

## KUOPION KAUPUNKISEUTUSUUNNITELMA 2030+ TIIVISTELMÄ (LIITE 2B)

### SISÄLTÖ

<b>1. Kaupunkiseutusunnittelun lähtökohdat .....</b>	<b>2</b>
1.1 Toiminnallinen kaupunkiseutu ja suunnittelutarve .....	2
1.2 Kuopion seudun MAL-sopimus .....	2
1.2.1 Kaupunkiseutusunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma.....	3
1.2.2 Kaupunkiseutusunnitelma ja maakuntakaava .....	4
1.2.3 Kaupunkiseutusunnitelma ja Kuopion toiminnallisen kaupunkiseudun rakennemalli LOIKKA 2030.....	4
<b>2. Kaupunkiseutusunnitelman asiakirjat.....</b>	<b>5</b>
2.1 Suunnitelmakartta ja liitekartat .....	6
2.2 Suunnitelmaselostus.....	6
<b>3. Kaupunkiseutusunnitelman ydinsisältö .....</b>	<b>6</b>
3.1 Suunnitelman vaikuttavuus.....	6
3.2 Kaupunkiseutusunnitelman ydinsisältö .....	7
3.2.1 Keskusten vahvistaminen.....	8
3.2.2 Alue- ja yhdyskuntarakenteen ohjaaminen .....	9
3.2.3 Merkittävimpien uusien ja kehittämispotentiaaliaalueiden tunnistaminen.....	10
3.2.4 Ydinkaupunkialueen joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen.....	11
3.2.5 Maakunnalliseen taajamajunaliikenteeseen varautuminen .....	12
3.2.6 Ydinkaupunkialueen ja kehysalueen pääkeskusten kiinteämpi kytkeytyminen .....	13
3.2.7 Kaupunkiseudun viherrakenne ja sen eheys, monimuotoisuus sekä kytkeytyneisyys .....	14
3.2.8 Virkistykseen ja matkailun potentiaalinn tunnistaminen.....	14
3.2.9 Kaupunkiseutusunnitelman jatkotoimenpiteet.....	15
3.2.10 Toteuttamisen seuranta, suunnitelman päivittäminen .....	16

## 1. Kaupunkiseutusuunnittelun lähtökohdat

### 1.1 Toiminnallinen kaupunkiseutu ja suunnittelutarve

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. Kaupunkiseutusuunnittelun tarve kytkeytyy vahvasti myös kansainvälisiin ja kansallisiin ilmastositoumuksiin.

Kaupunkiseuduilla korostuvat yhdyskuntarakenteen seudullinen hallinta ja kaupunkiseudun toimivuuteen liittyvät kysymykset. Alueidenkäytön ja liikenteen yhteensovittamisen tarve nousee selkeästi esiin. Kaupunkiseudun tiiveimmin rakennetuilla alueilla tehdään kaupunkiseudun elinvoiman ja kilpailukyvyyn kannalta vaikuttavimmat toimenpiteet.

### 1.2 Kuopion seudun MAL-sopimus

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset ovat sopimuksia, jotka valtio solmii suurimpien kaupunkiseutujen kanssa. Tavoitteena on rakentaa ilmastoviisaita kaupunkiseutuja, lisätä asuntotuotantoa helposti saavutettavilla alueilla ja kasvattaa kestävien liikkumismuotojen, kuten joukkoliikenteen osuutta liikenteestä.

MAL-sopimuksista on muodostunut työkalu, joka edistää seudun kuntien keskinäistä sekä seudun ja valtion välistä yhteistyötä. Kaupunkiseudun kunnat yhdessä sopivat kaupunkiseudun kehittämistoimenpiteistä, jotka tukevat kaupunkiseutujen kokonaisuutta ja siihen liittyvien kansallisten tavoitteiden toteuttamista.

Kuopion kaupunkiseutu on tehnyt ns. MAL-sopimuksen valtion kanssa syyskuussa 2021. Kuopion kaupunkiseutuna käsitellään Kuopion, Lapinlahden, Leppävirran, Siilinjärven, Suonenjoen ja Tuusniemen muodostamaa toiminnallista aluetta. MAL-sopimus ulottuu vuoteen 2031 saakka, ja sen ensimmäinen sopimuskausi kattaa vuodet 2021–2023.

Kuopion kaupunkiseudun MAL-valmisteluissa seudulle on määritelty visio 2030 "Yhdessä erilainen", mikä pitää sisällään kaksi viestiä: "Kuntien erilaisuudesta huolimatta haluamme tehdä yhdessä" ja "Yhdessä haluamme erottua eduksemme muiden kaupunkiseutujen joukosta". Kuopion kaupunkiseutu tavoittelee kestävä kasvua tukeutuen sen omiin vahvuuksiin: laadukkaisiin palveluihin, huippuosaamiseen, vahvaan ja uudistuvaan elinkeinorakenteeseen sekä luonnonläheisyyteen.

Kuopion MAL-sopimuksen tavoitekirjaukset toimivat osaltaan lähtökohtina kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle. MAL-sopimukseen on kirjattu kaupunkiseudun tavoitetilaksi seuraavat:

- Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä
- Kestävä ja asukkaiden hyvinvointia tukeva asuminen ja elinympäristö
- Elinvoimainen Kuopion kaupunkiseutu.

MAL-sopimuksen toimenpiteillä konkretisoidaan em. tavoitteita ja edistetään niiden saavuttamista. Toimenpiteenä kaupunkiseutusuunnitelman laatiminen liittyy tavoitekohtaan "Kestävän ja vähähiilisen yhdyskuntarakenteen suunnittelu". MAL-sopimuksessa kaupunkiseutu sitoutuu mm. seuraaviin tavoitekirjauksiin:

- 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.
- Tiivis ja toimiva kaupunkirakenne vähentää henkilöautoriippuvuutta ja liikkumistarvetta. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan erityisesti kaupunkiseudun taajamissa.
- Seudun kunnat selvittävät kaupunkiseutusuunnitelmassa, miten maankäytön suunnittelulla voidaan tukea lähiraideliikenteen kehittämisen edellytyksiä.

