

Kuopion kaupunkiseutusuunnitelma 2030+

Suunnitelmaselostus 31.8.2022

Suunnitelman laatimisen lähtökohdat ja keskeinen sisältö

RAMBOLL

KUOPION
KAUPUNKISEUTU

Pohjois-Savon liitto tukee
maakunnan
menestystä



Kuopion kaupunkiseutusuunnitelman valmistelu ja ohjaus

VALMISTELURYHMÄ

- Heli Laurinen, Kuopion kaupunki
- Paula Liukkonen, Kuopion kaupunki
- Ari Räsänen, Kuopion kaupunki
- Timo Kortelainen, Suonenjoen kaupunki
- Tuomas Kyllönen, Suonenjoen kaupunki
- Timo Nenonen, Siilinjärven kunta
- Juho Palviainen, Siilinjärven kunta
- Rami Linna, Lapinlahden kunta
- Paula Rissanen, Tuusniemen kunta
- Suvi Nenonen, Leppävirran kunta
- Antti Tulila, Leppävirran kunta
- Olli Kokander, Kehitysyhtiö SavoGrow
- Jari Kosonen, Kuopion kaupunki
- Annaelina Isola, Pohjois-Savon liitto
- Leila Kantonen, Pohjois-Savon ELY-keskus (Y)
- Eija Kinnunen, Pohjois-Savon ELY-keskus (Y)
- Raimo Kaikkonen, Pohjois-Savon ELY-keskus (L)
- Katri Mattelmäki, Pohjois-Savon ELY-keskus (L)
- Jan Blomberg, Pohjois-Savon ELY-keskus (E)
- Jari Vitikainen, Pohjois-Savon ELY-keskus (E)

OHJAUSRYHMÄ

- Kaupunginjohtaja Jarmo Pirhonen, Kuopion kaupunki
- Apulaiskaupunginjohtaja Jari Kyllönen, Kuopion kaupunki
- Strategiajohtaja Sirpa Lätti-Hyvönen, Kuopion kaupunki
- Asuntotoimenjohtaja, Katri Hiltunen, Kuopion kaupunki
- Kunnanjohtaja Janne Airaksinen, Lapinlahden kunta
- Kunnanjohtaja Matti Raatikainen, Leppävirran kunta
- Kunnanjohtaja Vesa Lötjönen, Siilinjärven kunta
- Kaupunginjohtaja Juha Piironen, Suonenjoen kaupunki
- Kunnanjohtaja Timo Kiviluoma, Tuusniemen kunta

Kuopion kaupunkiseutusuunnitelman valmistelu

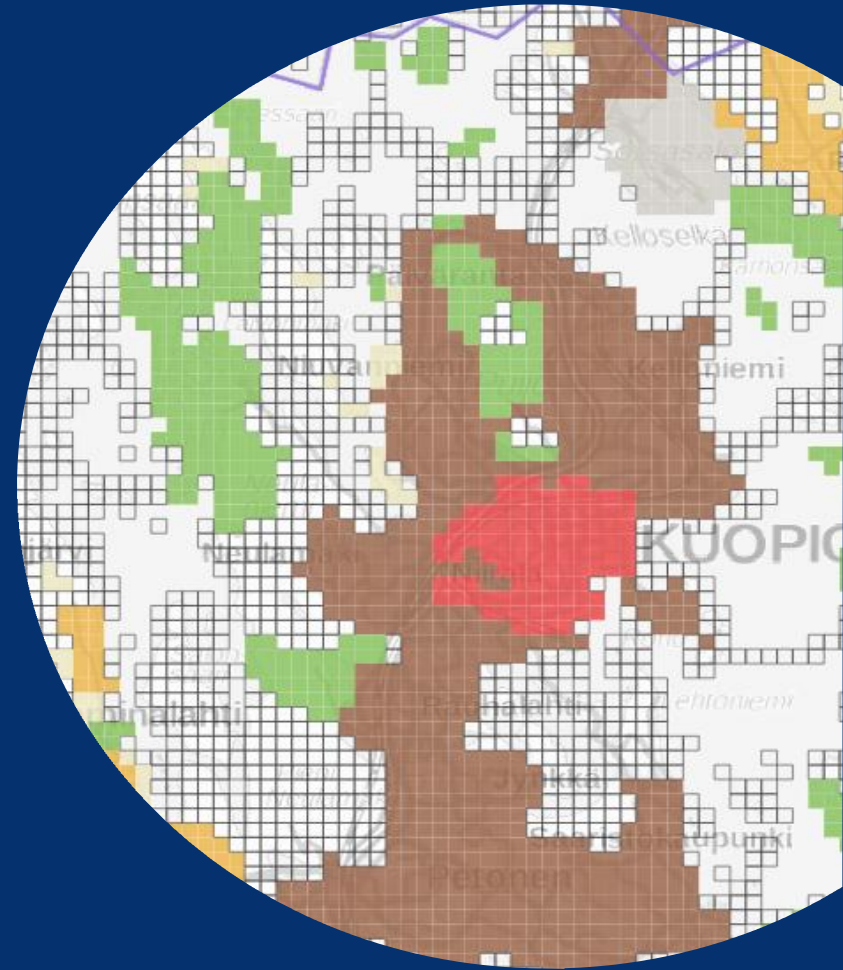
Konsultin työryhmä

- Iris Broman, projektipäällikkö
- Henna Leppänen, vastuu paikkatiedoista ja suunnitelmien esitystapa
- Eero Salminen, trenditarkastelu
- Vesa Verronen, liikennejärjestelmä
- Aino Nissinen, KUOMA-liikennemalli
- Elviira Ritari, siniviherverkko
- Tomi Tallqvist, palvelumuotoilu, työpajat
- Juho Renvall, Maptionnaire-sivusto

Sisällysluettelo

- Kaupunkiseutusuunnitelman asiakirjat
- Lähtökohtia kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle
 - Yleisesti suunnittelun tarpeesta kaupunkiseuduilla
 - Kuopion seudun MAL-sopimus
 - Kaupunkiseutusuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma
 - Kaupunkiseutusuunnitelma ja maakuntakaava
 - Rakennemalli LOIKKA
- Kaupunkiseutusuunnitelman ohjaus- ja oikeusvaikutukset
- Kaupunkiseutusuunnitelman laatimisen prosessi
 - Prosessin päävaiheet
 - Aikaisemmat vaiheet: Trenditarkastelu
 - Aikaisemmat vaiheet: Suunnittelutarpeet ja tavoitteet
 - Aikaisemmat vaiheet: Skenaariot
 - Aikaisemmat vaiheet: Linjaratkaisuehdotus
 - Aikaisemmat vaiheet: Suunnitelmaluonnos
 - Prosessin aikainen vuorovaikutus
- Kaupunkiseutusuunnitelman suunnitteluperiaatteet
 - Aluerakenne ja kasvuun varautuminen
 - Alue- ja yhdyskuntarakenne: kehysalueet
 - Joukkoliikennejärjestelmäkokonaisuus
- Kaupunkiseutusuunnitelman sisältö
 - Ydinsisältö kiteytettynä
 - Keskusverkko
 - Kaupunkiseudun keskusten nettokasvu ([Teemakartta 1](#))
 - Alue- ja yhdyskuntarakenne
 - Ensisijaisesti kehitettävät ja uudet alueet ([Teemakartat 2a ja 2b](#))
 - Maankäyttö ja joukkoliikennejärjestelmä
 - Siniviherverkko ([Teemakartta 3](#))
 - Vetovoimakohteet ([Teemakartta 4](#))
- Ehdotettavat jatkotoimenpiteet
- Toteuttaminen ja seuranta
 - Kaupunkiseutusuunnitelma osana MAL-sopimuksen toteuttamisen seuranta
 - Kaupunkiseutusuunnitelman toteuttaminen ja seuranta

