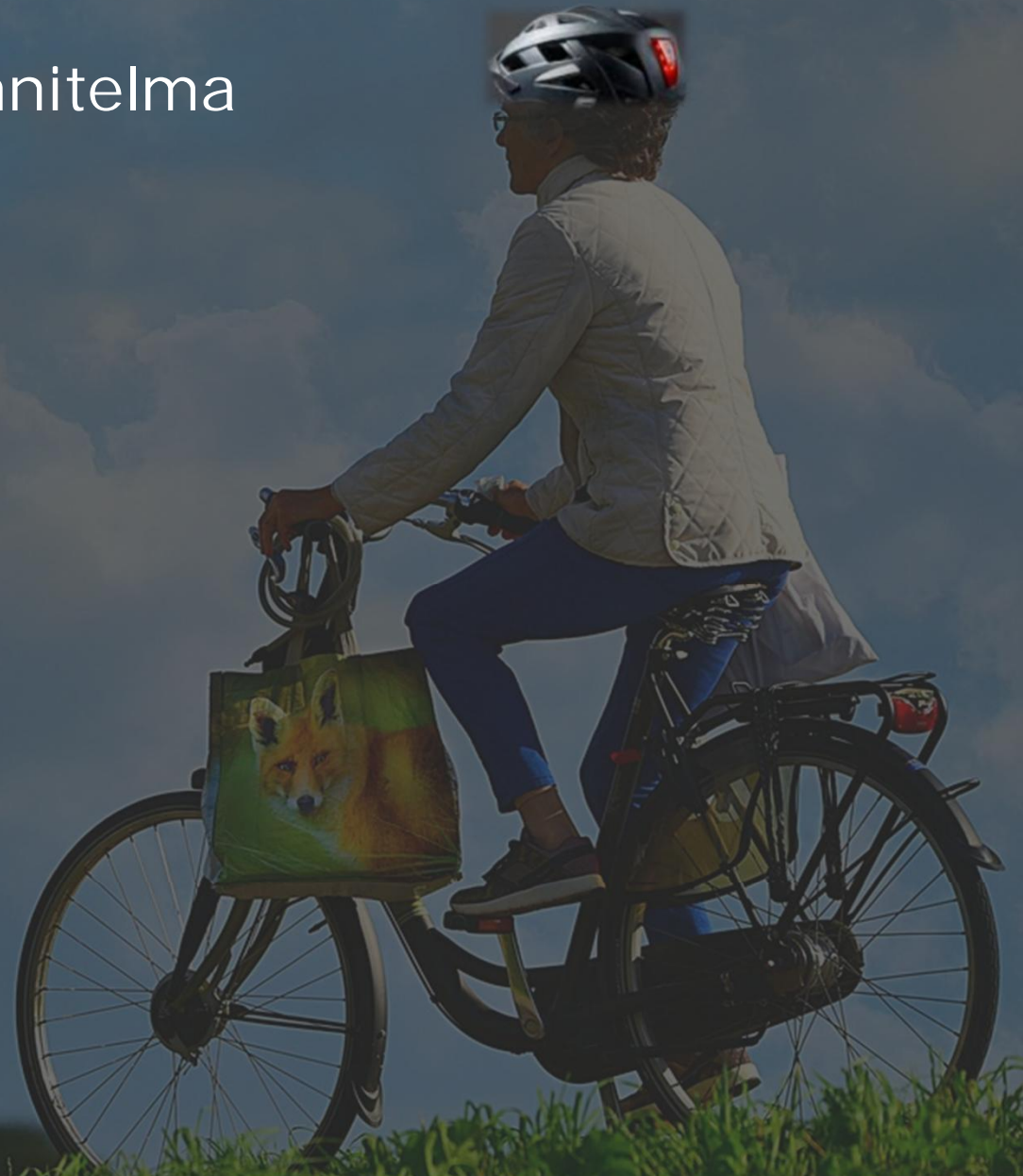


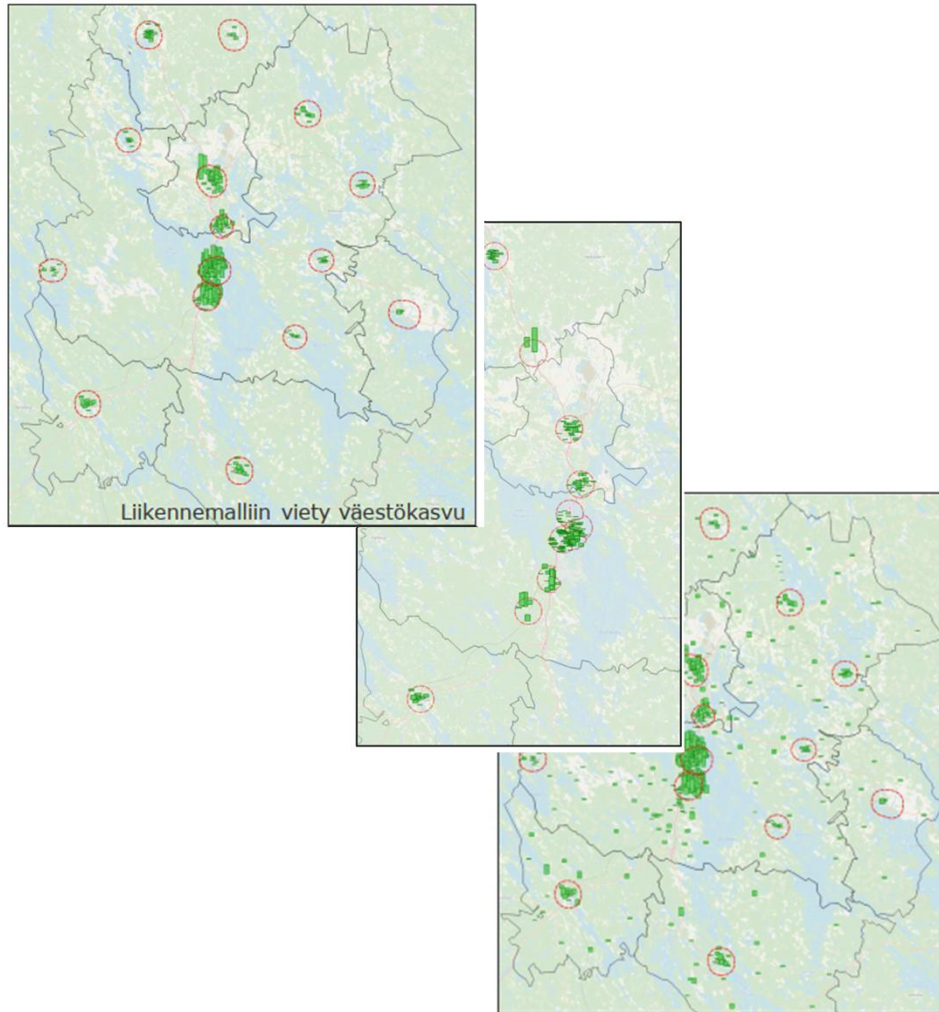
Kuopion kaupunkiseutusunnitelma 2030+

Linjaratkaisuehdotus 30.9.2021

Kuntien lausuntojen yhteenveto 27.1.2022



Linjaratkaisuehdotuksen lähtökohta: Skenaariot ja niiden vaikutukset



		2,5 km säde	2,5 km säde	2035		2035		2035	
		Nykyiset asukkaat	Nykyiset työpaikat	Nykyiset yhteensä	Uudet asukkaat	Uudet työpaikat	Uudet yhteensä	Kaikki yhteensä	2035
90% kasvusta	Keskusta Siilinjärvi	10664	3140	13804	1834	466	2300	16104	
	Keskusta Kuopio/Petonen	23229	6002	29231	3995	890	4885	34116	
	Keskusta Kuopio/Keskusta	48675	31832	80507	8372	4722	13093	93600	
	Keskusta Vuorela/Toivala	5343	1498	6841	919	222	1141	7982	
	Alakeskusta Tuusniemi	1226	379	1605	85	30	115	1720	
10% kasvusta	Alakeskusta Vehmersalmi	744	133	877	52	11	62	939	
	Alakeskusta Ristavesi	1007	188	1195	70	15	85	1280	
	Alakeskusta Nisä	3076	903	3979	214	72	286	4265	
	Alakeskusta Maaninka	1032	361	1393	72	29	100	1493	
	Alakeskusta Karttula	1009	344	1353	70	27	97	1450	
	Alakeskusta Lapinlahti	3738	1676	5414	260	133	393	5807	
	Alakeskusta Varpaisjärvi	1284	346	1630	89	28	117	1747	
	Alakeskusta Juankoski	2042	756	2798	142	60	202	3000	
	Alakeskusta Suonenjoki	4601	1769	6370	320	141	460	6830	
	Alakeskusta Leppävirta	4413	1948	6361	307	155	462	6823	
		112083	51275	163358	16800	7000	23800	187158	