### 1.2.1 Kaupunkiseutusuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma

Samaan aikaan kaupunkiseutusuunnitelman kanssa Kuopion seudulla käynnistettiin myös liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaprosessi. Kuopion seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnittelualueeseen kuuluvat MAL-sopimuskuntien lisäksi Kaavin, Rautalammin, Tervon ja Vesannon kunnat.

Kaupunkiseutusuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma ovat strategisen tason suunnitelmia, jossa käsitellään pääasiassa kuntien yhteistoiminnan kannalta merkittäviä asioita. Suunnitelmien ydinsisältöä on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytyksiä ja yhteiset suuntaviivat kestäväälle kaupunkikehitykselle ja seudullisen elinvoiman lisäämiselle.

Kaupunkiseutusuunnitelman ja liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittamisessa on keskeistä, että maankäytön ja liikenteen kehittämisperiaatteet ovat samaan suuntaan vaikuttavia ja tukevat toisiaan. Kaupunkiseutusuunnitelmassa korostetaan maankäytön suunnittelun roolia liikennetarpeen vähentämisessä sekä kulkumuotojakauman ohjaamisessa.

### **1.2.2 Kaupunkiseutusuunnitelma ja maakuntakaava**

Kaupunkiseutusuunnitelman kanssa on ollut samaan aikaan vireillä Pohjois-Savon maakuntakaavan 2040 toisen vaiheen laatiminen. Kaupunkiseutusuunnitelman mittakaava asettuu maakuntakaavan ja yleiskaavan väliin, joten Kuopion kaupunkiseudulla kaupunkiseutusuunnitelman on tarkoitus tarkentaa ja täsmentää maakuntakaavan ratkaisua.

Kaupunkiseutusuunnitelman laatimisessa on huomioitu sekä voimassa olevat maakuntakaavat että Pohjois-Savon maakuntakaavan 2040 2. vaiheen valmisteluaineisto. Pohjois-Savon maakuntakaavan luonnokset (kaksi vaihtoehtoa) olivat nähtävillä 11.1.-14.3.2022.

Kaupunkiseutusuunnitelman suhdetta valmisteilla olevaan maakuntakaavaan arvioitaessa on huomioitava prosessien eriaikaisuus ja merkittävä ero prosessin kestossa. Suunnitelmilla on myös erilainen aikajänne. Ehdotus kaupunkiseutusuunnitelmaksi on aikataulutettu valmistumaan ennen Pohjois-Savon maakuntakaavaehdotuksen nähtäville asettamista. Kaupunkiseutusuunnitelmaa on siis maakuntaliiton tukemana laadittu tilanteessa, jossa on samanaikaisesti huomioitu:

- voimassa oleva maakuntakaava, joka vielä tosiasiallisesti ohjaa kuntakaavoitusta
- vireillä olevan maakuntakaavan kaksi eri luonnosvaihtoehtoa
- vireillä olevan maakuntakaavan alustava ehdotus, jota ei ole vielä asetettu nähtäville.

Suunnitelmien eriaikaisuudesta huolimatta kaupunkiseutusuunnitelmaa laadittaessa on pyritty siihen, että **maakuntakaavan ja kaupunkiseutusuunnitelman tavoitteet ja sisältö ovat yhteensovitettavissa** ja että kaupunkiseutusuunnitelma jatkotoimenpiteineen toisi maakunnalliseen suunnitteluun lisäarvoa.

### **1.2.3 Kaupunkiseutusuunnitelma ja Kuopion toiminnallisen kaupunkiseudun rakennemalli LOIKKA 2030**

Kaupunkiseutusuunnitelman laatiminen jatkaa seudulla jo aiemmin käynnistynyttä maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyötä. Kuopion toiminnalliselle kaupunkiseudulle on vuonna 2012 laadittu rakennemalli Loikka 2030, jossa on

esitetty seudun tavoiteltu maankäytön kehitys. Rakennemalli Loikassa esitettyjä kaupunkiseudun kehittämisperiaatteita ovat:

- Yhdyskuntarakennetta eheytetään Kuopion toiminnallisen kaupunkiseudun maankäytössä nykyistä taloudellisemmaksi, toimivammaksi ja ekologisemmaksi.
- Seudun maankäytössä toteutetaan kuntarajat ylittävää, kuntien yhteistä maankäytön suunnittelua. Pilottina on rakennemallin ydinvyöhyke. Tavoitteena on vaiheittain muodostaa yhteinen yleiskaava.
- Maaseutuasumista ohjataan kylätaajamiin tukemaan niiden elinvoimaisuutta ja palvelujen säilymistä.
- Seudun maankäytössä varaudutaan palvelujen seudulliseen kehittämiseen ja yhteiseen palvelurakentamiseen.
- Joukkoliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä edistetään Kuopion kaupungin sekä seudun nykyisten ja entisten kuntakeskusten välillä.
- Kevyen liikenteen verkko rakennetaan kattavaksi rakennemallin ydinvyöhykkeellä.
- Kaikessa kuntarajat ylittävien liikenneväylien suunnittelussa keskustellaan linjauksista ja toteuttamisjärjestyksestä seudullisesti.
- Asemaseutuja kehittämällä edistetään raideliikenteen kehittymistä.
- Kuopion lentoasemaa ja sen lähiympäristöä kehitetään Kuopion seudun kuntien yhteistyönä.
- Merkittävä liikepaikkarakentaminen ja seudullisesti merkittävät työpaikkakeskittymät käsitellään seudun maankäytössä yhteisesti.
- Tahkoa kehitetään yhdessä seudun matkailun kärkikohteena niin, että muut matkailupalvelut ja -alueet linkittyvät yhteiseen matkailutarjontaan.
- Ulkoilu- ja virkistysreitit suunnitellaan seudullisesti ja näin turvataan niiden jatkuvuus ja alueellinen kattavuus.
- Kuopion kaupunkiseudun rakennemallia hyödynnetään seudun markkinoinnissa ja imagon rakentamisessa.