Kaupunkiseutus suunnitelman asiakirjat



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)

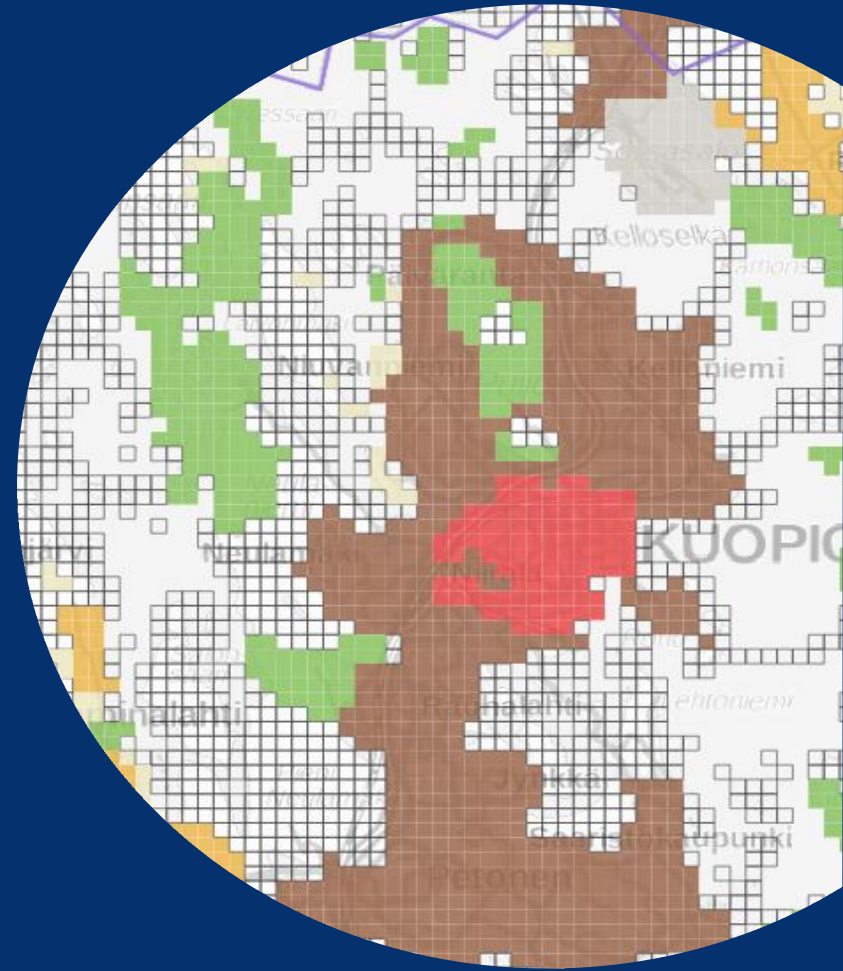
- Pääraportti (laaja): Suunnitelman laatimisen lähtökohdat ja keskeinen sisältö
- Liite 1: Suunnitelman vaikutusten arviointi, 8.4.2022
- Liite 2a: Suunnitelman ydinsisältö (kiteytys)
- Liite 2b: Suunnitelmaselostuksen tiivistelmä saavutettavassa muodossa

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>

Lähtökohtia kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle



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.

Lähtökohtia kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle

Kuopion seudun MAL-sopimus

- MAL-sopimusmenettelyn tavoitteena on ollut muodostaa työkalu, jonka avulla kaupunkiseudun kunnat yhdessä sopivat kaupunkiseudun kehittämistoimenpiteistä, joka kuntakohtaisten intressien sijaan tukee kaupunkiseutujen kokonaisuutta ja siihen liittyvien kansallisten tavoitteiden toteuttamista kuntien hallinnollisista rajoista riippumatta.
- Kuopion kaupunkiseudulla on muiden suurten ja keskisuurten kaupunkien tavoin maankäytön, liikenteen ja asumisen kehittämistä koskeva sopimus (MAL-sopimus) valtion kanssa. 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 kestävästä kasvusta tukeutuen sen omiin vahvuuksiin: laadukkaisiin palveluihin, huippuosaamiseen, vahvaan ja uudistuvaan elinkeinorakenteeseen sekä luonnonläheisyyteen. Kaupunkiseutusuunnitelmaprosessin avulla haetaan MAL-sopimuskuntien yhteistä tahtotilaa alueen kehittämiseksi.



Lähtökohtia kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle MAL-sopimuksen tavoitekirjauksia

1. Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

- 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.

2. Kestävä ja asukkaiden hyvinvointia tukeva asuminen ja elinympäristö

- Seudun asuntotuotanto on monipuolista (talotyyppi, hallintasuhde, sijoittuminen) ja seudulla on riittävä ja kasvua tukeva kaava- ja tonttivaranto.
- Yhdyskuntarakenne, asuminen ja palvelut tukevat toisiaan ja liikkuminen on turvallista ja kestävää.
- Tiivistyneen kaupunkirakenteen rinnalla asuminen sijoittuu maaseutukeskuksiin ja kyliin. Maaseudun elinvoimaa pyritään vahvistamaan ja palveluja turvaamaan. Maaseutualueen taajamissa ja joukkoliikenneyhteyksien varrella selvitetään uudentyyppisten pientaloalueiden toteuttamista. Maaseutuasumisen kehittämisessä hyödynnetään alueiden vahvuuksia ja huomioidaan niiden erityispiirteitä (kylät, rannat).

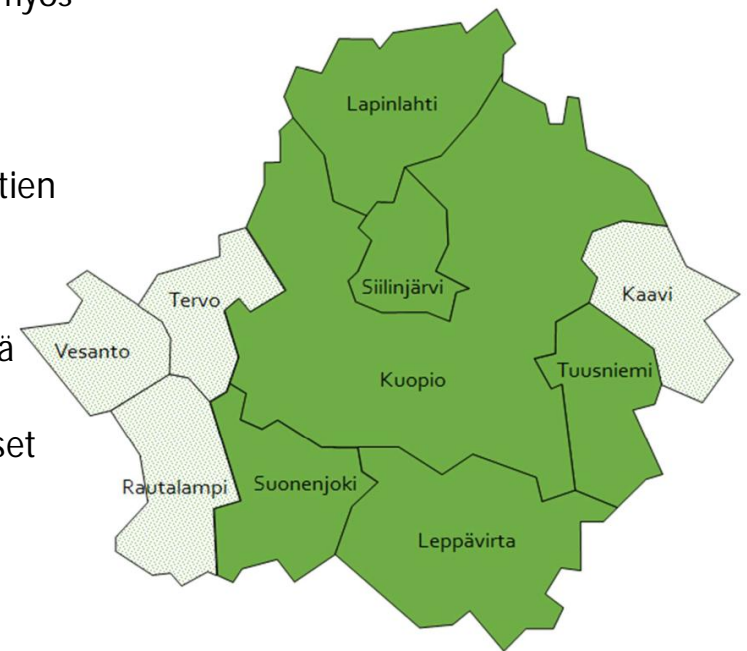
3. Elinvoimainen Kuopion kaupunkiseutu

- Kuopion seutu on itäisen Suomen kasvava ja elinvoimainen keskus, josta on toimivat yhteydet muihin keskuksiin, pääkaupunkiin sekä kansainvälisesti. Seudun maankäyttö on resurssiviisasta ja pitkäjänteistä. Se edistää alueen yhteistyötä ja kasvua.
- Iisalmi-Kuopio-Varkaus-Suonenjoki kehityskäytävä toimii yhtenäisenä työssäkäyntialueena. Seudulla Kuopio ja Siilinjärvi muodostavat tiiviin työpaikka- ja palvelukeskittymän, jonka sisäinen toimivuus on entisestään parantunut. Suonenjoki, Tuusniemi, Leppävirta ja Lapinlahti ovat kiinteämmin kytkeytyneet ydinalueeseen.

