda esiin kuntien matkailun ja virkistykseen kärkekohteita. Samalla tuodaan esille alueiden vahvuuksia, erityispiirteitä ja erottautumistekijöitä sekä verkostoa, jota kohteista muodostuu. Merkinnot perustuvat 2-3/2022 pidettyjen kuntatyöpöparityöpöjien tuloksiin. Kohteet on indeksoitu ja niihin liittyy merkinnän selitys.

Jatkosuunnittelussa kohteita on mahdollista ryhmitellä esim. alueellisiksi tai teemallisiksi kokonaisuuksiksi /palvelupakettikokonaisuuksiksi, jotta niiden seudullinen jatkokehittäminen olisi ryhmänä jäsennöidympää. Jatkotyöt voivat osaltaan vastata MAL-sopimuksen seuraaviin tavoitekirjauksiin:

- Maaseudun elinvoimaa pyritään vahvistamaan ja palveluja turvaamaan.
- Maaseutuasumisen kehittämisessä hyödynnetään alueiden vahvuuksia ja huomioidaan niiden erityispiirteitä (kylät, rannat).



Vetovoimakohteet



KAUPUNKISEUDUN VETOVOIMAKOhteet: MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

Merkinnällä on osoitettu kuntapöparityöpöjissa 3/2022 kuntien esille nostamia matkailun ja virkistykseen kärkekohteita, jotka on voimassa olevissa maakuntakaavoissa osoitettu.



KAUPUNKISEUDUN VETOVOIMAKOhteet: PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

Merkinnällä on osoitettu kuntapöparityöpöjissa 3/2022 kuntien esille nostamia matkailun ja virkistykseen kärkekohteita, joita ei ole voimassa olevissa maakuntakaavoissa osoitettu.

9. Kaupunkiseutus suunnitelmassa tunnustetaan sen toteuttamista tarkentavia ja edistäviä jatkotoimenpiteitä.

Kaupunkiseutusuunnitelmaa tarkentavia ja sen toteuttamista edistäviä jatkotoimenpiteitä

- Ydinkaupunkialueen tarkempi suunnittelu
 - Kaupunkirakennesuunnitelman laadinta ydinkaupunkialueelle:
 - Runkolinjojen tarkempi suunnittelu
 - Yritys/teollisuusalueiden yhteissuunnittelu
 - Muut ydinkaupunkialuetta koskevat selvitystarpeet (mm. liikennejärjestelmästrategia ja -suunnitelma)
- Elinkeinoelämä, työvoiman saatavuus, kestävä asiointiliikkuminen
 - Elinkeinoelämän riittävät tilavaraukset erityyppiselle toiminnalle
 - Riittävä raakamaavaranto (koskee laajemmin koko maankäyttöä)
 - Vetovoimatekijöiden ja kärkitoimialojen priorisoiminen ja korostaminen seudun markkinoinnissa (ei ole maankäytöllinen asia)
 - Strategia työvoiman saatavuuden parantamiselle (ei ole maankäytöllinen asia)
 - Savon radan kehittäminen
 - Työssäkäyntialueen kestävä laajeneminen ja sen kytkeytyvät keskuksset (runkolinjat, seutulinjat, maakunnallinen taajamajunaliikenne)
- Ilmasto, ilmastonmuutokseen sopeutuminen / hillitseminen
 - Viherverkostosuunnitelma ja ekosysteemipalveluiden selvitys ydinalueelle
 - Sopeutussuunnitelmien laadinnan mahdollisesta seutumallista sopiminen (viherrakenne, hulevesien hallinta, pohjavesivarojen turvaaminen ja kestävä käyttö, ilmastokestävä rakentaminen, tulvariskialueet, luonnon monimuotoisuus), suunnitelmat kuntakohtaisia

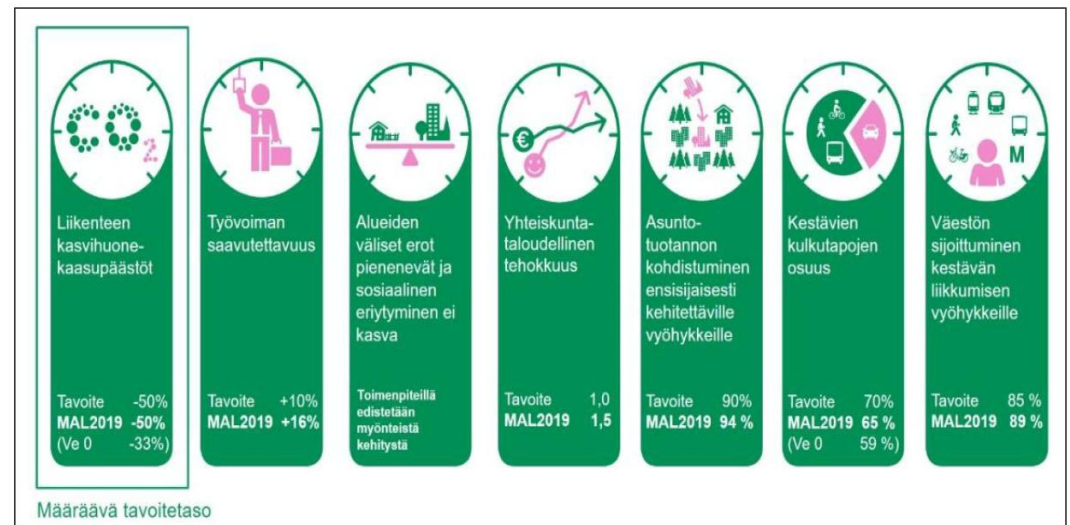
Kaupunkiseutusuunnitelmaa tarkentavia ja sen toteuttamista edistäviä jatkotoimenpiteitä