		2,5 km säde	2,5 km säde	2035		2035		2035	
		Nykyiset asukkaat	Nykyiset työpaikat	Nykyiset yhteensä	Uudet asukkaat	Uudet työpaikat	Uudet yhteensä	Kaikki yhteensä	2035
50% kasvusta	Nykyinen asema Kuopio	19404	14771	34175	5188	2808	7996	42171	
	Nykyinen asema Suonenjoki	4440	1510	5950	1038	263	1301	7251	
	Nykyinen asema Siilinjärvi	8724	2663	11387	1129	255	1384	12771	
	Nykyinen asema Lapinlahti	3527	1647	5174	824	287	1111	6285	
50% kasvusta	Lapinlahti DUO Vaihe I Alapitkä	510	109	619	1336	164	1500	2119	
	Kuopio DUO Vaihe I Matkus	680	1961	2641	2500	2000	4500	7141	
	Kuopio DUO Vaihe I Kurkimäki	1017	92	1109	1572	428	2000	3109	
	Kuopio DUO Vaihe I Päiväranta	7243	1376	8619	200	40	240	8859	
	Kuopio DUO Vaihe I Rahusen kangas	11679	2297	13976	400	70	470	14446	
	Kuopio DUO Vaihe I Iloharju	21128	15745	36873	1485	430	1915	38788	
	Siilinjärvi DUO Vaihe I Vuorela/Toivala	5343	1498	6841	1128	255	1383	8224	
		83695	43669	127364	16800	7000	23800	151164	

		2,5 km säde	2,5 km säde	2035		2035		2035	
		Nykyiset asukkaat	Nykyiset työpaikat	Nykyiset yhteensä	Uudet asukkaat	Uudet työpaikat	Uudet yhteensä	Kaikki yhteensä	2035
80% kasvusta	Siilinjärvi	10664	3140	13804	1630	414	2044	15848	
	Kuopio/Petonen	23229	6002	29231	3551	791	4343	33574	
	Kuopio/Keskusta	48675	31832	80507	7442	4197	11639	92146	
	Vuorela/Toivala	5343	1498	6841	817	198	1014	7855	
	Tuusniemi	1226	379	1605	170	60	231	1836	
20% kasvusta	Vehmersalmi	744	133	877	103	21	125	1002	
	Ristavesi	1007	188	1195	140	30	170	1365	
	Nisä	3076	903	3979	428	144	571	4550	
	Maaninka	1032	361	1393	143	57	201	1594	
	Karttula	1009	344	1353	140	55	195	1548	
	Lapinlahti	3738	1676	5414	520	267	786	6200	
	Varpaisjärvi	1284	346	1630	178	55	234	1864	
	Juankoski	2042	756	2798	284	120	404	3202	
	Suonenjoki	4601	1769	6370	640	281	921	7291	
	Leppävirta	4413	1948	6361	613	310	923	7284	
		112083	51275	163358	16800	7000	23800	187158	

Kunnissa lausunnoilla ollut linjaratkaisuesitys

Linjaratkaisuehdotus

1/2

- Kaupunkiseutusuunnitelmassa varaudutaan 23 800 asukkaan/työpaikan lisäykseen vuoteen 2035 mennessä.
 - Ydinkaupunkialueelle sijoittuu 83% kasvusta.
 - Ydinkaupunkialuetta ympäröivälle alueelle sijoittuu 17% kasvusta. Tästä kasvusta merkittävin osa osoitetaan nykyisten rautatieasemien, kunta- ja seutukeskusten sekä kylien yhteyteen.
- Maakuntakeskuksen painoarvoa ja kilpailukykyä lisätään keskittämällä väestönkasvun ja asunto- ja työpaikkarakentamisen painopiste Kuopion keskustaan ja Kuopion ja Siilinjärven keskeisten taajamien muodostamalle ydinkaupunkialueelle.
- Koko kaupunkiseudulla kasvu osoitetaan keskuksiin *) tukemaan joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä ja parantamaan palvelujen saavutettavuutta myös kävellen ja pyörällä.
- Nykyisten kuntakeskusten lisäksi myös muita keskuksia vahvistetaan seudun aluerakenteen monikeskuksisuuden tukemiseksi, kaupunkiseudun tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi ja lähipalvelujen säilyttämiseksi. Ympäröivää aluetta vahvistamalla tuodaan esille seudun identiteetin kannalta tärkeitä paikallisia vahvuuksia ja niiden muodostamaa kokonaisuutta.

Vaikutusten arvioinnin perusteella linjaratkaisu muodostetaan skenaarioiden 1, 2 ja 3 parhaista piirteistä.

*) MAL-sopimus:
Yhdyskuntarakennetta tiivistetään toteuttamalla suurin osa seudun asuntotuotannosta (80%) yhdyskuntarakenteen sisään, keskuksiin, niiden lähialueille ja joukkoliikennevyöhykkeelle, joista on hyvät julkiset liikenneyhteydet ja palveluja.

- Joukkoliikennelinjaston kehittäminen aloitetaan toteuttamalla runkobussilinjat nykyisiin vilkkaimpiin liikennesuuntiin. Linjastoa jatketaan ja laajennetaan maankäytön kehityksen mukaan.
 - Kilpailukykyisimmillä reiteillä liikennöivillä runkobusseilla tavoitellaan nopeutta, tehokkuutta ja laatua, mikä houkuttelee käyttämään joukkoliikennettä nykyistä enemmän.
 - Runkobussilinjat määritetään riittävän sitovasti, jolloin maankäyttö voidaan suunnitella niiden varaan ja joukkoliikenne toteuttaa tehokkaasti.
 - Runkobussilinjoilla ja liityntäratkaisuilla edistetään myös maankäytön kehittymistä juna-asemien ja tulevien seisakkeiden läheisyydessä.
- Muita keskuksia palvelevat seutulinjat.
 - 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 ja Vehmersalmelle.
 - Seutukeskusten liikennepalveluita tukemaan ja haja-asutusalueille järjestetään julkisiin kuljetuksiin pohjautuvia kutsupohjaisia liikennepalveluita.
- Mahdollisen tulevaisuudessa käynnistyvän taajamajunaliikenteen potentiaalia tuetaan maankäytön suunnittelulla.
 - Taajamajunaliikenteen kehittäminen edellyttää Savon radan merkittävää parantamista (kaksoisraide), jonka perusteena on kaukojuna- ja tavaraliikenteen palvelutason kehittäminen (taajamajunaliikenteestä hankkeelle lisäperuste).
 - Kasvusta 50% osoitetaan radan varren kuntakeskuksiin (~ nykyisille asemanseuduille).
 - Uusien seisakkeiden toteuttamiseen varaudutaan ensi vaiheessa Savilahdessa ja Matkuksessa.

Linjaratkaisuehdotus

Eri skenaarioista muodostettu synteesi *) Kasvun jakautuminen keskuksiin

*) Pyöristetyt luvut

	Keskus	Asukkaat	Työpaikat	Yhteensä	Skenaario	2035 jälkeen	
Ydinkaupunkialue + nykyiset asemaseudut	Kuopio keskusta	5190	2810	8000	Ratakäytävämalli		
	Suonenjoki as	1040	265	1305	Ratakäytävämalli		
	Siilinjärvi as	1130	255	1385	Ratakäytävämalli		
	Lapinlahti as	825	285	1110	Ratakäytävämalli	Alapitkä	
	Kuopio Iloharju/Savilahti	1485	430	1915	Ratakäytävämalli		
	Kuopio Rahusenkangas	400	70	470	Ratakäytävämalli		
	Kuopio Päiväranta	200	40	240	Ratakäytävämalli		
	Siilinjärvi Vuorela/Toivala	1130	255	1385	Ratakäytävämalli		
	Kuopio Matkus	2500	2000	4500	Ratakäytävämalli	Kurkimäki	
	Muu ydinkaupunkialue	1805	165	1970			
VÄLISUMMA		15705	6575	22280			
Muu alue	Leppävirta	305	155	460	Keskittävä malli		
	Tuusniemi	85	30	115	Keskittävä malli		
	Kuopio Nilsia	215	70	285	Keskittävä malli		
	Kuopio Juankoski	140	60	200	Keskittävä malli		
	Lapinlahti Varpaisjärvi	90	30	120	Keskittävä malli		
	Kuopio Maaninka	70	30	100	Keskittävä malli		
	Kuopio Karttula	70	25	95	Keskittävä malli		
	Kuopio Riistavesi	70	15	85	Keskittävä malli		
	Kuopio Vehmersalmi	50	10	60	Keskittävä malli		
	VÄLISUMMA		1095	425	1520		
YHTEENSÄ KASVU vuoteen 2035		16800	7000	23800			