Lähtökohtia kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle

Kaupunkiseutusuunnitelma ja liikennejärjestelmäsuunnitelma

- Samaan aikaan kaupunkiseutusuunnitelman kanssa Kuopion seudulla on käynnistynyt myös liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaprosessi. Liikennejärjestelmä- ja kaupunkiseutusuunnitelmien laadintaprosessit tukeutuvat toisiinsa, ja prosessien vuorovaikutuksessa hyödynnetään yhteisiä foorumeja. Kuopion seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnittelualueeseen kuuluvat em. 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. Tavoitteena on sellainen ympäristöllisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä kaupunkiseutukehitys, joka tukee kunkin alueen veto- ja pitovoimaa ja luo edellytyksiä elinkeinojen kehittämiseen. Suunnittelua on tehty osallistavin menetelmin pyrkien sitouttavaan prosessiin ja lopputulokseen.
- 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.



Kuopion seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman suunnittelualueeseen kuuluvat MAL-sopimuskuntien lisäksi Kaavin, Rautalammin, Tervon ja Vesannon kunnat.

Lähtökohtia kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle

Kaupunkiseutusuunnitelma ja maakuntakaava

- Kaupunkiseutusuunnitelman kanssa on ollut samaan aikaan vireillä Pohjois-Savon maakuntakaavan 2040, 2. vaiheen laatiminen. Kaupunkiseutusuunnitelman mittakaava asettuu maakuntakaavan ja yleiskaavan väliin, joten Kuopion kaupunkiseudulla kaupunkiseutusuunnitelma tarkentaa ja täsmentää osaltaan 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.
- Kaupunkiseutusuunnitelma valmistuu ennen Pohjois-Savon maakuntakaavaehdotuksen nähtäville asettamista, mutta siinä on kuitenkin soveltuvin osin huomioitu maakuntakaavan ehdotusvaiheeseen tulevaa sisältöä.

Kaupunkiseutusuunnitelman maakuntakaavaa tarkentava sisältö:

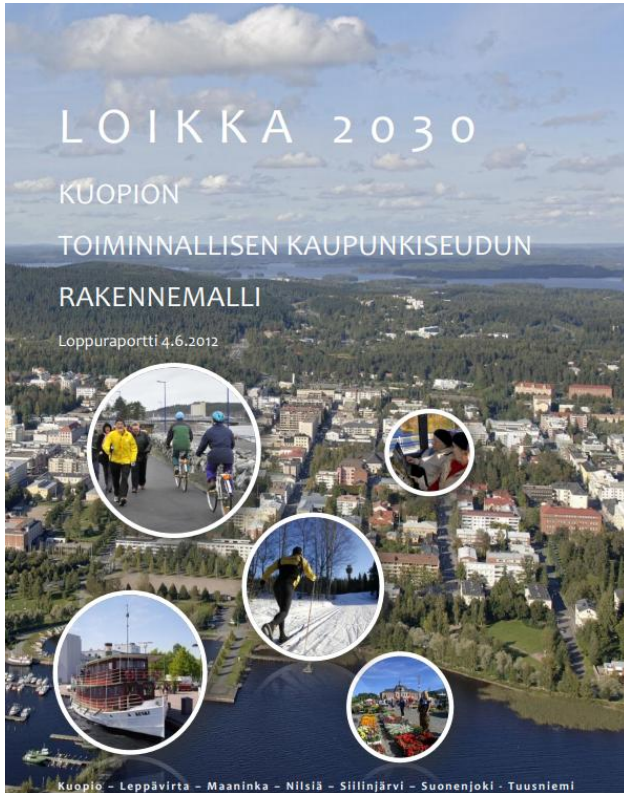
- Keskusverkko
- Kasvutavoitteen esittäminen keskuksittain
- Tunnistettu ylikunnallinen palveluverkon suunnittelutarve
- Yhdyskuntarakenteen muutoksen kuvaaminen
 - Nykyisellään säilyvät tai pienin toimenpitein kehitettävät alueet
 - Muuttuvat alueet
- Tunnistettu kehittämispotentiaali/selvitystarve
- Uudet/potentiaaliset henkilöjunaliikenteen seisakkeet
- Runkobussilinjojen vaikutusalue
- Seutulinjat pysäkkeineen
- Vihersiniverkko: luonnon ydinalueet, korkean monimuotoisuuden alueet ja niiden väliset ekologiset yhteydet, sulkukanavat
- Loma-asumisen vyöhykkeet
- Vetovoimakohteet (matkailu ja virkistys)

KSS huomioi voimassa ja vireillä olevien maakuntakaavojen sisällön:

- Kaupan suuryksiköt keskusta-alueiden ulkopuolella → Merkitys KSS:ssa: alueiden kytkeminen joukkoliikenteeseen
- Tuulivoimapotentiaaliset alueet
- Suojavyöhykkeet, melualueet → Merkitys KSS:ssa: rajoittavat osaltaan yhdyskuntarakenteen kehittämismahdollisuuksia ensisijaisille alueille
- Parannettavat rautatiet, maantiet
- SL, VL, VR, MU, MY, MY1 → Merkitys KSS:ssa: Esim. Siilinjärven Patakukkula-Käärmelahti esiin (harjumuodostelma)
- Maakuntakaavan ulkoilureitit
- Vesireitit, satamat (KSS:ssa osoitettu merkittävimmät)

Lähtökohtia kaupunkiseutusuunnitelman laatimiselle

Rakennemalli LOIKKA

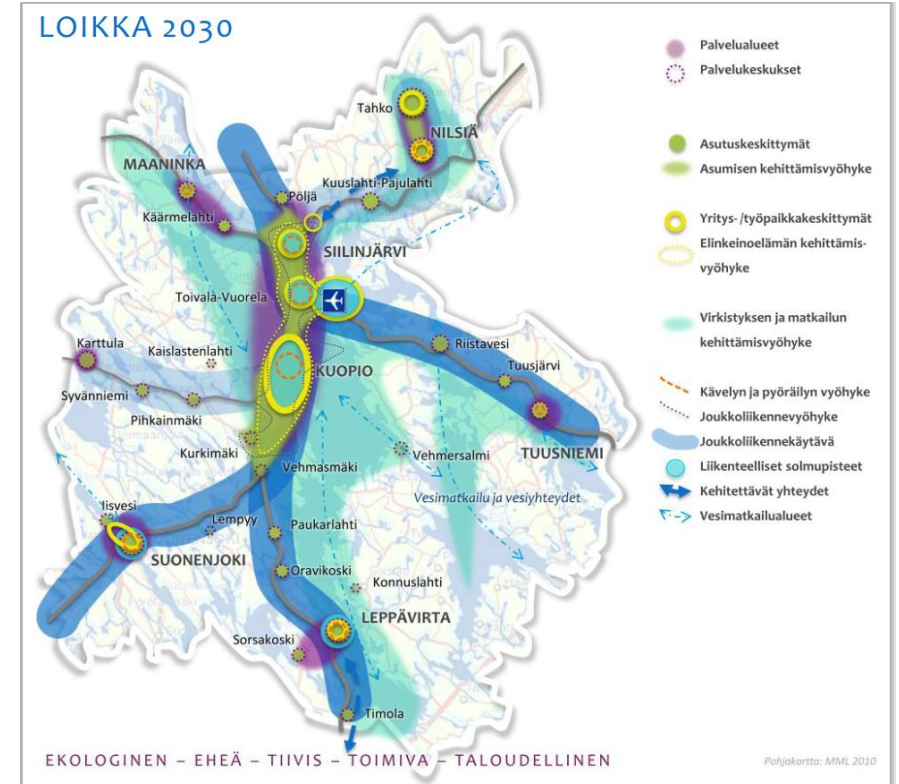


Kaupunkiseutusuunnitelman laatiminen jatkaa seudulla jo aiemmin käynnistynyttä maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteistyötä.