Nyt laadittavassa suunnitelmassa tarkistetaan aiemmin laaditun rakennemallin kehittämisperiaatteet ja sisältö priorisoiden suunnittelussa MAL-suunnittelun kärkitavoitteita. **Kaupunkiseutusuunnitelma laaditaan paikkatietoympäristössä seudun yhteismitallisiin tietoaisteihin pohjautuen ja myös rakennemalli Loikkaa tarkemmassa mittakaavassa.** Suunnittelualueeseen kuuluu Loikka-rakennemallialueen lisäksi myös Lapinlahti ja Kuopioon liittynyt Juankoski.

## 2. Kaupunkiseutusuunnitelman asiakirjat

Kaupunkiseutusuunnitelman asiakirjat käsittävät 31.8.2022 päivätyn suunnitelmapakettin ja teemakartat sekä suunnitelmaselostuksen liitteineen.

Tarkastele [asiakirjoja](https://new.maptionnaire.com/g/3d233eoa3l74) (https://new.maptionnaire.com/g/3d233eoa3l74).

Tärkeimmät asiakirjat on alla olevassa aineistolistauksessa lihavoitu.

## 2.1 Suunnitelmapakettia ja liitekartat

Kaupunkiseutusuunnitelman karttakokonaisuus koostuu seuraavista osista:

- 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
- **Suunnitelmapaketin ja teemakarttojen merkintöjen selitys**

## 2.2 Suunnitelmaselostus

Kaupunkiseutusuunnitelman suunnitelmaselostus koostuu seuraavista osista:

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

Liitteet 3–7 ovat yhteenvetoja kaupunkiseutusuunnitelmajärjestelmän eri vaiheista.

## 3. Kaupunkiseutusuunnitelman ydinsisältö

### 3.1 Suunnitelman vaikuttavuus

Kaupunkiseutusuunnitelma ei ole maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukainen suunnitteluinstrumentti eikä sillä siten ole MRL:n mukaisia oikeusvaikutuksia. Kaupunkiseutusuunnitelma ei juridisessa mielessä ohjaa kuntakaavoitusta.

**Kaupunkiseutusuunnitelmalla on kuitenkin MAL-sopimuksen sekä kuntien keskinäisen sekä seudun ja valtion välisen tiivistyvän yhteistyön kautta vaikuttavuutta kuntien suunnitteluun. Jokaisen kunnan erikseen hyväksymä kaupunkiseutusuunnitelma**

antaa pohjan vapaaehtoiselle seudulliselle yhteistyölle maankäytön suunnittelussa ja sovittaa yhteen seudullisia maankäyttötarpeita.

Kaupunkiseutusuunnitelmaprosessissa saavutetaan mm. seuraavia hyötyjä:

- Yhteismitallisen tietopohjan kehittäminen ja rikastaminen
- Seudullisen näkökulman kirkastaminen ja kuntien välisen yhteistyön lisääminen seudullisesti merkittävässä kysymyksissä
- Kaupunkiseudun erityispiirteiden ja ominaisuuksien tunnistaminen
- Ristiriitojen ja synergioiden tunnistaminen kuntien ja alueiden välillä
- Kehittämistarpeiden ja mahdollisuuksien tunnistaminen, tulevaisuuteen varautuminen
- Pitkän aikavälin linjaratkaisujen tekeminen tarvelähtöisesti (kaupunkiseutusuunnitelma on vapaamuotoinen ja räätälöitävissä oleva suunnitelma – suunnittelun lähtökohtana ovat seudun tarpeet, ei säädösten vaatimukset)
- Strategisten, ylätason tavoitteiden (MAL-tavoitteet, ilmastositoumukset ym.) konkretisoiminen suunnitelmakartalla, mikä terävöittää keskustelua ja auttaa kohdentamaan suunnittelupanoksia keskeisiin kysymyksiin
- Erilaisten jatkosuunnittelutarpeiden yksilöiminen
- Vuoropuhelun lisääminen prosessin eri vaiheiden kautta

### 3.2 Kaupunkiseutusuunnitelman ydinsisältö

Kuopion kaupunkiseutusuunnitelman sisältö on tiivistettävissä seuraavasti:

1. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tavoitellaan **keskusten vahvistumista ja kasvua.**
2. Kaupunkiseutusuunnitelmassa **tunnistetaan seudun kokonaiskehityksen** kannalta olennaiset kysymykset alue- ja yhdyskuntarakenteen ohjauksessa.
3. Kaupunkiseutusuunnitelmassa **osoitetaan** merkittävimmät, vuoteen 2030+ mennessä toteutuvat **uudet alueet sekä pidemmän tähtäimen kehittämispotentiaali- ja selvitysalueet.**
4. Tavoitteena on **kehittää ydinkaupunkialueen joukkoliikennejärjestelmää.** Maankäytön suunnittelulla tuetaan runkolinjojen toteuttamisedellytyksiä.
5. Maakunnalliseen **taajamajunaliikenteeseen varaudutaan** potentiaaliltaan parhaimmilla seisakesijainneilla.
6. Seudun suurimpiin taajamiin liikennöivien **seutulinjoiden palvelutasoa** tulisi pyrkiä parantamaan kestävä liikunnan edistämiseksi. Samalla parannetaan Suonenjoen, Tuusniemen, Leppävirran ja Lapinlahden kiinteämpää kytkeytymistä ydinalueeseen.
7. Kaupunkiseutusuunnitelmassa **tunnistetaan seudun viherrakenne** sekä tarkastellaan sen eheyttä, monimuotoisuutta sekä kytkeytyneisyyttä suunnittelutason edellyttämällä tavalla.