Nykyiset asemaseudut yhteensä: 11 800 /23 800 as/tp → 50% kasvusta

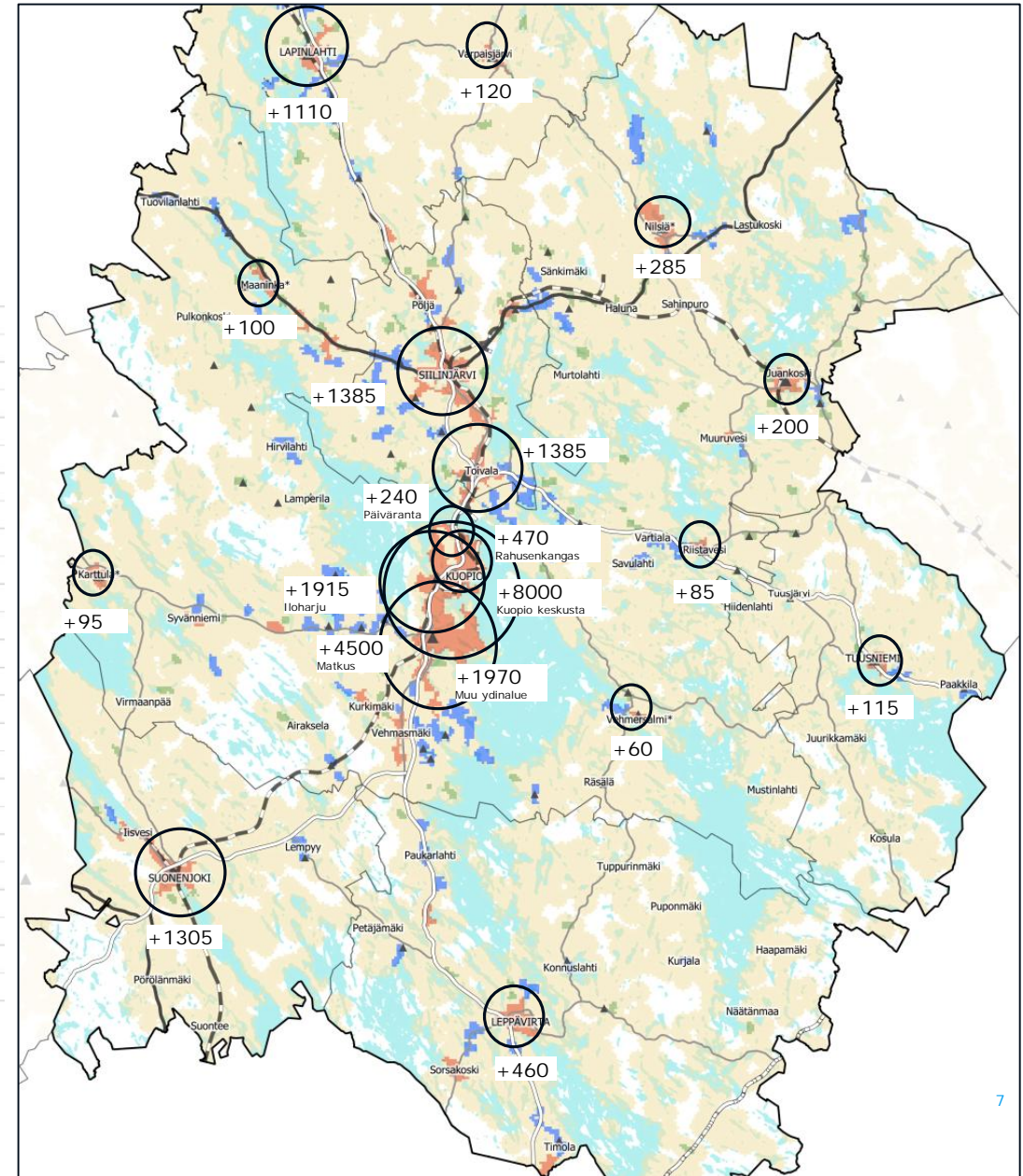
Ydinkaupunkialue yhteensä: 19 865 /23 800 as/tp → 83% kasvusta

Ympäröivä alue: 3 935/ 23 800 as/tp → 17% kasvusta

Linjaratkaisuehdotus

Kasvun alueellinen jakautuminen

	Keskus	Asukkaat	Työpaikat	Yhteensä	Skenaario
	Kuopio keskusta	5190	2810	8000	Ratakäytävämalli
	Suonenjoki as	1040	265	1305	Ratakäytävämalli
	Siilinjärvi as	1130	255	1385	Ratakäytävämalli
	Lapinlahti as	825	285	1110	Ratakäytävämalli
Kuopio	Iloharju/Savilahti	1485	430	1915	Ratakäytävämalli
Kuopio	Rahusenkangas	400	70	470	Ratakäytävämalli
Kuopio	Päiväranta	200	40	240	Ratakäytävämalli
Siilinjärvi	Vuorela/Toivala	1130	255	1385	Ratakäytävämalli
Kuopio	Matkus	2500	2000	4500	Ratakäytävämalli
	Muu ydinkaupunkialue	1805	165	1970	
	VÄLISUMMA	15705	6575	22280	
	Leppävirta	305	155	460	Keskittävä malli
	Tuusniemi	85	30	115	Keskittävä malli
Kuopio	Nilsia	215	70	285	Keskittävä malli
Kuopio	Juankoski	140	60	200	Keskittävä malli
Lapinlahti	Varpaisjärvi	90	30	120	Keskittävä malli
Kuopio	Maaninka	70	30	100	Keskittävä malli
Kuopio	Karttula	70	25	95	Keskittävä malli
Kuopio	Riistavesi	70	15	85	Keskittävä malli
Kuopio	Vehmersalmi	50	10	60	Keskittävä malli
	VÄLISUMMA	1095	425	1520	
	YHTEENSÄ KASVU vuoteen 2035	16800	7000	23800	



Linjaratkaisuehdotus

Eri skenaarioista muodostettu synteesi Keskukset: Nykyinen + kasvu

	Kunnassa	Keskus	Nykyinen Asukkaat	Nykyinen Työpaikat	Nykyinen Yhteensä	Kasvu Asukkaat	Kasvu Työpaikat	Kasvu Yhteensä	NYK+KASVU YHTEENSÄ	Skenaario
Ydinkaupunkialue + nykyiset asemanseudut		Kuopio keskusta	19404	14771	34175	5188	2808	7996	42171	Ratakäytävämalli
		Suonenjoki as	4440	1510	5950	1038	263	1301	7251	Ratakäytävämalli
		Siilinjärvi as	8724	2663	11387	1129	255	1384	12771	Ratakäytävämalli
		Lapinlahti as	3527	1647	5174	824	287	1111	6285	Ratakäytävämalli
	Kuopio	Iloharju/Savilahti	21128	15745	36873	1485	430	1915	38788	Ratakäytävämalli
	Kuopio	Rahusenkangas	11679	2297	13976	400	70	470	14446	Ratakäytävämalli
	Kuopio	Päiväranta	7243	1376	8619	200	40	240	8859	Ratakäytävämalli
	Siilinjärvi	Vuorela/Toivala	5343	1498	6841	1128	255	1383	8224	Ratakäytävämalli
	Kuopio	Matkus	680	1961	2641	2500	2000	4500	7141	Ratakäytävämalli
			Muu ydinkaupunkialue				1807	164	1971	1971
		VÄLISUMMA	82168	43468	125636	15699	6572	22271	147907	
Muu alue		Leppävirta	4413	1948	6361	307	155	462	6823	Keskittävä malli
		Tuusniemi	1226	379	1605	85	30	115	1720	Keskittävä malli
	Kuopio	Nilsjä	3076	903	3979	214	72	286	4265	Keskittävä malli
	Kuopio	Juankoski	2042	756	2798	142	60	202	3000	Keskittävä malli
	Lapinlahti	Varpaisjärvi	1284	346	1630	89	28	117	1747	Keskittävä malli
	Kuopio	Maaninka	1032	361	1393	72	29	101	1494	Keskittävä malli
	Kuopio	Karttula	1009	344	1353	70	27	97	1450	Keskittävä malli
	Kuopio	Riistavesi	1007	188	1195	70	16	86	1281	Keskittävä malli
	Kuopio	Vehmersalmi	744	133	877	52	11	63	940	Keskittävä malli
			VÄLISUMMA	15833	5358	21191	1101	428	1529	22720
		YHTEENSÄ	98001	48826	146827	16800	7000	23800	170627	

Nykyiset + uudet asukkaat = 114 800 em. keskuksissa vuonna 2030+. Pohjois-Savon kaupan maakuntakaava: MAL-sopimus kuntien väestötavoite vuonna 2030 on 186 000 asukasta. → 62% kaupunkiseudun väestöstä vuonna 2030+ asuu pyöräiltävällä vyöhykkeellä em. keskuksissa (jalankulkuvyöhyke + r = 2,5 km).