Kuopion toiminnalliselle kaupunkiseudulle on vuonna 2012 laadittu rakennemalli LOIKKA 2030, jossa on esitetty tavoiteltu maankäytön kehitys.

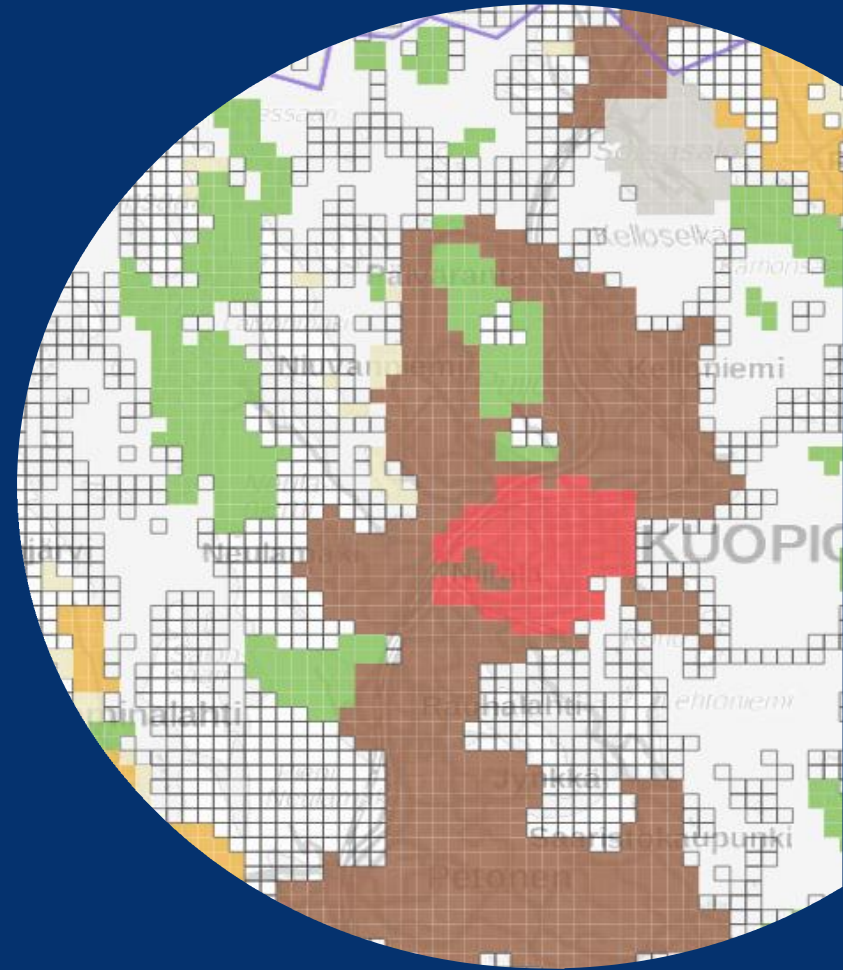
Rakennemalli LOIKKA. Nyt laadittavaan kaupunkiseutusuunnitelman suunnittelualueeseen kuuluu LOIKKA-rakennemallialueen lisäksi myös Lapinlahti ja Kuopioon liittynyt Juankoski.

Ramboll



Nyt laadittavassa suunnitelmassa tarkistetaan aiemmin laaditun rakennemallin sisältö priorisoiden suunnittelussa MAL-suunnittelun kärkitavoitteita, joita ovat erityisesti ilmastohaasteisiin vastaaminen ja yhdyskuntien hiilineutraalisuuden edistäminen.

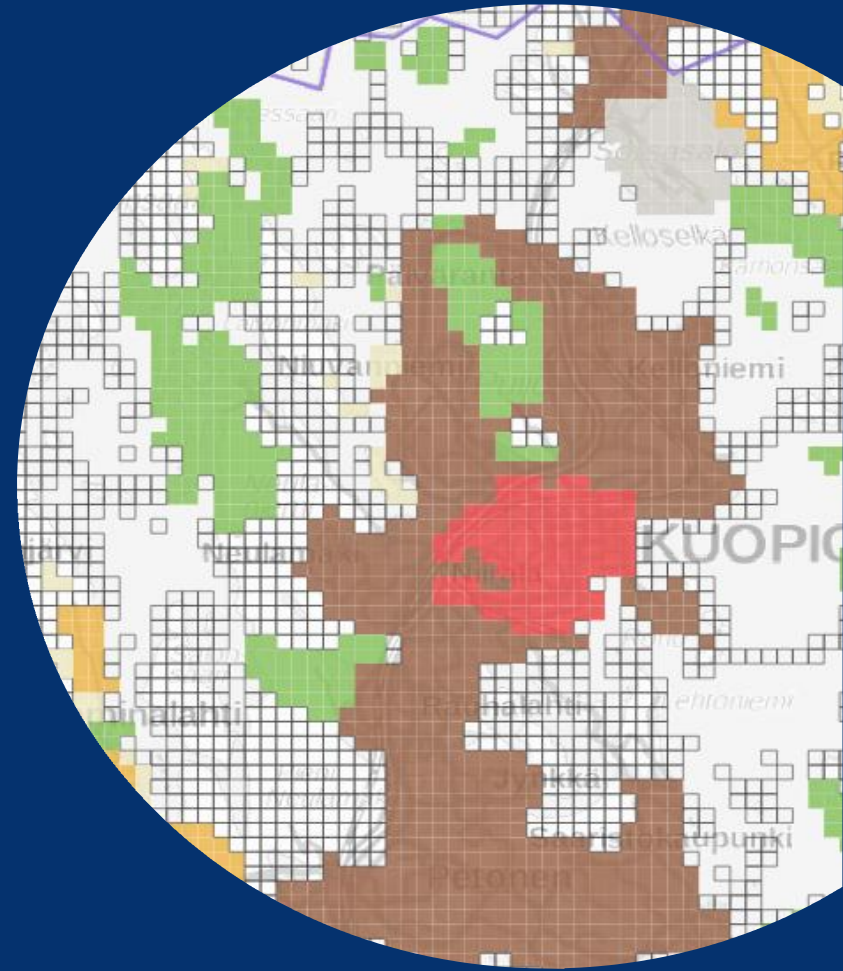
Kaupunkiseutusuunnitelman ohjaus- ja oikeusvaikutukset