8. Kaupunkiseutusuunnitelmassa tuodaan esille **virikistyksen ja matkailun** kannalta tärkeitä **paikallisia vahvuuksia ja niiden muodostamaa kokonaisuutta.**
9. Kaupunkiseutusuunnitelmassa **tunnistetaan** sen toteuttamista tarkentavia ja edistäviä **jatko-toimenpiteitä.**
10. Toteuttamisen **seurannan** tulisi keskittyä ydinkaupunkialueelle, jossa tehtävillä toimenpiteillä on eniten vaikuttavuutta kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisedellytyksiin.

### 3.2.1 Keskusten vahvistaminen

Koko kaupunkiseudulla kasvu osoitetaan keskuksiin tukemaan joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä ja parantamaan palvelujen saavutettavuutta myös kävellen ja pyörällä.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa mitoituksen lähtökohtana on 18 200 asukkaan ja 7 000 työpaikan nettolisäys suunnittelualueen keskuksiin vuoteen 2035 mennessä. Kaupunkiseutusuunnitelmassa esitetyistä keskusten kasvuluvuista on keskusteltu kuntien kaavoittajien kanssa ja saadun palautteen perusteella kasvulukuja on tarkistettu suunnittelun aikana.

Maakuntakeskuksen painoarvoa ja kilpailukykyä lisätään keskittämällä väestönkasvun ja asunto- ja työpaikkarakentamisen painopiste Kuopion keskustaan ja Kuopion ja Siilinjärven keskeisten taajamien muodostamalle ydinkaupunkialueelle. **Kaupunkiseutusuunnitelmassa on varauduttu siihen, että noin 90 % keskusten nettokasvusta (asukkaat ja työpaikat) sijoittuu ydinkaupunkialueelle.**

Myös kehysalueen keskuksia vahvistetaan seudun aluerakenteen monikeskuksisuuden tukemiseksi, kaupunkiseudun tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi ja lähipalvelujen säilyttämiseksi. Tavoitteena on, että etenkin pääkeskukset kasvavat ja vahvistuvat, vaikka koko kunnan väestömäärä kokonaisuutena vähenisi. Kehysalueen keskuksiin (mukaan lukien Kuopion maaseutualueen keskuksset) sijoittuu noin 10 % keskusten nettokasvusta. Tästä kasvusta noin 60 % on suunnattu kehysalueen pääkeskuksiin (erityisesti Suonenjoki, Lapinlahti, Leppävirta ja Tuusniemi).

Kaupunkiseutusuunnitelmassa keskuksilla tarkoitetaan laajempaa jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen tukeutuvaa vyöhykettä keskuksen ympärillä. Vyöhykettä, jolle kasvua ensisijaisesti suunnataan, tulisi jatkosuunnittelussa tarkentaa ottamalla huomioon tarkemmin keskusten kulkuyhteydet ja maankäytön kehittämispotentiaali. Tavoitteena on, että suurin osa kasvusta voisi sijoittua keskusten jalankulku-, pyöräily- ja joukkoliikennevyöhykkeelle. "Taajamien kasvu "sisään päin" luo edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi.



Kaupunkiseutusuunnitelmassa on osoitettu seudun keskusverkko ja sen hierarkia. Pääkeskus-merkinnällä on osoitettu kaupunkiseudun kuntakeskukset ja muut toiminnoiltaan monipuoliset keskukset. Pääkeskuksia ovat Kuopiossa Kuopion keskusta, Petonen, Savilahti, Juankoski, Maaningan kirkonkylä, Karttulan kirkonkylä, Melalahti, Vehmersalmen kirkonkylä ja Nilsia. Lisäksi pääkeskusmerkinnällä on osoitettu Siilinjärven, Suonenjoen, Lapinlahden ja Leppävirran keskustataajamat sekä Tuusniemen kirkonkylä sekä Siilinjärven Vuorela ja Toivala.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa on osoitettu myös kaupunkiseudun alakeskuksia ja kyliä. Siihen on nähty tarvetta, sillä maakuntakaavoissa (Kuopion seudun maakuntakaava, 1:100 000 ja Pohjois-Savon maakuntakaava 2030, 1:200 000) kylien tarkasteltu ei eri mittakaavoista johtuen ole ollut yhteismitallista. Alakeskukset ja kylät ilmentävät myös kehysalueen ja maaseudun erityispiirteitä ja elinvoimaa. Jos maaseutuasumista voidaan kuntakaavoituksessa ohjata kylätaajamiin, tuetaan samalla niiden elinvoimaisuutta ja palvelujen säilymistä. **Rakentamisen yksityiskohtainen ohjaus ei ole kaupunkiseutusuunnitelmalla ratkaistava** asia, mutta em. näkökulmista alakeskuksilla, kylillä ja niiden muodostamalla verkostolla on seudullista merkitystä osana kaupunkiseutua.

### 3.2.2 Alue- ja yhdyskuntarakenteen ohjaaminen

Laaja-alaisten, strategisten suunnitelmien ydinsisältöä on yhdyskuntarakenteen kehittämisen hallinta.