Kuntien lausunnoista poimitut, huomioitavat asiat ryhmiteltyinä aihepiireittäin

- Yhdyskuntarakenne
- Maaseutualueet
- Vesistöjen hyödyntäminen, hajarakentaminen
- KSS:n kasvuluvut
- Liikenne ja liikkuminen: joukkoliikenne, raideliikenne, kutsupohjaiset liikkumispalvelut, valtatie 9
- Asuinalueiden suunnittelu, aikataulut, asuntotuotannon kehittäminen
- Jatkosuunnittelu

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Yhdyskuntarakenne

- Perusajatus eri skenaarioiden yhdistämisestä perusteltu: Kuopio, Leppävirta, Suonenjoki, Lapinlahti.
- Skenaario 1 lähtökohdaksi: Siilinjärvi
 - Linjaratkaisuesityksen perusajatus yhdistää eri skenaariovaihtoehtojen hyvät puolet ei anna seudun lähitulevaisuuden maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelulle selkeää lähtökohtaa.
 - Nykyisen ns. kumipyöräliikenteeseen painottuvan joukkoliikenteen kehittäminen sujuvammaksi, nopeammaksi, edullisemmaksi ja käyttäjien liikkumistarpeet paremmin huomioivaksi on kunnanhallituksen mielestä ainoa vaihtoehto seudun joukkoliikennejärjestelmäksi vuoteen 2035 mennessä. Kaksiraiteisen rataverkon edellyttävä raiteille siirtyvä paikallinen joukkoliikenne ei ole perusteltua lähivuosisikymmeninä.
 - Skenaario 1 mukainen kasvua joukkoliikenteen laatuikäytävän varrelle keskittävä malli sopii hyvin kaupunkiseutusunnitelman yhdyskunta- ja viherrakenteen suunnittelun lähtökohdaksi.
- Viitostien kehityskäytävää tukeva painotus: Leppävirta ja Lapinlahti
 - Leppävirta: Pohjois-Savon luonnollinen, jo pitkään jatkunut väestökehityksen painopiste on suunnannut väestöä viitostien vaikutuspiiriin. Suuntausta ei ole käytännössä helppoa eikä tarkoituksenmukaista muuttaa. Leppävirran kunta näkee järkeväksi ja maantiede huomioiden tarkoituksenmukaisemmaksi suunnata kehitystä päätieverkon suuntaisesti viitosväylän kehityskäytävää tukien. Kunnan näkemyksen mukaan seudun kaikki kunnat sijaitsevat viitosväylän alueella.
 - Lapinlahti: Pohjois-Savon luonnollinen väestönkehityksen painopiste on suunnannut väestöä viitostien vaikutuspiiriin ja Lapinlahden kunta näkee tarkoituksenmukaisena suunnata kehitystä edelleen viitosväylän kehityskäytävää tukien.

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Yhdyskuntarakenne - maaseutualueet

- Tuusniemi: Osassa kuntia pelkästään maaseututaajamatyypistä yhdyskuntarakennetta pienine kylätihentymineen → seikalla on myös vaikutusta kaupunkiseutus suunnitelmaan kirjattaville tavoitteille ja suunnitelmille vähähiilisestä ja kestävästä yhdyskuntarakenteesta.
- Leppävirta, Lapinlahti: Vaikka suunnittelun tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta, on hyvä tunnistaa ja tunnustaa suunnittelualueen laajuuden asettamat rajoitteet. Maantieteellisesti laajalla alueella ei voida saavuttaa tiiviin kaupunkirakenteen tasoista yhdyskuntatehokkuutta.
- Siilinjärvi: Maaseudun kylien ja hajarakentamisen ohjaaminen tulisi olla jokaisen seudun kunnan omassa päätäntävallassa, eikä siihen ole tarpeen seudullisessa suunnittelussa puuttua. Maalla asumisen seudullinen sääntely ei ole seudun kasvun tai elinvoimaisuuden näkökulmasta merkityksellistä. Maaseudun liikkumis- ja muita palveluja voidaan kehittää yksityiskohtaisemmilla seudun kuntien yhteisillä hankkeilla ja suunnitelmissa.
- Kuopio: Maaseudulla asuminen ohjataan entistä vahvemmin kyliin, joissa on mahdollisesti palveluja ja/tai jotka sijoittuvat maakuntakeskuksen ja seutukeskusten välillä liikennöivien seutulinjoiden reiteille (tai niiden välittömään läheisyyteen). Maaseudulla asumisen ohjaamisen periaatteet huomioidaan alueiden yleiskaavoissa ja lupaprosesseissa. Seurannan ja analysoinnin kautta rakentamisen edullisuusvyöhykkeet tarkistetaan ja hyväksytetään ne päättäjillä (kh).

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Yhdyskuntarakenne - vesistöjen hyödyntäminen, hajarakentaminen

- Tuusniemi: Vesistöjen hyödyntämistä tulee kehittää niin liikkumisen kuin ranta-asumisen näkökulmista tarkasteltuna. Tällä seikalla on myös matkailupotentiaalista näkökulmaa.
- Leppävirta: Kuopion kaupunkiseudun vahvuutena voidaan pitää tiiviin ydinkaupunkiseudun ja laajan maaseutualueen tarjoamia monipuolisia asumisen mahdollisuuksia. Kaupunkiseutusunnittelussa ei tulisi unohtaa alueen vesistöjen tarjoamia ja kansalaisten näkökulmasta haluttuja ranta-asumisen eri muotoja.
- Leppävirta, Lapinlahti: Seutusunnitelmissa ja jatkosuunnitelmissa ei tule suhtautua poissulkevasti haja-asutus- eikä rantarakentamiseen.

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Kasvuluvut

- Tuusniemi, Leppävirta, Lapinlahti: Linjaratkaisun lähtökohta kasvulle ok.
- Suonenjoki: Kasvutavoite kannustaa työskentelemään entistä enemmän positiivisen kehityksen saavuttamiseksi.
- Suonenjoen osalta esitetty kasvuennuste, jossa keskustan väkiluku kasvaa 1040 hengellä ja työpaikat 265:lla vuoteen 2035 mennessä, tuntuu ylioptimistiselta, kun sitä vertaa nykyiseen lievästi alenevaan väestökehitykseen. Kasvun suuntaaminen nykyisten palvelujen ääreen on kuitenkin perusteltua.
- Siilinjärvi: Siilinjärven taajama-alueille asetettu yhteensä n. 2300 asukkaan väestönkasvutavoite vuoteen 2035 mennessä on nykyiseen väestökehitykseen verrattuna suurehko, mutta maankäytön suunnitellun kannalta sopiva lähtökohta kasvun mitoitukselle.
- Linjaratkaisuesityksen mukaista asukasmäärän 50 % kasvua asemanseuduille ei sen sijaan voida saavuttaa tulevaisuudessa Kirkonkylän rautatieaseman ympäristössä. Siilinjärvi kasvaa kaksinapaisesti, jonka perusteella yli puolet asemakaava-alueiden uudesta asuntotuotannosta sijoittuu Etelä-Siilinjärvelle Vuorelaan ja Toivalaan sekä Viitosen varrelle.
- Työpaikkamäärä kasvaa Siilinjärvellä keskimäärin n. 50 uudelle työpaikalla vuodessa, joten asetettu tavoite vuoteen 2035 mennessä 500 uudesta työpaikasta on hieman alimitoitettu. Siilinjärven maankäytössä on tarpeen varautua kokonaisuudessaan n. 800-1000 työpaikan kasvuun vuoteen 2035 mennessä.
- Siilinjärvellä ei ole riittävää maankäytöllistä potentiaalia uusille seisakkeille nykyisen radan varressa. Myös nykyinen Siilinjärven rautatieasema sijaitsee maastollisesti ja liikenteellisesti hankalassa paikassa, jonka kehittäminen joukkoliikenteen solmupisteeksi edellyttäisi merkittäviä muutoksia suunniteltuun maankäyttöön.

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Kasvuluvut

- Kuopio:
 - Kuopion keskustaan esitetyille asukasmäärien lisäyksille on olemassa paljon kaavavarantoa keskustan liepeillä olevilla kaava-alueilla, kuten Mölymäellä, Hatsalassa, Itkonniemellä, minkä lisäksi vireillä on myös muita, keskustan asukasmäärää lisääviä kaavahankkeita.
 - Savilahdessa mahdollistaa 7 000 asukkaan sijoittumisen Savilahden alueelle, mikä tulee huomioida linjaratkaisussa. Myös uusien työpaikkojen osalta linjaratkaisussa esitetty määrä on verrattain maltillinen laadittuihin suunnitelmiin nähden.
 - Matkuksen mahdollisen seisakkeen vaikutusalueen työpaikkamäärän kasvattaminen 2 000 työpaikalla edellyttää Hepomäen alueen sekä Matkuksen logistiikka-alueeksi varatun alueen toteutumista. Sen sijaan Matkuksen alueen asukasmäärän kasvattaminen olemassa olevien työpaikka-alueiden ja valtakunnallisten liikenneväylien läheisyyteen vaikuttaa haastavalta. → Matkuksen alue on ajateltu kehitettävän edelleenkin vahvasti yritysalueena, joten seisakkeen mahdollista toteuttamista, tulevaa potentiaalia ja vaikutuksia tulee tutkia tarkemmin.
 - Rahusenkankaan mahdollisen tulevaisuuden seisakkeen vaikutuspiirin kuuluvan Kelloniemen osayleiskaavatarkasteluissa on alueelle kaavailtu noin 1 600 uutta asukasta. Näin ollen Päivärantaan osoitettu kasvu voidaan sijoittaa Kelloniemeen Rahusenkankaan mahdollinen seisake huomioiden.
 - Entisissä kuntataajamissa on pääosin jo olemassa linjaratkaisussa esitetyn kasvun edellyttämät kaavavarannot.
 - Linjaratkaisussa esitettyjä kasvutavoitteita jouduttaneen osittain tarkistamaan runkobussilinjojen täsmentymisen jälkeen.