Ohjaus- ja oikeusvaikutukset

- Kaupunkiseutusuunnitelma ei ole MRL:n mukainen suunnitteluinstrumentti eikä sillä siten ole MRL:n mukaisia oikeusvaikutuksia. Kaupunkiseutusuunnitelma ei juridisessa mielessä ohjaa kuntakaavoitusta.
- Kaupunkiseutusuunnitelmalla on kuitenkin yhteistyön ja MAL-sopimuksen kautta vaikuttavuutta kuntien suunnitteluun.
- Kaupunkiseutusuunnitelmaprosessille on ominaista:
 - Yhteismitallisen tietopohjan kehittäminen ja rikastaminen → uutta tietoa/näkökulmaa kuntien suunnitteluun
 - Useita kuntia/toimijoita/sidosryhmiä mukana → moniarvoisuus ja vuoropuhelu
 - Mitä ollaan tekemässä? → kehittämistarpeiden ja tavoitteiden selvittäminen
 - Moniulotteisuus → kaikkea ei voida käsitellä/ratkaista yhdessä suunnitelmassa → yhdyskunnan rakenteelliset ja periaatteelliset kysymykset korostuvat
- Tuloksena:
 - Nykytilanneanalyysi → mihin vielä voidaan vaikuttaa (kaupunkiseutusuunnitelma ei huomioi kuntien yleiskaavatilannetta sellaisenaan, tarkoitus ei ole laatia ajantasayleiskaavaa)
 - Kaupunkiseudun kehittämismahdollisuudet ja vahvuudet esiin (tunnistaen samalla heikkoudet/uhat)
 - Tarvittavien toimenpiteiden tunnistaminen → toimenpiteiden toteutus sopivilla suunnitteluvälineillä
 - Aikaprospektiivi (2030+/ 2035/ 20xx) ei sinänsä ole ratkaiseva, vaan se mihin varaudutaan ja missä järjestyksessä → Tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja sitä tukevan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus, taloudellisuus, kestävyys kaikissa tulevaisuusskenaarioissa ja kaikissa toteuttamisvaiheissa.

Kaupunkiseutus suunnitelman laatimisen prosessi



Kaupunkiseutus suunnitelman laatimisen prosessi

Prosessin päävaiheet



- Kaupunkiseutus suunnitelman laatimisessa on neljä päävaihetta. Ensimmäisessä vaiheessa tarkasteltiin muuttuvaa toimintaympäristöä ja siihen vaikuttavia tekijöitä, pohdittiin kaupunkiseudun suunnittelutarpeita sekä käytiin näiden pohjalta MAL-sopimuksen toteuttamista edistävä yksityiskohtainen tavoitekeskustelu. Toisessa vaiheessa laadittiin kolme vaihtoehtoista skenaariota, jotka poikkesivat toisistaan maankäytön ja joukkoliikennejärjestelmän erilaisten periaateratkaisuiden osalta. Skenaariovaiheen keskeisenä tarkoituksena oli saada aikaan perusteltu päätös kaupunkiseudun tavoitteleman kasvun suuntaamiselle.
- Kaupunkiseutus suunnitelman pohjaksi valittiin ns. linjaratkaisuvaiheen päätteeksi skenaarioiden yhdistelmä, jonka nähtiin luovan parhaat edellytykset ja yhteiset suuntaviivat kestäväälle kaupunkikehitykselle sekä seudullisen kilpailukykyyn ja elinvoiman lisäämiselle.
- Nyt käsillä olevassa luonnosvaiheessa on edellisten vaiheiden ja kuntien antamien lausuntojen pohjalta määritelty kaupunkiseutus suunnitelmaa ohjaavat suunnitteluperiaatteet ja laadittu kaupunkiseutus suunnitelmaluonnos. Viimeisessä vaiheessa suunnitelmaluonnos tarkistetaan kaupunkiseutus suunnitelmaksi ja sen toteuttamisen tueksi määritellään jatkosuunnittelun ja seurannan toimenpiteet.
- Suunnitelman edistymisestä on raportoitu säännöllisesti kuntajohtajakokouksissa ja laajemmin seutuseminaareissa. Kaupunkiseutus suunnitelmaa koskeva päätöksenteko on sopimuskuntien hallituksissa ja valtuustoissa.

Kaupunkiseutusuunnitelman laatimisen prosessi

Aikaisemmat vaiheet – suunnittelutarpeet ja tavoitteet

KESTÄVÄ JA EHEÄ KUOPION KAUPUNKISEUTU
ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE, KESTÄVÄ LIIKKUMINEN

ELINVOIMAINEN JA OMALEIMAINEN KUOPION SEUTU
ASUIN- JA ELINYMPÄRISTÖ, VETOVOIMATEKIJÄT

KILPAILUKYKYINEN JA KYTKEYTYNYT KUOPION SEUTU
ELINKEINOELÄMÄ JA LOGISTISET YHTEYDET

KIINNOSTAVA JA VIREÄ KUOPION SEUTU
KESKUSTAT JA PALVELUT, SAAVUTETTAVUUS

- ✓ Seudun alue- ja yhdyskuntarakennetta kehitetään ilmastonmuutosta ehkäiseväksi, eheäksi ja ekologiseksi.
- ✓ Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelulla edistetään kestävästä kehitystä sekä ilmastonmuutoksen hillitsemistä ja siihen varautumista.
- ✓ Kaupunkiseudun kokonaisuutta priorisoidaan.
- ✓ Palvelujen saavutettavuutta parannetaan.
- ✓ Seudullista sini-viherverkkoa ja sen kytkeytyneisyyttä kehitetään.

- ✓ Maaseutualan ja kaupungin raja säilytetään selkeänä: mitä alueita kehitetään kaupunkimaisina, mitkä säilyvät maaseutumaisina?
- ✓ Väestönkasvuun varaudutaan, seudun sisäistä polarisaatiota pyritään vähentämään.
- ✓ Asuntotarjonnan ja asuntoalueiden monipuolisuutta lisätään.
- ✓ Kestävästä liikkumisesta edistetään.

- ✓ Elinkeinoelämän kehittämisedellytyksiä tuetaan.
- ✓ Kuopion seudun ulkoisen saavutettavuuden parantaminen varmistetaan osana jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä.
- ✓ Parannetaan joukkoliikenteen ja pyöräilyn asemaa seudullisessa työmatkaliikenteessä.
- ✓ Tunnistetaan seudun matkailun kärkikohteet ja parannetaan niiden kehittämisedellytyksiä. Kehitetään seudullisesti merkittävien matkailukohteiden liikenteellistä saavutettavuutta.

- ✓ Keskustojen vetovoimaisuutta ja roolia työpaikka-, palvelu- ja oppilaitosten alueina vahvistetaan.
- ✓ Tunnistetaan kehysalueiden keskustien rooli seudun yhteistoiminnan kannalta merkittävässä kysymyksissä.
- ✓ Edistetään jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin kehittämistä.

Vaiheen ydinsisältö ja tulokset on koottu suunnitelmaselostuksen liitteeksi 2 (Suunnittelutarpeet, tavoitteet 25.3.2021)