Kuopion kaupunkiseutusuunnitelman suunnittelualue käsittää Kuopion ja Siilinjärven tiheimmin rakennettujen taajamien alueet eli ns. ydinkaupunkialueen sekä ydinkaupunkialuetta ympäröivän kehysalueen. Kehysalue puolestaan käsittää kaupunkien (Kuopio-Siilinjärvi, Iisalmi, Varkaus) läheisiä maaseutualueita sekä harvempaan asuttuja maaseutualueita. Kasvavien kaupunkialueiden rakentamispaineet heijastuvat kaupungin läheiselle maaseutualueelle, jonka vetovoima ja kasvupotentiaali perustuu osittain hyvään saavutettavuuteen henkilöautolla. Tämä johtaa helposti yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitykseen. **Kaupunkien läheisillä maaseutualueilla tarvitaankin suunnitelmallisempaa rakentamisen ohjaamista kuin harvaan asutulla maaseutualueella kauempana kasvukeskuksista.** Rakentamisen ohjaamisen toimenpiteet kuuluvat kuntien omaan päätöksentekoon.

Kaupunkien läheisellä maaseutualueella tulee selkeyttää, miten alueita on tarkoitus jatkossa kehittää: mitkä alueet tulee varata kaupunkikehittämiseen ja tiiviille maankäytölle ja mitkä alueet säilytetään maaseutumaisina. Kuopion kaupunkiseutusuunnitelmassa kaupungin läheisenä maaseutualueena on tunnistettu Kuopion Kaislastenlahti-Puutossalmi-vyöhyke. Suunnittelualueen eteläosassa

Leppävirran Timolan ja Sarkamäki-Saahkarlahden alueen kehittymiseen heijastuu Varkauden kaupungin läheisyys ja pohjoisosissa Lapinlahden Nerכון alueeseen heijastuu Iisalmen kaupungin läheisyys.

Yhdyskuntarakenteen ohjaamisen kaupungin läheisellä maaseutualueella tulee siis perustua kokonaisuuden hallintaan: tarvitaan laajempi näkökulma ja tausta, johon alueiden kehittämistä peilataan ja jota vasten ratkaisut perustellaan.

### 3.2.3 Merkittävimpien uusien ja kehittämispotentiaali-alueiden tunnistaminen

Kaupunkiseutusuunnitelman suunnitteluperiaatteiden mukaan uusien alueiden tulee tukeutua nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä edistää etenkin ydinkaupunkialueella tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämisedellytyksiä. Myös työvoimaintensiivisimmät työpaikka-alueet ja paljon henkilöautoliikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan suuryksiköt tulee kytkeä joukkoliikenteen piiriin.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa on osoitettu kuntien merkittävimpiä uusia asuntoalueita, jotka ovat toteutumassa suunnitelman tavoitevuoteen 2035 mennessä. **Suurin osa uusista alueista sijoittuu niin sanotuille ensisijaisesti kehitettäville alueille, joita ovat pääkeskusten 2,5 km laajuiset lähivyöhykkeet ja runkolinjojen lähivaikutusalueet.** Pääkeskusten lähivyöhykkeiden ideana on osoittaa alueet, jotka voivat joukkoliikenteen lisäksi tukeutua kävelyyn ja pyöräilyyn. Ensisijaisesti kehitettävien alueiden rajauksia tulisi jatkosuunnittelussa tarkentaa huomioimalla alueiden todelliset kulkuyhteydet, rakentamiseen vaikuttavat reunaehdot sekä sitovasti päätetyt runkolinjat.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa **on osoitettu lisäksi alueita ja vyöhykkeitä, joilla on tunnistettua lyhyemmän tai pidemmän aikavälin kehittämispotentiaalia tai selvitystarvetta.** Tällaisia ovat Kuopion ja Siilinjärven kuntarajan alueella sijaitsevat Sorsasalo-Paasisalon alue ja Ranta-Toivala-Uuhimäen alue Siilinjärven Räimä sekä Kuopion Vanuvuori ja Pirtti sekä Tahkon ja Nilsiäns keskusten välinen alue (Petäjälampi-Sieraniemi-Ruokosalmi). Alueiden kehittämismahdollisuuksia ja suunnittelun lähtökohtia ja periaatteita selvitetään kaupunkiseutusuunnitelman jatkotyönä.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa on esitetty myös seudun nykyinen alue- ja yhdyskuntarakenne Suomen ympäristökeskuksen YKR-aluejakoon perustuen. **Nykyisessä rakenteessa oleva täydennysrakentamispotentiaali tulisi hyödyntää ennen uusien kehityssuuntien avaamista.** Erityisesti kaupunkiseudun suurimpien keskusten taajamia eheyttämällä tuetaan joukkoliikenteen järjestämisen ja kävelyn ja pyöräilyn

edellytyksiä. Taajamia tiivistettäessä tulee kuitenkin huomioida kulttuuriympäristön arvot, erilaisten ympäristöjen omaleimaisuuden säilyminen, monimuotoinen kaupunkiluonto sekä yhteydet taajamarakenteen ulkopuolisille viheralueille.

Kaupunkiseutusuunnitelman teemakartoilta 2a ja 2b ilmenee uusien alueiden ja kehittämispotentiaalia omaavien alueiden suhde nykyiseen rakenteeseen ja suunnitelmassa osoitettuihin ensisijaisiin kehittämisvyöhykkeisiin.

### **3.2.4 Ydinkaupunkialueen joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen**

Kaupunkiseutusuunnitelmassa ydinkaupunkialueen joukkoliikennejärjestelmä perustuu runkolinjoihin ja niitä täydentäviin paikallisliikenteen linjoihin. Runkolinjoilla tavoitellaan nopeutta, tehokkuutta ja laatua, mikä houkuttelee käyttämään joukkoliikennettä nykyistä enemmän. Maankäytön suunnittelussa tulee tukea runkolinjojen toteuttamisedellytyksiä, sillä runkolinjat edellyttävät tiivistä maankäyttöä.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa osoitetaan runkolinjojen vaikutusalue runkobussiselvityksen (WSP & Kuopion seudun joukkoliikenne Vilkku) valmiusvaiheen (välitavoite 1, 15.6.2022) mukaisesti.