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Liikenne ja liikkuminen - Joukkoliikenne

- Kuopio:
 - Runkobussilinjojen tarkoituksenmukaiset linjastot ja niiden rooli tulee selvittää erillisen selvityksen kautta sitovasti. Joukkoliikenteen sujuvoittamiseen runkoreiteillä tarvitaan myös investointeja. Tavoitteena tulee olla joukkoliikenteen järjestäminen edullisesti ja vähintään 70 % käyttöasteen mahdollistuminen.
 - Haasteena tulee olemaan kuntakeskuksiin suuntautuvien seutulinjoiden mahdollinen priorisointi. Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja potentiaali seutureittien varsille jää harkittavaksi ja vaatii selvittämistä sekä jatkosuunnittelua.
- Siilinjärvi:
 - Ennen tarkempaa runkobussiselvitystä on mahdotonta arvioida, millainen bussiliikennejärjestelmä ydinkaupunkiseudulle parhaiten sopii ja miten se liittyy muihin liikkumisen muotoihin. Kun valitusta joukkoliikennejärjestelmästä on selkeä yhtenäinen näkemys seudulla, siihen voidaan myös sitoutua. Runkobussiselvitys on tehtävä nykyisen ja lähitulevaisuuden maankäyttötarpeiden mukaan eikä mahdollisesti tuleviin raideliikenteen seisakkeisiin perustuen.
- Suonenjoki:
 - Vuorojen tulisi palvella nykyistä paremmin Kuopiossa työssäkäyviä ja opiskelevia ja myös vapaa-ajan liikkumista → Joukkoliikenneyhteyksien parantaminen Kuopion suuntaan ja sitä kautta yksityisautoilun tarpeen vähentäminen ko. yhteysvälillä.

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Liikenne ja liikkuminen - Raideliikenne

- Kuopio:
 - Lähijunaliikenteen edellytysten sekä raideliikenteeseen perustuvan liikkumisen ja kuljettamisen edistäminen on liikenteen päästöjen näkökulmasta tarpeen. Houkuttelevan lähijunaliikenteen toteutuminen edellyttää kuitenkin mittavia investointeja mm. valtion rataverkkoon, minkä vuoksi maankäytön kehittämisen ratkaisut eivät voi perustua raideliikenteen varaan.
 - Taajamajunaliikenteen investointi- ja operointikustannukset on arvioitu olevan suuret saavutettavaan palvelutasoon nähden verrattaessa bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Toisaalta raideliikenteen investointien toteutuminen riippuu ensisijaisesti valtion tekemistä linjauksista.
 - Osayleiskaavatyössä Kelloniemessä varaudutaan seisakkeen mahdollisuuteen.
- Suonenjoki: Lähijunaliikenteen edellytysten sekä raideliikenteeseen perustuvan liikkumisen ja kuljettamisen edistäminen → Raideliikenteen kehittäminen toimivaksi joukkoliikennevälineeksi Suonenjoki – Lapinlahti (Iisalmi) välillä.
- Kuopio, Suonenjoki: Taajamajunatarkasteluun tarvitaan seudulta yhtenäinen ja selkeä poliittinen päätös. Kysymys on ennakoinnista; mikäli taajamajunaliikenteen potentiaalia halutaan aktiivisemmin edistää, on se kirjattava oikein ja kuvaavin sanamuodoin myös kaupunkiseutusuunnitelmaan.
- Lapinlahti: Raideliikenteen kehittämisen aikajänne muodostunee pitkäksi, mutta se tulee nostaa yhdeksi keskeiseksi kehittämisen kohteeksi.
- Siilinjärvi: Kaksiraiteisen rataverkon edellyttävä raiteille siirtyvä paikallinen joukkoliikenne ei ole perusteltua lähivuosikymmeninä. Siilinjärvellä ei ole riittävää maankäytöllistä potentiaalia uusille seisakkeille nykyisen radan varressa.
- Tuusniemi: Tuusniemellä ei ole raideliikennettä.
- Leppävirta: -

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Liikenne ja liikkuminen

- Kutsuohjaukseen perustuvat liikkumispalvelut
 - Vaikka haja-asutusalueilla liikkuminen perustuu jatkossakin pääosin henkilöautoiluun, tulee ilmastotavoitteiden sekä liikkumisen tasa-arvoisuuden vuoksi kehittää kutsuohjaukseen perustuvia liikkumispalveluja, kuten juuri käynnistetty MUKKE-hanke.
- Kävely ja pyöräily:
 - Kaupunkipyöräjärjestelmän alueellinen laajentuminen mahdollistaisi merkittävästi kestävän liikkumisen osuuden kasvua myös Siilinjärvellä.
 - Kuopio: Varsinkin uusilla alueilla huolehditaan rakenteen tiiviystä, tehokkuudesta sekä eri maankäyttömuotojen sekoittuneisuudesta. Mahdollistetaan niissä yhä useammin kävelyn ja pyöräilyn valitseminen liikkumismuodoksi, luodaan matkaketjut toimiviksi.
- Valtatie 9
 - Valtatien 9 kehittämistä ja rakenteellista parantamista on edistettävä aktiivisesti.
 - Liityntäpysäköintiratkaisut VT 9:lle seutulinjoiden reiteille (Suonenjoki: mm. Lempyyn ja Airakselan risteykset).

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Asuminen ja työpaikat

- Asuntorakentamisen rooli ja aikataulut/ Kuopio:
 - Erityisesti keskeisen kaupunkialueen osilla nykyistä rakennetta täydentävä ja tiivistävä asuntorakentaminen vaatii kulttuuri- ja viherverkostoarvot huomioivaa jatkosuunnittelua.
 - Tulevaisuuden rakentamisalueilla – Vanuvuori, Neulaniemi ja Kelloniemi - asuntorakentamisen rooli ja aikataulut tulee kirkastaa.
 - Kaupungin pitkäjänteisessä maapolitiikassa ja maanhankinnassa sekä oyk:ssa on Vanuvuoren alueelle varauduttu merkittävään omakotirakentamiseen. Alueen toteuttaminen kokonaisuudessaan ulottuu 2040-luvulle. Vanuvuoren rakentamisen vaikutus runkobussilinjoihin tulee selvittää.
 - Neulaniemi on nykyisessä liikennemallissa määritelty autovyöhykkeeksi: jatkosuunnittelussa tulee linjata, panostetaanko alueella hyvän sijainnin vuoksi joukkoliikenteeseen aiempaa aikataulua nopeammin.
 - Kelloniemen alueen merkitys keskustahakuisten yritysten toiminta-alueena on kaupungilla tiedostettu: jatkossa aluetta kehitetään hybridirakenteena, jossa asumista ja työpaikkoja pyritään tuomaan rinnakkain. Osayleiskaavatyössä varaudutaan seisakkeen mahdollisuuteen.
- Asuntotuotannon kehittäminen:
 - Suonenjoki: Nykyistä edullisemman asuntotuotannon kehittäminen. Kuopio: Asuntorakentamisessa on pystyttävä luomaan edullista, toteuttamiskelpoista rakentamista.
- Työpaikat ja vihreä siirtymä:
 - Leppävirralla sijaitsevalle Riikinnevan alueelle on mahdollisuus muodostua Itä-Suomen mittakaavassa merkittävä vähähiilisyyttä ja kiertotaloutta edistävä kokonaisuus, jossa kyetään hyödyntämään erilaisia jäte- ja sivuvirtoja. Seutusuunnittelun jatkovaiheissa alueen potentiaalin huomioimiseen tulee kiinnittää huomiota tukien alueen kehittymistä vihreän siirtymän mallialueeksi.

Linjaratkaisun täsmentäminen - huomioitavat asiat

Jatkosuunnittelu

- Jatkosuunnittelu ja sen suhde kaupunkiseutusuunnitteluun, liikennejärjestelmäsuunnitteluun, maakuntakaavoitukseen ja kuntien omaan suunnitteluun
 - Laaditaan ydinalueen kaupunkiseutusuunnitelma = kaupunkirakennesuunnitelma Kuopion ja Siilinjärven kanssa.
 - Kuopio: Kootaan ja analysoidaan alueen yleis- ja asemakaavat tarkemmin paikkatietoa ja kaupunkitutkimustietoa hyödyntäen niistä tutkimuksista, joihin kaupunki on osallistunut.
 - Kuopio: Kuopion keskeisen kaupunkialueen lähiötä koskeva täydennysrakentamisselvitys laaditaan kaupunkirakennesuunnitelman rinnalla.
 - Kuopio ja Siilinjärvi: Runkobussilinjojen tarkoituksenmukaiset linjastot ja niiden rooli tulee selvittää erillisen selvityksen kautta sitovasti.
 - Kuopio: Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja potentiaali seutureittien varsille jää harkittavaksi ja vaatii selvittämistä sekä jatkosuunnittelua.
 - Kuopio, Suonenjoki: Taajamajunatarkasteluun tarvitaan seudulta yhtenäinen ja selkeä poliittinen päätös. Kysymys on ennakoinnista; mikäli taajamajunaliikenteen potentiaalia halutaan aktiivisemmin edistää, on se kirjattava oikein ja kuvaavin sanamuodoin myös kaupunkiseutusuunnitelmaan.