Kaupunkiseutus suunnitelman laatimisen prosessi

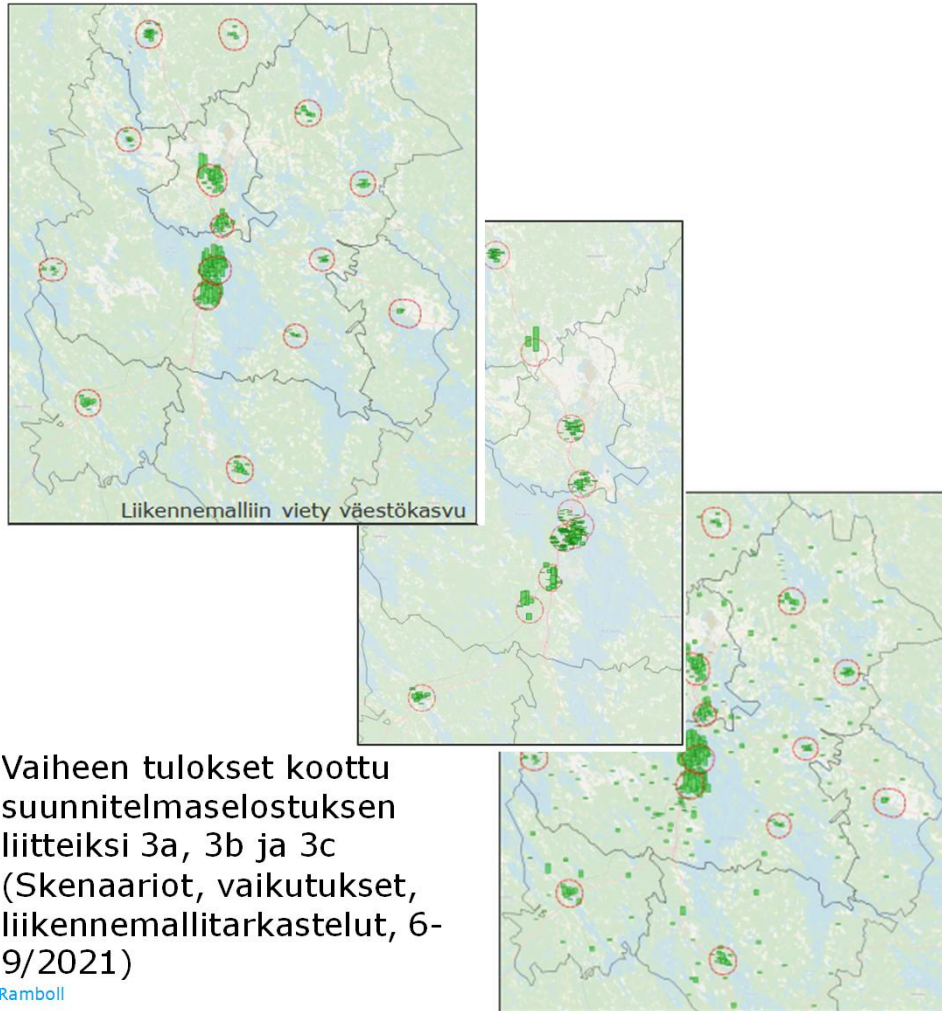
Aikaisemmat vaiheet – skenaariot

| | SKENAARIO 1 | SKENAARIO 2 | SKENAARIO 3 |
|--|---|---|---|
| Skenaariot muodostuvat kunkin vaihtoehdon periaatteeseen pohjautuvasta maankäytöstä (kasvun sijoittamisesta), liikennejärjestelmästä ja keskus-/ palveluverkosta. | <p>RUNKOBUSSIJÄRJESTELMÄ JA SITÄ TUKEVA KAUPUNKIKEHITYS</p> <p>Yhdyskuntarakenne eheytyy ja täydentyy hallitusti keskusta-alueilla ja taajamissa. Uudet asuin- ja työpaikka-alueet sijoittuvat nykyiseen liikenneverkkoon tukeutuen pääosin joukkoliikenteen laatukäytävien varsille. Joukkoliikenteen käyttö kasvaa erityisesti kumipyörillä. Maaseutuasuminen sijoittuu aktiivisten kyläkeskusten yhteyteen.</p> | <p>RAIDELIIKENNE JA SITÄ TUKEVA KAUPUNKIKEHITYS</p> <p>Yhdyskuntarakenteen kasvu painottuu tehokkaasti rakennetuille asemaseuduille ja lähijunaliikenteen mahdollistamien uusien seisakkeiden ympäristöön. Joukkoliikenteen käyttö kasvaa erityisesti raideliikenteessä, jota kumipyöräliikenne ja erilaiset kevyen liikkumisen muodot täydentävät. Maaseudulla pyritään hyödyntämään nykyisiä rakennuspaikkoja.</p> | <p>VÄLJÄÄN YHDYSKUNTARAKENTEeseen PERUSTUVA KEHITYS</p> <p>Yhdyskuntarakenne on väljä, ja toiminnot levittäytyvät uusille alueille. Asuinalueet tukeutuvat vahvasti viherverkkoon ja rannoille. Työpaikka-alueet ja kaupat sijoittuvat maantieverkon kautta parhaiten saavutettaville paikoille. Nykyinen joukkoliikenneverkko täydentyy mahdollisuuksien mukaan, mutta oma auto on edelleen välttämätön arkiliikumisessä.</p> |
| Painotukset: Yhdyskuntarakenne | <p>Keskittävä malli</p> <p>Jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin vahvistaminen ("15 minuutin kaupunki")</p> | <p>Raideliikennesolmut</p> <p>Asema/seisakeympäristöjen (11 kpl) helminauha</p> | <p>Laajentava malli/ autokaupunkikehitys</p> <p>Osa kasvusta 6188/23800 => 26% sijoittuu keskusten ulkopuolelle autokaupunkivyöhykkeelle.</p> |
| Väestönkasvu (+ 16 800) (Pohjois-Savon kaupan maakuntakaava; Pohjois-Savon maakuntakaavan 2040 2. vaihe/ ve 2 Rohkea kasvaja) | <p>90% ydinkaupunkialueen keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille ja 10 % ympäröivän alueen keskuksiin</p> | <p>100 % ratakäytävään, josta 50% nykyisille kaukojunaliikenteen asemille ja 50% potentiaalisille seisakkeille</p> | <p>80% ydinkaupunkialueelle, josta 1/5 lievealueille ja 20% ympäröivälle alueelle, josta 1/2 lieve- ja maaseutualueille</p> |
| Uudet työpaikat (+ 7 000) (KSS: + 500 työpaikkaa vuodessa) | <p>Keskittyvät voimakkaasti ydinkaupunkialueelle ja sen keskuksiin</p> | <p>Keskittyvät raideliikennesolmuihin</p> | <p>Keskittyvät ydinkaupunkialueelle ja autolla hyvin saavutettaville alueille (maantieverkon varteen)</p> |

Skenaariot ovat kolme erilaista tulevaisuuskuvausta, jotka johtavat maankäytön ja liikennejärjestelmän osalta erilaisiin painotuksiin. Skenaarioiden tarkoituksena on saada aikaan perusteltu päätös kasvun suuntaamiselle. Kaikki skenaariot mahdollistavat kaupunkiseudulle asetettujen väestö- ja työpaikkatavoitteiden saavuttamisen. Vaihtoehdot ovat tarkoituksellisesti kärjistettyjä, jotta vaikutusten arviointi toisi periaatteellisten ratkaisujen erot selvästi esiin ja siten tukisi päätöksentekoa.

Kaupunkiseutus suunnitelman laatimisen prosessi

Aikaisemmat vaiheet – skenaariot



Vaiheen tulokset koottu suunnitelmaselostuksen liitteiksi 3a, 3b ja 3c (Skenaariot, vaikutukset, liikennemallitarkastelut, 6-9/2021)