- Yhdyskuntarakenteen laajenemisen hallinta
 - Ydinkaupunkialueen reunavyöhykkeen kehittämisperiaatteiden selkeyttäminen
- Asuminen ja palveluverkko
 - Asuntopolitiikka & monimuotoisen asuntotuotannon kehittäminen
 - Tunnistetut palveluverkon yhteissuunnittelutarpeet; palvelujen ja työpaikkojen sijaintitarkastelu kestävän liikkumisen ja saavutettavuuden näkökulmasta
- Virkistys ja matkailu
 - Kaupunkiseudun kuntarajat ylittävien reittien ja reittitarpeiden esittäminen (yhteystarve/suunniteltu/toteutettu)
 - Tarve reittien yhteiskehittämiseen ja toteuttamisen edistämiseen
 - Matkailun ja virkistyksen kärkikohteiden jatkokehittäminen alueellisiksi tai teemallisiksi kokonaisuuksiksi / palvelupakettikokonaisuuksiksi (ei ole maankäytöllinen asia)
- Suunnittelun yhteisen tietopohjan vahvistaminen
 - Seudullinen alusta kulttuuriympäristöinventoinneille; selvitysten ja inventointien päivittäminen kunta- ja kaavakohtaisesti (alustan laatiminen yhteistyöhankkeena aluetoimijoiden kanssa)
 - Kaupunkiseudun yhteisen karttapalvelun perustaminen
 - Ajantasayleiskaavan (tietomallipohjainen) laatiminen täsmentyvän lainsäädännön ohjeistuksen mukaan

10. Toteuttamisen seurannan tulisi keskittyä ydinkaupunkialueelle, jossa tehtävillä toimenpiteillä on eniten vaikuttavuutta kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisedellytyksiin.

Kaupunkiseutus suunnitelman toteuttaminen ja seuranta

- Kuopion kaupunkiseutus suunnitelmassa keskeistä sisältöä on MAL-sopimuksen tavoitekirjauksen mukaisesti Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä, johon seurannan mittarien tulisi liittyä.
- Kaupunkiseutus suunnitelmassa on varauduttu siihen, että noin 90 % keskusten nettokasvusta (asukkaat ja työpaikat) sijoittuu Kuopion ja Siilinjärven keskustojen ja keskeisten taajamien muodostamalle ydinkaupunkialueelle. Kehysalueen keskuksiin (mukaan lukien Kuopion maaseutualueet kehyskuntien ohella) sijoittuu noin 10 % keskusten nettokasvusta. Seurannan tulisi keskittyä ydinkaupunkialueelle, jossa tehtävillä toimenpiteillä on eniten vaikuttavuutta kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmän kehittämisedellytyksiin. Seurannan mittareita voisivat olla esimerkiksi:
 - Väestön sijoittuminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille
 - Keskukset ja niiden lähivyöhykkeet → Keskusten vahvistuminen
 - Runkobussilinjojen vaikutusalueet → Joukkoliikennekäytävän riittävä väestöpohja: asukastiheys/linjakilometri
 - Yhdyskuntarakenteen suunnittelematon laajeneminen kaupunkien reuna-alueilla
 - Myönteisten poikkeamislupien ja suunnittelutarveratkaisujen määrä taajamien lievealueilla
- Kestävä liikkuminen
 - Kestävään liikkumiseen liittyvien seurannan mittareiden tulisi vaikuttaa siellä, missä tällä hetkellä jo on tai missä on edellytyksiä synnyttää vaihtoehtoja yksityisautoilulle. Tällaisia alueita ovat ydinkaupunkialue ja kaupunkiseudun suurimmat keskukset.
 - Kuopion kaupunkiseudulla on edellytyksiä paikkatietopohjaisen maankäytön suunnittelun ja KUOMA-liikennemallien nykyistä parempaan integrointiin. Tulosten luotettavuuden lisäämiseksi nykytila ja tavoitetila tulisi mallintaa mahdollisimman tarkasti, jotta voidaan seurata todellista kehitystä ja sen vaikutuksia suhteessa tavoitetilaan. Seuranta kytkeytyisi ensi sijaisesta päästöjen vähentämiseen (liikennesuoritteet, kulkutapajakauma).



Bright
ideas.
Sustainable
change.

RAMBOLL