Yhteenveto kuntien lausunnoista, kooste kunnittain

Tuusniemi

Kunnanhallitus 13.12.2021, § 292

- Kaupunkiseutusuunnitelmassa tulee kiinnittää huomiota alue- ja yhdyskuntarakenteen toimivuuteen, taloudellisuuteen ja kestävyteen huomioiden myös pienet maaseutukunnat.
- MAL-kuntien keskusta-alueita tulee kehittää siten, että palveluiden kehittämisedellytykset säilyvät myös pienissä kunnissa.
- Asumisen painopiste on perusteltua olla kunta- ja kyläkeskuksissa sekä niiden läheisyydessä ja siten myös parempien joukkoliikenneyhteyksien piirissä.
- Taloudellisesta ja ilmastotavoitteiden näkökulmasta on tarkoituksen mukaista vahvistaa olemassa olevien palveluiden ja joukkoliikenteen kehittämisen toimintaedellytyksiä. Koska haja-asutusalueilla liikkuminen perustuu jatkossakin pääosin henkilöautoiluun, tulee ilmastotavoitteiden sekä liikkumisen tasa-arvoisuuden vuoksi kehittää erilaisia liikkumispalveluja.
- Pohjois-Savossa valtaosa väestöstä on keskittynyt valtatie viiden vaikutuspiiriin. Valtatie viidellä on Tuusniemelle vaikutusta valtakunnallisena pitkittäistieyhteytenä.
- Tuusniemen kunnan osalta kunnan kehittymiseen vaikuttaa kuitenkin etenkin **valtatie 9, joten myös sen kehittämistä ja rakenteellista parantamista on edistettävä aktiivisesti**. Valtatie 9:n tärkeyttä Tuusniemen kunnalle korostaa myös se, ettei kunnan alueella ole rautatietä eikä siten myöskään raideliikennettä.
- Tuusniemenkin kunnan alueella olevasta vesistöstä on yhteydet muun muassa Saimaan kanavalle, joten **vesistöjen hyödyntämistä tulee kehittää niin liikkumisen kuin ranta-asumisen näkökulmista tarkasteltuna. Tällä seikalla on myös matkailupotentiaalista näkökulmaa.**

Tuusniemi

Kunnanhallitus 13.12.2021, § 292

- Linjaratkaisussa on huomioitu MAL-sopimuksen tavoitteet maankäytön tiivistämisestä. Linjaratkaisussa on myös otettava huomioon riittävästi Kuopion seudun MAL -sopimuskuntien heterogeenisuus yhdyskuntarakenteessa. Osassa sopimuskuntia on tiivistä kaupunkiyhdyskuntarakennetta ja osassa kuntia pelkästään maaseututaajamatyypistä yhdyskuntarakennetta pienine kylätihentymineen. Tällä seikalla on myös vaikutusta kaupunkiseutusuunnitelmaan kirjattaville tavoitteille ja suunnitelmille vähähiilisestä ja kestävästä yhdyskuntarakenteesta.
- Yhdistelmämallin Tuusniemelle esittämä kasvutavoite – 85 asukasta ja 30 uutta työpaikkaa – on realistinen etenkin työpaikkojen osalta ja mahdollisuuksien rajoissa myös asukasluvun osalta.

Suonenjoki

Kaupunginhallitus 13.12.2021, § 306

- Linjaratkaisun perusajatus eri skenaarioiden yhdistämiselle on perusteltu:
 - Suonenjoen keskustan maankäyttösuunnitelmat palvelevat hyvin niin mahdollista lähijunaliikenteen toteutumista kuin runko/seutubussijärjestelmää. Tulevien vuosien uudisrakentaminen ja täydennysrakentaminen voidaan toteuttaa suurimmaksi osaksi 2,5 km:n säteellä keskustasta, joten uuden asumisen sijoittuminen tukee hyvin bussilla tai junalla tapahtuvaa joukkoliikennettä.
 - Suonenjoen keskusta-alueen kaavoitus on linjassaan MAL-sopimuksen tavoitteeseen maankäytön tiivistämisestä.
 - Lähijunaliikenteen edellytysten sekä raideliikenteeseen perustuvan liikkumisen ja kuljettamisen edistäminen on liikenteen päästöjen näkökulmasta tarpeen. Suonenjoen kannalta on tärkeää, että joukkoliikenteen (juna tai bussi) **vuorot palvelevat nykyistä paremmin Kuopiossa työssäkäyviä ja opiskelevia ja myös vapaa-ajan liikkumista.**
 - Taloudellisesta ja ilmastotavoitteiden näkökulmasta on tarkoituksenmukaista vahvistaa olemassa olevien palveluiden ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä sekä parantaa keskustan pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita.

Suonenjoki

Kaupunginhallitus 13.12.2021, § 306

- Linjaratkaisun kasvun suuntaaminen:

- Suonenjoen osalta esitetty **kasvuennuste**, jossa keskustan väkiluku kasvaa 1040 hengellä ja työpaikat 265:lla vuoteen 2035 mennessä, **tuntuu ylioptimistiselta**, kun sitä vertaa nykyiseen lievästi alenevaan väestökehitykseen. Kasvun suuntaaminen nykyisten palvelujen ääreen on kuitenkin perusteltua ja **kasvutavoite kannustaa työskentelemään entistä enemmän positiivisen kehityksen saavuttamiseksi**.

Suonenjoki

Kaupunginhallitus 13.12.2021, § 306

- Linjaratkaisuehdotuksen mukaisessa jatkosuunnittelussa huomioitavaa:
 - Joukkoliikenneyhteyksien parantaminen Kuopion suuntaan ja sitä kautta yksityisautoilun tarpeen vähentäminen ko. yhteysvälillä.
 - Liityntäpysäköintiratkaisut VT9:lle seutulinjoiden reiteille (mm. Lempyyn ja Airakselan risteykset).
 - Suonenjoen keskustan pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden parantaminen suunnitelman mukaisesti.
 - Nykyistä edullisemmän asuntotuotannon kehittäminen.
 - Raideliikenteen kehittäminen toimivaksi joukkoliikennevälineeksi Suonenjoki – Lapinlahti (Iisalmi) välillä. → Taajama/lähijunaliikenne.
 - Taajamajunatarkasteluun tarvitaan seudulta yhtenäinen ja selkeä poliittinen päätös. Kysymys on ennakkoinnista; mikäli taajamajunaliikenteen potentiaalia halutaan aktiivisemmin edistää, on se kirjattava oikein ja kuvaavin sanamuodoin myös kaupunkiseutusuunnitelmaan.
 - On huomioitava ennakkoon, että taajamajunaliikenteen investointi- ja operointikustannukset on arvioitu olevan suuret saavutettavaan palvelutasoon nähden verrattaessa bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin.
 - Haja-asutusalueen liikkumispalvelujen kehittäminen: kutsutaksi, kimppakyyti, kuljetuksien yhdistäminen.

Siilinjärvi

Kunnanhallitus 20.12.2021, § 260

- Väestö

- Siilinjärven taajama-alueille asetettu yhteensä n. 2300 asukkaan väestönkasvutavoite vuoteen 2035 mennessä on nykyiseen väestökehitykseen verrattuna suurehko, mutta maankäytön suunnitellun kannalta sopiva lähtökohta kasvun mitoitukselle.
 - MAL-sopimuksen mukainen 80 % asuntotuotannon sijoittuminen nykyisen vahvan joukkoliikenteen palveluverkon alueelle toteutuu jo nykyisin Siilinjärvellä.
 - Linjaratkaisuesityksen mukaista asukasmäärän 50 % kasvua asemanseuduille ei sen sijaan voida saavuttaa tulevaisuudessa Kirkonkylän rautatieaseman ympäristössä. Siilinjärvi kasvaa kaksinapaisesti, jonka perusteella yli puolet asemakaava-alueiden uudesta asuntotuotannosta sijoittuu Etelä-Siilinjärvelle Vuorelaan ja Toivalaan sekä Viitosen varrelle.
- Työpaikat
- Työpaikkamäärä kasvaa Siilinjärvellä keskimäärin n. 50 uudelle työpaikalla vuodessa, joten asetettu tavoite vuoteen 2035 mennessä 500 uudesta työpaikasta on hieman alimitoitettu. Siilinjärven maankäytössä on tarpeen varautua kokonaisuudessaan n. 800-1000 työpaikan kasvuun vuoteen 2035 mennessä.