Ramboll

| | | | 2,5 km säde | | Nykyiset yhteensä | 2035 | | 2035 | | Kaikki yhteensä |
|--------------|-------------|-----------------|-------------------|--------------------|-------------------|----------------|-----------------|----------------|--------------|-----------------|
| | | | Nykyiset asukkaat | Nykyiset työpaikat | | Uudet asukkaat | Uudet työpaikat | Uudet yhteensä | | |
| 90% kasvusta | Keskusta | Siiinjärvi | 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 | |
| | Atakeskusta | Tuusniemi | 1226 | 379 | 1605 | 85 | 30 | 115 | 1720 | |
| | Atakeskusta | Vehmersalmi | 744 | 133 | 877 | 52 | 11 | 62 | 939 | |
| | Atakeskusta | Riistavesi | 1007 | 188 | 1195 | 70 | 15 | 85 | 1280 | |
| 10% kasvusta | Atakeskusta | Nisä | 3076 | 903 | 3979 | 214 | 72 | 286 | 4265 | |
| | Atakeskusta | Maaninka | 1032 | 361 | 1393 | 72 | 29 | 100 | 1493 | |
| | Atakeskusta | Karttula | 1009 | 344 | 1353 | 70 | 27 | 97 | 1450 | |
| | Atakeskusta | Lapinlahti | 3738 | 1676 | 5414 | 260 | 133 | 393 | 5807 | |
| | Atakeskusta | Varpaisjärvi | 1284 | 346 | 1630 | 89 | 28 | 117 | 1747 | |
| | Atakeskusta | Juankoski | 2042 | 756 | 2798 | 142 | 60 | 202 | 3000 | |
| | Atakeskusta | Suonenjoki | 4601 | 1769 | 6370 | 320 | 141 | 460 | 6830 | |
| | Atakeskusta | Leppävirta | 4413 | 1948 | 6361 | 307 | 155 | 462 | 6823 | |
| | | | | 112083 | 51275 | 163358 | 16800 | 7000 | 23800 | 187158 |

| | | | 2,5 km säde | | Nykyiset yhteensä | 2035 | | 2035 | | Kaikki yhteensä |
|--------------|----------------|-------------|-------------------|--------------------|-------------------|----------------|-----------------|----------------|---------------|-----------------|
| | | | Nykyiset asukkaat | Nykyiset työpaikat | | Uudet asukkaat | Uudet työpaikat | Uudet yhteensä | | |
| 50% kasvusta | Nykyinen asema | Kuopio | 19404 | 14771 | 34175 | 5188 | 2808 | 7996 | 42171 | |
| | Nykyinen asema | Suonenjoki | 4440 | 1510 | 5950 | 1038 | 263 | 1301 | 7251 | |
| | Nykyinen asema | Siiinjärvi | 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 |
| | Siiinjärvi | DUO Vaihe I | Vuorela/Toivala | 5343 | 1498 | 6841 | 1128 | 255 | 1383 | 8224 |
| | | | 83695 | 43669 | 127364 | 16800 | 7000 | 23800 | 151164 | |

| | | | 2,5 km säde | | Nykyiset yhteensä | 2035 | | 2035 | | Kaikki yhteensä |
|--------------|-----------------|--|-------------------|--------------------|-------------------|----------------|-----------------|----------------|---------------|-----------------|
| | | | Nykyiset asukkaat | Nykyiset työpaikat | | Uudet asukkaat | Uudet työpaikat | Uudet yhteensä | | |
| 80% kasvusta | Siiinjärvi | | 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 | |
| | Riistavesi | | 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 | |

Kaupunkiseutus suunnitelman laatimisen prosessi

Aikaisemmat vaiheet – linjaratkaisuehdotus ja kuntien lausunnot

Linjaratkaisuehdotus

1/2

- Kaupunkiseutus suunnitelmassa 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 Siilinjärven keskeisten taajamien muodostamalle ydinkaupunkialueelle.
- Koko kaupunkiseudulla **kasvu osoitetaan keskuksiin *)** tukemaan joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä ja parantamaan palvelujen saavutettavuutta myös kävelen ja pyörällä.
- Nykyisten kuntakeskusten lisäksi **myös muita keskuksia vahvistetaan** seudun aluerakenteen monikeskuisuuden 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.

Linjaratkaisuehdotus

2/2

- 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 seutulinoja 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 asemaseuduille).**
 - Uusien seisakkeiden toteuttamiseen varaudutaan** ensi vaiheessa Savilahdessa ja Matkuksessa.

*) Pyöristetyt luvut

| | Keskus | Asukkaat | Työpaikat | Yhteensä | Skenaario |
|---|------------------------------------|------------------|-------------|--------------|------------------|
| 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 |
| | 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 |
| | Kuopio 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 | |

Vaiheen ydinsisältö ja tulokset on koottu suunnitelmaselostuksen liitteeksi 4 (Linjaratkaisuehdotus, 30.9 ja kuntien lausuntojen yhteenveto 27.1.2022)

Kaupunkiseutus suunnitelman laatimisen prosessi

Aikaisemmat vaiheet – suunnitelmaluonnos

Luonnosvaiheen kohdennettu kuuleminen 19.4.-16.5.2022, lausujat:

MAL-sopimuskunnat

- Kuopion kaupunki
- Lapinlahden kunta
- Leppävirran kunta
- Siilinjärven kunta
- Suonenjoen kaupunki
- Tuusniemen kunta

Muut lausunnot

- Iisalmen kaupunki (ei huomautettavaa)
- Ilmatieteen laitos
- Itä-Suomen poliisilaitos
- Kuopion alueen kauppakamari
- Kuopion kulttuurihistoriallinen museo (Pohjois-Savon alueellinen vastuumuseo)
- Kuopion kaupunki, Ympäristöterveys
- Kuopion Vihreät
- Liikenne- ja viestintäministeriö
- Metsähallitus

Ramboll

- MTK Metsänomistajat ja Pohjois-Savo; Metsänhoitoyhdistys Savotta ja Pohjois-Savo
- Museovirasto
- Pohjois-Savon ELY-keskus
- Pohjois-Savon liitto
- Pohjois-Savon luonnonsuojelupiiri ry
- Pohjois-Savon pelastuslaitos (ei huomautettavaa)
- Sonkajärven kunta (ei huomautettavaa)
- Sosiaali- ja terveysministeriö (ei lausuttavaa)
- STTK, Pohjois-Savo
- Suomen Erillisverkot Oy (ei huomautettavaa)
- Suomen metsäkeskus
- Tervon kunta
- Liikenne- ja viestintävirasto, Traficom
- Liikenne- ja viestintäministeriö
- Valtioneuvoston kanslia, strategiaosasto (ei lausuttavaa)
- Valtiovarainministeriö
- Väylävirasto (ei huomautettavaa)

Lausuntojen yhteenveto ja saadun palautteen huomiointi suunnitelma-ehdotuksen laatimisessa on koottu suunnitelmaselostuksen liitteeksi 7.

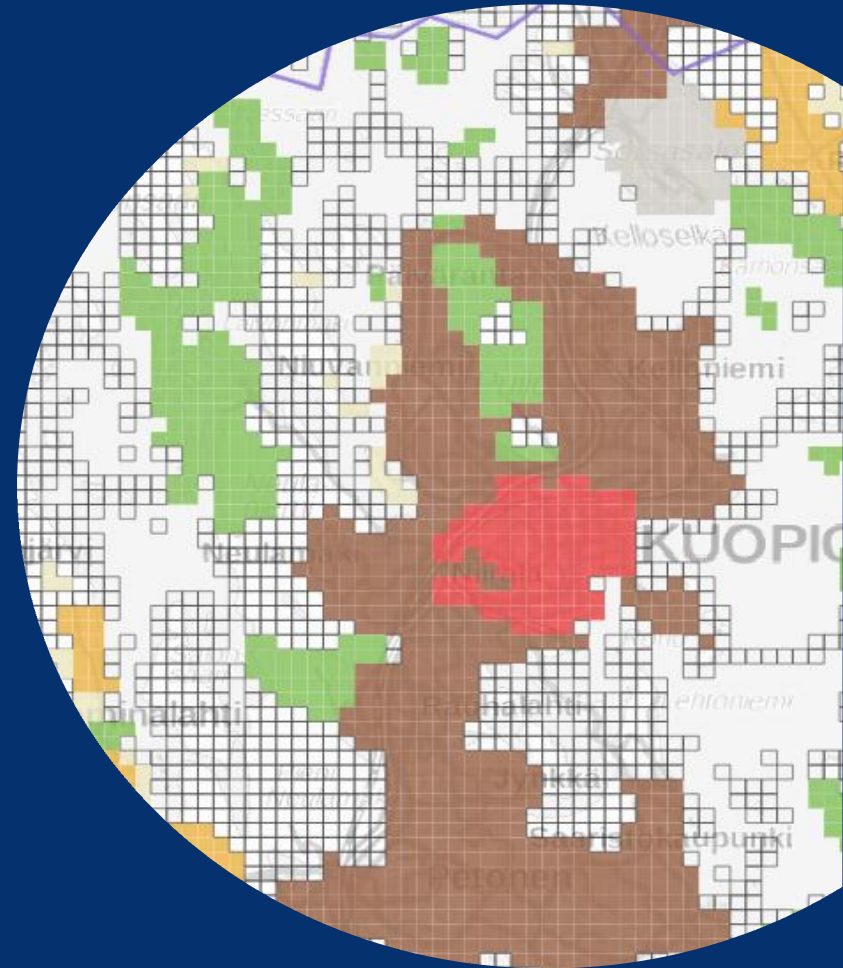
Kaupunkiseutusuunnitelman laatimisen prosessi Vuorovaikutus