Maankäytöllisten ja linjastollisten lähtökohtien perusteella kaupunkiseudulla on tunnistettu kaksi runkolinjaa, jotka voidaan toteuttaa heti:

- Puijonlaakso–KYS–keskusta–Saaristokaupunki–Petonen
- Kelloniemi–keskusta–Savilahti–Neulamäki

Näiden lisäksi on tunnistettu runkolinjat, jotka edellyttävät maankäytön kehittymistä tai muutoin tarkempaa suunnittelua ja arviointia:

- Itkonniemi–keskusta–Savilahti–Neulaniemi
- Siilinjärvi–keskusta–Savilahti–Petonen–Pirttiniemi

Runkolinja Itkonniemi–keskusta–Savilahti–Neulaniemi voidaan toteuttaa myöhemmin Neulaniemen ja Itkonniemen maankäytön kehittyessä.

Runkolinjan Siilinjärvi–keskusta–Savilahti–Petonen–Pirttiniemi toteutus edellyttää runkolinjaselvityksen mukaan osin tai kokonaan tarkempaa harkintaa. MAL-sopimuksessa tavoitteena on parantaa Kuopion ja Siilinjärven muodostaman tiiviin työpaikka- ja palvelukeskittymän sisäistä toimivuutta. Tavoitteeseen voitaisiin osaltaan vastata runkolinjaratkaisulla, joka yhdistäisi Siilinjärven keskustaaajaman ja Vuorelan Kuopion keskustaan. Kuopion keskustasta etelän suuntaan runkolinja kulkisi Savilahden, Särkiniemen, Leväsen ja Jynkän kautta Petoseen. Runkolinjaselvityksen mukaan ko. runkolinjalinjan toteuttamisen lähtökohdat ovat

kuitenkin heikommat kuin muilla linjoilla johtuen pitkistä välimatkoista, hajanaisemmasta maankäytöstä ja vähäisemmästä matkustajapotentialista.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa on osoitettu edellä mainittujen neljän alustavan runkolinjalinjan lähivaikutus-/palvelualue eli 300 metrin vyöhyke linjareitin molemmin puolin. Runkolinjojen vaikutusalue –merkintä pitää vielä sisällään vaihtoehtoisia reittejä ja reittien jatkeita. **Runkolinjat tulee jatkosuunnittelussa määritellä sitovasti, jotta joukkoliikennettä tukeva maankäyttö voidaan suunnitella niiden varaan.**

Maankäytön jatkosuunnittelua varten tulisi seuraavissa vaiheissa selvittää maankäytön tiivistämistarve runkolinjojen varsilla. Tiheän vuorotarjonnan edellytyksenä on, että linjan varrelle sijoittuu riittävästi asukkaita ja työpaikkoja. Kaupunkiseutusuunnitelman yhteydessä tehtyjen liikennemallitarkastelujen mukaan (KUOMA) väestön sijoittaminen joukkoliikenteen kannalta optimaalisesti tukee myös kävelyä ja pyöräilyä.

### **3.2.5 Maakunnalliseen taajamajunaliikenteeseen varautuminen**

MAL-sopimuksen mukaan seudun kunnat selvittävät kaupunkiseutusuunnitelmassa, miten maankäytön suunnittelulla voidaan tukea lähiraideliikenteen kehittämisen edellytyksiä.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa taajamajunaliikenteeseen varaudutaan potentiaaliltaan parhaimmilla seisakesijainneilla Savilahdessa, Matkuksessa ja Kelloniemessä. Taajamajunaliikenteen mahdolliseksi ensimmäisen vaiheen seisakkeiksi on esitetty ne seisakepaikat, joiden tuntumaan on kaupunkiseudun muidenkin tavoitteiden vuoksi perusteltua osoittaa lisämaankäyttöä, ja jotka ovat kytkettävissä myös runkobussilinjaston piiriin. Maankäytön kehittymiseen rautatieasemien ja mahdollisten tulevien taajamajunaliikenteen seisakkeiden läheisyydessä tulee runkolinjojen ja liityntäratkaisuiden suunnittelussa varautua. Muiden potentiaalisten seisakkeiden mahdollista myöhempää toteuttamista tuetaan maankäytön suunnittelulla tai niiden toteuttamista ei poissuljeta (Päiväranta, Alapitkä, Kurkimäki).

Mahdollinen maakunnallinen taajamajunaliikenne täydentäisi seudun sisäisiä sekä Kuopion kaupunkiseudun ja Ylä-Savon seudun välisiä joukkoliikennelinjoja. Tavoitteena on palvella koko alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitystä ja elinkeinoelämän kilpailukykyä vahvana hyvin kytkeytyvänä työssäkäyntialueena. MAL-sopimukseen kirjattuna tavoitetilana on, että Iisalmi-Kuopio-Varkaus-Suonenjoki-kehityskäytävä toimii yhtenäisenä työssäkäyntialueena. Varkaus kytkeytyisi maakunnalliseen junaliikenteeseen Etelä-Savossa sijaitsevan Pieksämäen kautta.