Siilinjärvi

Kunnanhallitus 20.12.2021, § 260

- Linjaratkaisuesityksen perusajatus yhdistää eri skenaariovaihtoehtojen hyvät puolet ei anna seudun lähitulevaisuuden maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelulle selkeää lähtökohtaa.
- Ydinkaupunkiseudun väestöpohjan ja tulevaisuuden kasvutavoitteiden perusteella seudun maankäytön pohjaksi on valittava joukkoliikennejärjestelmä, jota voidaan alkaa kehittämään ja toteuttamaan välittömästi. Nykyisen ns. kumipyöräliikenteeseen painottuvan joukkoliikenteen kehittäminen sujuvammaksi, nopeammaksi, edullisemmaksi ja käyttäjien liikkumistarpeet paremmin huomioivaksi on kunnanhallituksen mielestä ainoa vaihtoehto seudun joukkoliikennejärjestelmäksi vuoteen 2035 mennessä.
- Kaksiraiteisen rataverkon edellyttävä raiteille siirtyvä paikallinen joukkoliikenne ei ole investointien ja ylläpidon taloudellisuuden eikä nykyisen yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta perusteltua lähivuosikymmeninä. Siilinjärvellä ei ole riittävää maankäytöllistä potentiaalia uusille seisakkeille nykyisen radan varressa. Myös nykyinen Siilinjärven rautatieasema sijaitsee maastollisesti ja liikenteellisesti hankalassa paikassa, jonka kehittäminen joukkoliikenteen solmupisteeksi edellyttäisi merkittäviä muutoksia suunniteltuun maankäyttöön.
- Maaseudun kylien ja hajarakentamisen ohjaaminen tulisi olla jokaisen seudun kunnan omassa päätäntävällässä, eikä siihen ole tarpeen seudullisessa suunnittelussa puuttua. Maalla asumisen seudullinen sääntely ei ole seudun kasvun tai elinvoimaisuuden näkökulmasta merkityksellistä. Maaseudun liikkumis- ja muita palveluja voidaan kehittää yksityiskohtaisemmilla seudun kuntien yhteisillä hankkeilla ja suunnitelmissa.

Siilinjärvi

Kunnanhallitus 20.12.2021, § 260

- Kunnanhallitus esittää runkobussijärjestelmän tutkimista kaupunkiseutusuunnitelman ja joukkoliikennejärjestelmän kehittämissuunnaksi. Siilinjärven kunnanhallitus yhtyy Kuopion joukkoliikenteen esittelyaineistoon lisäämiin kommentteihin, että runkobussiselvitys on tehtävä nykyisen ja lähitulevaisuuden maankäyttötarpeiden mukaan eikä mahdollisesti tuleviin raideliikenteen seisakkeisiin perustuen.
- Ennen tarkempaa runkobussiselvitystä on kuitenkin mahdotonta arvioida, millainen bussiliikennejärjestelmä ydinkaupunkiseudulle parhaiten sopii ja miten se liittyy muihin liikkumisen muotoihin. Kun valitusta joukkoliikennejärjestelmästä on selkeä yhtenäinen näkemys seudulla, siihen voidaan myös sitoutua.
- Siirtyminen sähkökäyttöisiin busseihin sekä kaupunkipyöräjärjestelmän alueellinen laajentuminen mahdollistaisi merkittävästi kestävästi kestävän liikkumisen osuuden kasvua myös Siilinjärvellä.
- Kuopion kaupunkiseutusuunnitelman jatkotyöstön pohjaksi tulee valita selkeä nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen perustuva ja nykyisen liikennejärjestelmän sekä joukkoliikennepalvelujen kehittämistä tukeva ratkaisu. Siilinjärven kunnanhallituksen mielestä skenaario 1 mukainen kasvua joukkoliikenteen laatuikäytävän varrelle keskittävä malli sopii hyvin kaupunkiseutusuunnitelman yhdyskunta- ja viherrakenteen suunnittelun lähtökohdaksi.

Leppävirta

Kunnanhallitus 7.12.2021, § 261

- Esitys eri skenaarioiden yhdistämisestä on järkevä ja perusteltu.
- Raideliikenteen kehittämisen aikajänne muodostuu Leppävirran kunnan näkemyksen mukaan pitkäksi. Valtion nykyinen liikenneinfrarahoituksen taso ja rahoituksen viimeaikaiset painopisteet huomioiden on todennäköisempää puhua vuosikymmenten kuin vuosien toteuttamisajasta.
- Linjaratkaisua suunniteltaessa on järkevää lähteä liikkeelle yhdistelmämallista, jolla realistisimmin kyetään vastaamaan kaupunkiseudun kasvun haasteisiin. Seudun vahvuudet on syytä hyödyntää tehokkaasti. Väestönkasvun painopiste suuntautuu luonnollisesti Kuopion ja Siilinjärven muodostamalle keskeiselle kaupunkiseudulle.
- Pohjois-Savon luonnollinen, jo pitkään jatkunut väestökehityksen painopiste on suunnannut väestöä viitostien vaikutuspiiriin. **Suuntausta ei ole käytännössä helppoa eikä tarkoituksenmukaista muuttaa.** Leppävirran kunta näkee järkeväksi ja maantiede huomioiden tarkoituksenmukaisemmaksi suunnata kehitystä päätieverkon suuntaisesti viitosväylän kehityskäytävää tukien. Kunnan näkemyksen mukaan seudun kaikki kunnat sijaitsevat viitosväylän alueella.
- Kuopion kaupunkiseudun vahvuutena voidaan pitää tiiviin ydinkaupunkiseudun ja laajan maaseutualueen tarjoamia monipuolisia asumisen mahdollisuuksia. **Kaupunkiseutusunnittelussa ei tulisi unohtaa alueen vesistöjen tarjoamia ja kansalaisten näkökulmasta haluttuja ranta-asumisen eri muotoja.**

Leppävirta

Kunnanhallitus 7.12.2021, § 261

- Vaikka suunnittelun tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta, on hyvä tunnustaa ja tunnustaa suunnittelualueen laajuuden asettamat rajoitteet. Maantieteellisesti laajalla alueella ei voida saavuttaa tiiviin kaupunkirakenteen tasoista yhdyskuntatehokkuutta. Tästä syystä seutusuunnitelmassa ja jatkosuunnitelmissa **ei tule suhtautua poissulkevasti haja-asutus- eikä rantarakentamiseen.**
- Pääosa väestölisäyksestä tulee joka tapauksessa sijoittumaan ydinkaupunkiseudun tiiviin yhdyskuntarakenteen piiriin.
- Yhdistelmämallin Leppävirralle esittämä kasvutavoite – noin 300 asukasta ja 155 uutta työpaikkaa – kyetään toteuttamaan kohtuullisen vaivattomasti olemassa olevaan infrastruktuuriin tukeutuen.
- Leppävirralla sijaitsevalle **Riikinnevan alueelle on mahdollisuus muodostua Itä-Suomen mittakaavassa merkittävä vähähiilisyyttä ja kiertotaloutta edistävä kokonaisuus**, jossa kyetään hyödyntämään erilaisia jäte- ja sivuvirtoja. Seutusuunnittelun jatkovaiheissa alueen potentiaalin huomioimiseen tulee kiinnittää huomiota tukien alueen kehittymistä vihreän siirtymän mallialueeksi.

Lapinlahti

Kunnanhallitus 20.12.2021, § 298

- Esitys eri skenaarioiden yhdistämisestä jatkotyötä ohjaaviksi kehittämisperiaatteiksi on perusteltua. Kuopion kaupunkiseudun vahvuutena voidaan pitää tiiviin ydinkaupunkiseudun ja laajan maaseutualueen tarjoamia monipuolisia asumisen mahdollisuuksia.
- Pohjois-Savon luonnollinen väestönkehityksen painopiste on suunnannut väestöä viitostien vaikutuspiiriin ja Lapinlahden kunta näkee tarkoituksenmukaisena suunnata kehitystä edelleen **viitosväylän kehityskäytävää tukien**.
- Asumisen painopiste on perusteltua olla kunta- ja kyläkeskuksissa sekä niiden läheisyydessä ja siten myös parempien joukkoliikenneyhteyksien piirissä.
- Haja-asutusalueilla liikkuminen perustuu jatkossakin pääosin henkilöautoiluun, joten sekä ilmastotavoitteiden että liikkumisen tasa-arvoisuuden vuoksi tulee edelleen kehittää erilaisia liikkumispalveluja.
- Raideliikenteen kehittämisen aikajänne muodostunee pitkäksi, mutta se tulee nostaa yhdeksi keskeiseksi kehittämisen kohteeksi.
- Vaikka suunnittelun tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta, on hyvä tunnistaa ja **tunnustaa suunnittelualueen laajuuden asettamat rajoitteet**. Maantieteellisesti laajalla alueella ei voida saavuttaa tiiviin kaupunkirakenteen tasoista yhdyskuntatehokkuutta. Tästä syystä seutusuunnitelmassa ja jatkosuunnitelmissa **ei tule suhtautua poissulkevasti haja-asutus- eikä rantarakentamiseen**. Pääosa väestölisäyksestä tulee joka tapauksessa sijoittumaan ydinkaupunkiseudun tiiviin yhdyskuntarakenteen piiriin.
- Yhdistelmämallin Lapinlahdelle esittämä kasvutavoite, noin 913 asukasta ja 315 uutta työpaikkaa, kyetään toteuttamaan olemassa olevaan infrastruktuuriin tukeutuen.

Kuopio

Kaupunginhallitus 20.12.2021, § 160

- Linjaratkaisun perusajatus eri skenaarioiden yhdistämiselle on perusteltu:
 - Lähijunaliikenteen edellytysten sekä raideliikenteeseen perustuvan liikkumisen ja kuljettamisen edistäminen on liikenteen päästöjen näkökulmasta tarpeen.
 - Houkuttelevan lähijunaliikenteen toteutuminen edellyttää kuitenkin mittavia investointeja mm. valtion rataverkkoon, minkä vuoksi maankäytön kehittämisen ratkaisut eivät voi perustua raideliikenteen varaan.
 - Taloudellisesta ja ilmastotavoitteiden näkökulmasta on tarkoituksenmukaista vahvistaa olemassa olevien palveluiden ja joukkoliikenteen kehittämisen toimintaedellytyksiä.
 - Ratkaisussa on huomioitu MAL-sopimuksen tavoitteet maankäytön tiivistämisestä.

Kuopio

Kaupunginhallitus 20.12.2021, § 160

- Linjaratkaisun kasvun suuntaamisessa on Kuopion alueiden osalta tarkennettavaa:
- Kuopion merkittävin kaupunkikehityshanke Savilahdessa mahdollistaa 7 000 asukkaan sijoittumisen Savilahden alueelle, mikä tulee huomioida linjaratkaisussa. Myös uusien työpaikkojen osalta linjaratkaisussa esitetty määrä on verrattain maltillinen laadittuihin suunnitelmiin nähden.
- Matkuksen mahdollisen seisakkeen vaikutusalueen työpaikkamäärän kasvattaminen 2 000 työpaikalla edellyttää Hepomäen alueen sekä Matkuksen logistiikka-alueeksi varatun alueen toteutumista. Sen sijaan Matkuksen alueen asukasmäärän kasvattaminen olemassa olevien työpaikka-alueiden ja valtakunnallisten liikenneväylien läheisyyteen vaikuttaa haastavalta.
- Rahusenkankaan mahdollisen tulevaisuuden seisakkeen vaikutuspiirin kuuluvan Kelloniemen osayleiskaavatarkasteluissa on alueelle kaavailtu noin 1 600 uutta asukasta. Näin ollen Päivärantaan osoitettu kasvu voidaan sijoittaa Kelloniemeen Rahusenkankaan mahdollinen seisake huomioiden.
- Entisissä kuntataajamissa on pääosin jo olemassa linjaratkaisussa esitetyn kasvun edellyttämät kaavavarannot.
- Linjaratkaisussa esitetyjä kasvutavoitteita jouduttaneen osittain tarkistamaan runkobussilinjojen täsmentymisen jälkeen.
- Kuopion keskustaan esitetyille asukasmäärien lisäyksille on olemassa paljon kaavavarantoa keskustan liepeillä olevilla kaava-alueilla, kuten Mölymäellä, Hatsalassa, Itkonniemellä, minkä lisäksi vireillä on myös muita, keskustan asukasmäärää lisääviä kaavahankkeita.

Kuopio

Kaupunginhallitus 20.12.2021, § 160

- Linjaratkaisuehdotuksen mukaisessa jatkosuunnittelussa huomioitavaa:
 - Erityisesti keskeisen kaupunkialueen osilla nykyistä rakennetta täydentävä ja tiivistävä asuntorakentaminen vaatii **kulttuuri- ja viherverkostoarvot huomioivaa jatkosuunnittelua**.
 - Tulevaisuuden rakentamisalueilla – **Vanuvuori, Neulaniemi ja Kelloniemi - asuntorakentamisen rooli ja aikataulut tulevat kirkastaa**.
 - Kaupungin pitkäjänteisessä maapolitiikassa ja maanhankinnassa sekä osayleiskaavoituksessa on Vanuvuoren alueelle varauduttu merkittävään omakotirakentamiseen. Alueen toteuttaminen kokonaisuudessaan ulottuu 2040-luvulle. **Vanuvuoren rakentamisen vaikutus runkobussilinjoin tulevat selvittää**.
 - **Neulaniemi** on nykyisessä liikennemallissa määritelty autovyöhykkeeksi: jatkosuunnittelussa tulee linjata, **panostetaanko alueella hyvän sijainnin vuoksi joukkoliikenteeseen aiempaa aikataulua nopeammin**.
 - Kelloniemen alueen merkitys keskustahakuisten yritysten toiminta-alueena on kaupungilla tiedostettu: jatkossa **aluetta kehitetään hybridirakenteena**, jossa asumista ja työpaikkoja pyritään tuomaan rinnakkain. **Osayleiskaavatyössä varaudutaan seisakkeen mahdollisuuteen**.
 - **Matkuksen alue on ajateltu kehitettävän edelleenkin vahvasti yritysalueena, joten seisakkeen mahdollista toteuttamista, tulevaa potentiaalia ja vaikutuksia tulee tutkia tarkemmin**.

Kuopio

Kaupunginhallitus 20.12.2021, § 160

- Linjaratkaisuehdotuksen mukaisessa jatkosuunnittelussa huomioitavaa:
 - Varsinkin uusilla alueilla huolehditaan rakenteen tiiviyydestä, tehokkuudesta sekä eri maankäyttömuotojen sekoittuneisuudesta. Mahdollistetaan niissä yhä useammin kävelyn ja pyöräilyn valitseminen liikkumismuodoksi, luodaan matkaketjut toimiviksi.
 - Laaditaan **ydinalueen kaupunkiseutusuunnitelma = kaupunkirakennesuunnitelma** Kuopion ja Siilinjärven kanssa.
 - Kuopion keskeisen kaupunkialueen **lähiötä koskeva täydennysrakentamisselvitys** laaditaan kaupunkirakennesuunnitelman rinnalla.
 - **Kootaan ja analysoidaan alueen yleis- ja asemakaavat** tarkemmin paikkatietoa ja kaupunkitutkimustietoa hyödyntäen niistä tutkimuksista, joihin kaupunki on osallistunut.
 - **Taajamajunatarkasteluun tarvitaan seudulta yhtenäinen ja selkeä poliittinen päätös. Kysymys on ennakoinnista**; mikäli taajamajunaliikenteen potentiaalia halutaan aktiivisemmin edistää, on se kirjattava oikein ja kuvaavin sanamuodoin myös kaupunkiseutusuunnitelmaan.
 - Taajamajunaliikenteen investointi- ja operointikustannukset on arvioitu olevan suuret saavutettavaan palvelutasoon nähden verrattaessa bussiliikenteen järjestämiskustannuksiin. Toisaalta raideliikenteen investointien toteutuminen riippuu ensisijaisesti valtion tekemistä linjauksista.
 - **Runkobussilinjojen tarkoituksenmukaiset linjastot ja niiden rooli tulee selvittää erillisen selvityksen kautta sitovasti.** Joukkoliikenteen sujuvoittamiseen runkoreiteillä tarvitaan myös investointeja. Tavoitteena tulee olla joukkoliikenteen järjestäminen edullisesti ja vähintään 70 % käyttöasteen mahdollistuminen.

Kuopio

Kaupunginhallitus 20.12.2021, § 160

- Linjaratkaisuehdotuksen mukaisessa jatkosuunnittelussa huomioitavaa:
 - Asuntorakentamisessa on pystyttävä luomaan edullista, toteuttamiskelpoista rakentamista.
 - Maaseudulla asuminen ohjataan entistä vahvemmin kyliin, joissa on mahdollisesti palveluja ja/tai jotka sijoittuvat maakuntakeskuksen ja seutukeskusten välillä liikennöivien seutulinjoiden reiteille (tai niiden välittömään läheisyyteen).
 - Maaseudulla asumisen ohjaamisen periaatteet huomioidaan alueiden yleiskaavoissa ja lupaprosesseissa. Seurannan ja analysoinnin kautta rakentamisen edullisuusvyöhykkeet tarkistetaan ja hyväksytetään ne päättäjillä (kh).
 - Haasteena tulee olemaan kuntakeskuksiin suuntautuvien seutulinjoiden mahdollinen priorisointi. Liityntäpysäköinnin kehittäminen ja potentiaali seutureittien varsille jää harkittavaksi ja vaatii selvittämistä sekä jatkosuunnittelua.
 - Vaikka haja-asutusalueilla liikkuminen perustuu jatkossakin pääosin henkilöautoiluun, tulee ilmastotavoitteiden sekä liikkumisen tasa-arvoisuuden vuoksi kehittää kutsuohjaukseen perustuvia liikkumispalveluja, kuten juuri käynnistetty MUKKE-hanke.