Houkuttelevan taajamajunaliikenteen toteutuminen edellyttäisi merkittäviä investointeja valtion rataverkkoon, minkä vuoksi maankäytön kehittämisen ratkaisut eivät voi perustua raideliikenteen varaan. **Savon radalle tarvittaisiin lisäraide**, joka mahdollistaisi kaukojuna- ja tavaraliikenteen palvelutason kehittämisen. **Radan lisäkapasiteetti mahdollistaisi myös taajamajunaliikenteen kehittämisen.**

### **3.2.6 Ydinkaupunkialueen ja kehysalueen pääkeskusten kiinteämpi kytkeytyminen**

MAL-sopimuksen kohdassa "Elinvoimainen Kuopion kaupunkiseutu" tavoitetilana todetaan, että Suonenjoki, Tuusniemi, Leppävirta ja Lapinlahti ovat kiinteämmin kytkeytyneet ydinalueeseen elinkeinoalueineen ja vaihtoehtoisine asumismahdollisuuksineen. MAL-sopimuksessa todetaan edelleen, että seudun sisäinen liikennejärjestelmä tukeutuu voimakkaasti pääväyliin, Savonrataan sekä valtateihin 5 ja 9, jotka ovat merkittäviä myös seudun valtakunnallisen saavutettavuuden kannalta ja joiden palvelukykyä kohennetaan.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa on osoitettu sellaiset nykyiset paikallisliikennealueen joukkoliikennelinjat, joilla on mahdollisen koululaisliikenteen lisäksi muutakin joukkoliikennettä. **Seudun suurimpiin taajamiin** Leppävirrälle, Suonenjoelle, Lapinlahteen, Nilsiään ja Juankoskelle **liikennöivien seutulinjojen palvelutason tulisi pyrkiä parantamaan kestävä liikumisen edistämiseksi**. Työ- ja opiskelumatkat mahdollistavia seutulinjoja liikennöi myös seudun muihin pääkeskuksiin Tuusniemelle, Varpaisjärvelle, Karttulaan, Maaninkaan, Riistavedelle, Vehmersalmelle sekä Kurkimäkeen.

Kuopion kaupunkiseudun haasteena on sisäinen polarisaatio, joka näkyy mm. maaseutumaisen kehysalueen väestömäärän vähentymisenä ja väestön ikääntymisenä. Seutulinjojen palvelutason parantaminen voisi osaltaan vähentää alueiden välistä eriytymiskehitystä ja mahdollistaisi MAL-tavoitteiden mukaisesti kehysalueen kiinteämmän kytkeytymisen ydinkaupunkialueeseen. Savonradan palvelutason paraneminen seudun sisäisessä liikkumisessa vastaisi samaan haasteeseen. Paremmat taajamajunayhteydet Kuopion suuntaan helpottaisivat merkittävästi työssäkäynti-, opiskelu- ja muuta asiointiliikennettä erityisesti Suonenjoella ja Lapinlahdessa.

Seudullisten bussilinjojen ja junaliikenteen kehittäminen mahdollistaisi sen, ettei seudullinen liikkuminen perustuisi enää tulevaisuudessa pääosin oman auton käyttöön.

### 3.2.7 Kaupunkiseudun viherrakenne ja sen eheys, monimuotoisuus sekä kytkeytyneisyys

Kaupunkiseutusuunnitelmassa on tunnistettu ja osoitettu kaupunkiseudun siniviherrakenteen kokonaisuus sekä sen eheys, monimuotoisuus ja kytkeytyneisyys ekologisten yhteyksien ja virkistysyhteyksien näkökulmasta. Tarkastelua on tehty suunnittelutason mahdollistamalla tarkkuudella.

Kaupunkiseutusuunnitelmassa 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. Viherverkostoon liittyvällä teemakartalla on lisäksi 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. Kaupunkiseutusuunnitelmassa on osoitettu myös maakuntakaavan mukainen viherverkko. **Viherverkon arvokkaiden osien kytkeytyneisyyttä (ekologiset yhteydet ja virkistysyhteydet) tulee jatkosuunnittelussa edistää.**

Kaupunkiseutusuunnitelman laatimisen aikana on noussut esille kaupunkivihreän merkitys taajamien tiivistämiskehityksessä, mm.

- pihojen, puistikkojen, puistojen ja kaupunkimetsien luonnon monimuotoisuutta ja hiilinielua lisäävä vaikutus
- lähivirkistysalueiden suuri merkitys viihtyisyyden lisäämisessä;
- monimuotoinen kaupunkilähiluonto ja tila myös ”puolivilleille” reuna-alueille
- ekologisten käytävien tarkentamisen tarve taajamissa.

Taajamien viheralueita on esitetty selvitettävän kaupunkiseutusuunnitelman **jatkotyönä viherverkostosuunnitelmassa ja ekosysteempipalveluita koskevassa selvityksessä, joka tulisi kohdentaa tiheimmin rakennetulle ydinkaupunkialueelle.**

### 3.2.8 Virkistyksen ja matkailun potentiaalnin tunnistaminen

Kaupunkiseutusuunnitelmaan sisältyvän vetovoimateemakartan ideana on tuoda esiin kuntien matkailun ja virkistyksen kärkikohteita. Samalla tuodaan esille alueiden vahvuuksia, erityispiirteitä ja erottautumistekijöitä sekä verkostoa, jota kohteista muodostuu. Merkinnät perustuvat alkuvuodesta 2022 pidettyjen kuntatyöparityöpajojen tuloksiin.

Jatkosuunnittelussa **tunnistettuja kärkikohteita on mahdollista tarkistaa ja ryhmitellä esim. alueellisiksi tai teemallisiksi kokonaisuuksiksi /palvelupakettikokonaisuuksiksi,**

jotta niiden seudullinen jatkokehittäminen olisi ryhmänä jäsenöidämpää. Kohteiden jatkokehittäminen riippuu kunnallisten matkailutoimijoiden yhteistyöstä - niiden kehittyessä 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).

### 3.2.9 Kaupunkiseutusuunnitelman jatkotoimenpiteet

Kaupunkiseutusuunnitelmassa on keskitytty yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän sekä viherverkon kehittämisen periaatteellisiin kysymyksiin. Prosessissa on arvioitu erilaisia seudun kehityskulkuja ja niiden vaikutuksia sekä valittu näiden pohjalta suuntaa tulevalle kehitykselle. Kaupunkiseutusuunnitelman kehittämisperiaatteita on yhteisesti määritelty skenaariotyön pohjalta ja niitä on myöhemmin tarkennettu suunnitelmaluonnosta laadittaessa. Suunnitelmakarttaa laadittaessa on rikastettu seudullisen suunnittelun tietopohjaa, jota voidaan hyödyntää tarkemmassa suunnittelussa. Kuntien jatkosuunnittelussa linjataan lopulta tarkemmin, miten seudullisen suunnittelun periaatteet välittyvät tarkempaan suunnitteluun. Tähän liittyy erilaisten selvitys- ja suunnittelutarpeiden yksilöinti ja niiden ratkaisemiseen sopivien menetelmien määrittely.

Kaupunkiseutusuunnitelmaprosessin yhteydessä on esitetty jatkotoimenpiteitä seuraaviin teemoihin liittyen:

- 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 keskukset (runkolinjat, seutulinjat, maakunnallinen taajamajunaliikenne)
- Ilmasto, ilmastonmuutokseen sopeutuminen / hillitseminen
  - Viherverkostosuunnitelma ja ekosysteemipalveluiden selvitys ydinalueelle

- Sopeutumissuunnitelmien laadinnan mahdollisesta seutumallista sopiminen (viherrakenne, hulevesien hallinta, pohjavesivarojen turvaaminen ja kestävä käyttö, ilmastokestävä rakentaminen, tulvariskialueet, luonnon monimuotoisuus), suunnitelmat kuntakohtaisia
- 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

Kaupunkiseutusuunnitelmaa tarkentavia ja sen toteuttamista edistäviä jatkotoimenpiteitä on jatkossa tarpeen edelleen tarkentaa ja ohjelmoida.

Kaupunkiseudun yhteisille toimenpiteille sovitaan vastuutaho. Ajatuksena on, että jokainen osallistajakunta osallistuu kehittämistoimenpiteisiin resurssiensa puitteissa ja saa vastineeksi yhteiskehittämisen tuomat mahdollisuudet ja hyödyt.

### 3.2.10 Toteuttamisen seuranta, suunnitelman päivittäminen

Kaupunkiseutusuunnitelman sisältö kytkeytyy kiinteästi MAL-sopimuksen laajempaan tavoitekehikkoon ja toteutumisen seurantaan. Seurannassa pääpaino on MAL-sopimuksen toimenpiteiden edistymisen seurannassa. Tavoitteena on kaupunkiseutujen kehityksen seurannan yhteismitallisuus ja keskinäinen vertailtavuus, jota varten on kehitteillä valtakunnallisia MAL-seurantaindikaattoreita.

Kaupunkiseutusuunnitelman seurannan tulisi kytkeytyä niihin kysymyksiin, joita suunnitelmalla ratkotaan sekä yhteisesti sovittuihin jatkotoimenpiteisiin. Tässä tulee



huomioida, että kaupunkiseutusuunnitelmat ovat lähtökohtaisesti vapaamuotoisia, tarvelähtöisiä suunnitelma eikä eri kaupunkiseutujen suunnitelmia näin ollen laadita yhteismitallisesti. Eri kokoisilla kaupunkiseuduilla on myös toisistaan poikkeavat lähtökohdat, suunnittelutarpeet ja -tavoitteet ja siksi eri suunnitelmissa voi olla huomattavia sisältöeroja ja painotuksia.

Kuopion kaupunkiseutusuunnitelmassa on varauduttu siihen, että noin 90 % keskusten nettokasvusta (asukkaat ja työpaikat) sijoittuu Kuopion ja Siilinjärven keskustojen ja keskeisten taajamien muodostamalle ydinkaupunkialueelle. Seurannan tulisikin keskittyä ydinkaupunkialueelle, jossa tehtävillä toimenpiteillä on eniten vaikuttavuutta kestäväen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisedellytyksiin.

Yhdyskuntarakenteen seurannan mittareiden tulisi Kuopion seudulla kytkeytyä suunnitelmassa osoitettujen ns. ensisijaisten kasvualueiden kehittämisedellytysten parantamiseen ja yhdyskuntarakenteen hajautumisen hallintaan:

- Väestön ja työpaikkojen sijoittumisen ohjaus ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille eli keskuksiin ja niiden lähialueille sekä runkolinjojen vaikutusalueelle
- Yhdyskuntarakenteen hallinta kaupunkien reuna-alueilla: kaavoituksen ja lupakäytäntöjen vaikutukset sekä lievealueiden suunnitelmallinen kehittäminen pitkän aikavälin tavoitteiden mukaisesti

Kestäväen 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 ydinkaupunkiseudulla on edellytyksiä paikkatietopohjaisen maankäytön suunnittelun ja KUOMA-liikennemallien nykyistä parempaan integrointiin tapahtuvan kehityksen seurannassa. Tulosten luotettavuuden lisäämiseksi **nykytila ja tavoitetila tulisi mallintaa mahdollisimman tarkasti**, jotta **voidaan seurata todellista kehitystä ja sen vaikutuksia suhteessa tavoitetilaan**. Seuranta kytkeytyisi ensisijaisesti päästöjen vähentämiseen (liikennesuoritteet, kulkutapajakauma) ja on siten luonteva linkki liikennejärjestelmätyöhön.

**Alustavasti kuntien kesken on keskusteltu kaupunkiseutusuunnitelman seurantaryhmän perustamisesta**. Liikennejärjestelmätyöryhmä ja kaupunkiseutusuunnitelman seurantaryhmä tekee tiivistä yhteistyötä esimerkiksi kokoontumalla vuosittain yhteiseen teemakokoukseen. Suunnitelmakauden puolella välissä kaupunkiseutusuunnitelman seurantaryhmä tekee arvion suunnitelman etenemisestä ja organisoii seutusuunnitelman päivittämisen.