| VAIHE | KOKOUS / MUU TILAISUUS TAI TAPAHTUMA | AJANKOHTA |
|--|---|--|
| ALOITUSVAIHE: NYKYTILA- ANALYYSI JA TAVOITTEET | Ydinryhmä: LJS ja KSS Aloituspalaveri: työhjelmien esittely ja yhteensovittamisen tarpeet | 8.1.2021 |
| | Ydinryhmä: vuorovaikutussuunnitelma + 20.1. kokouksen asialista ja aineistot | 13.1.2021 |
| | Työryhmä: Aloituskokous (LJ-työryhmä 1/2021 ja KSS-työryhmä 1) | 20.1.2021 |
| | Ylimääräinen työryhmä: Ensimmäisen työpajan valmistelu | 22.2.2021 |
| | Työpaja: kehittämistarpeet ja tavoitteet | 3.3.2021 |
| SKENAARIOT JA VAIKUTUKSET | KSS Minityöryhmä: skenaarioiden valmistelun periaatteet | 23.4.2021 |
| | Työryhmä: skenaarioiden periaatteet | 4.5.2021 |
| | Ylimääräinen työryhmä: Kuntien keskinäinen kokous + maakuntaliitto: kommentit skenaarioihin | 18.5.2021 |
| | Ylimääräinen työryhmä: KSS&LJS (ELY): viranomaisten kommentit skenaarioihin, yhteinen keskustelu | 21.5.2021 |
| | Työpaja: skenaariot ja vaikutukset | 2.6.2021 |
| SKENAARION VALINTA JA KAUPUNKISEUTU- SUUNNITELMA- LUONNOS | Työryhmä: vaikutukset ja linjaratkaisuehdotus | 14.9.2021 |
| | Kuntajohtajakokous/linjaratkaisuehdotus | 30.9.2021 |
| | Kuopion seudun kunnanhallitusten seutuseminaari | 7.10.2021 |
| | Työryhmä: tarkistettu linjaratkaisu | 21.1.2022 |
| | Kuntajohtajakokous/lausunnot ja luonnoksen laatimisperiaatteet | 27.1.2022 |
| | Kuntaparityöpaja Leppävirta-Tuusniemi | 14.2.2022 |
| | Kuntaparityöpaja Suonenjoki-Lapinlahti | 16.2.2022 |
| | Kuopion maaseutualueita koskeva työpaja | 21.2.2022 |
| | Kuntaparityöpaja Kuopio-Siilinjärvi | 4.3.2022 |
| | Kuntajohtajakokous: Suunnitelmaluonnos, päätös nähtäville asettamisesta | 31.3.2022 |
| | Kaupunkiseutusuunnitelmaluonnos tausta-aineistoineen Maptionnaire-sivustolla sähköisesti nähtävillä asiantuntijalausuntoja varten | 19.4.-16.5.2022 |
| | Seutuseminaarin valmistelukokous, Menti-kysymykset | 22.4.2022 |
| | Seutuseminaari: KSS- ja LJS-esittely- ja keskustelutilaisuus, videotallenne | 26.4.2022 |
| | SUUNNITELMAN VIIMEISTELY | Työryhmä: Saadun palautteen käsittely, osa 1 |
| KSS & LJS yhteensovitustarpeet (konsulttien välinen), LJS-työryhmälle tiedoksi 3.6.2022 | | 31.5.2022 |
| MAL-sopimuksen ohjaus- ja seurantaryhmän kokous | | 7.6.2022 |
| Työryhmä: Saadun palautteen käsittely, osa 2 | | 15.6.2022 |
| Työryhmä: 1) Elinkeinoelämä: kunnittain nostot potentiaalisista/kehitettävistä/uusista elinkeinoelämän alueista ja niiden profileista. 2) Esittely kuulemisen perusteella tehdyistä muutoksista suunnitelmakarttoihin. | | 17.8.2022 |
| Kaupunkiseutusuunnitelmaehdotus valmistuu päätöksentekoa varten | | 31.8.2022 |

Kaupunkiseutusuunnitelman suunnitteluperiaatteet

Suunnitteluperiaatteet on johdettu

- Kaupunkiseudun suunnittelutarpeista
- Kaupunkiseutusuunnitelman tavoitteista
- Linjaratkaisuehdotuksesta
- Linjaratkaisuehdotuksesta saaduista kuntien lausunnoista
- Kuntaparityöpajojen tuloksista



Kaupunkiseutusuunnitelman suunnitteluperiaatteet

Aluerakenne ja kasvuun varautuminen

- Kaupunkiseutusuunnitelmassa varaudutaan 25 200 asukkaan/työpaikan lisäykseen suunnittelualueen keskuksissa vuoteen 2035 mennessä.
- Koko kaupunkiseudulla kasvu osoitetaan keskuksiin tukemaan joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä ja parantamaan palvelujen saavutettavuutta myös kävellen ja pyörällä.
- Maakuntakeskuksen painoarvoa ja kilpailukykyä lisätään keskittämällä väestönkasvun ja asunto- ja työpaikkarakentamisen painopiste Kuopion keskusta ja Kuopion ja Siilinjärven keskeisten taajamien muodostamalle ydinkaupunkialueelle.
 - Ydinkaupunkialueelle sijoittuu noin 90 % kasvusta.
- Ydinkaupunkialueen lisäksi myös muita seudun keskuksia vahvistetaan seudun aluerakenteen monikeskuisuuden tukemiseksi, kaupunkiseudun tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi ja lähipalvelujen säilyttämiseksi.
 - Ydinkaupunkialuetta ympäröivälle kehysalueelle sijoittuu noin 10% kasvusta. Tästä kasvusta merkittävin osa osoitetaan nykyisten pää- ja alakeskusten yhteyteen:
 - Pääkeskukset: Suonenjoki, Lapinlahti, Leppävirta, Tuusniemen kk, Juankoski, Maaningan kk, Karttulan kk, Melalahti (Riistavesi), Vehmersalmen kk, Nilsinä
 - Alakeskukset: Muuruvesi kk, Säyneinen kk, Käärmelahti, Syvänniemi, Tahko, Sorsakoski, Oravikoski, Timola, Iisvesi, Alapitkä, Nerkoo, Varpaisjärvi
- Uusien alueiden tulee tukeutua nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä tukea etenkin ydinkaupunkialueella tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä.
- Taajamien täydennysrakentamista edistetään ja myös uusilla alueilla huolehditaan rakenteen tiivyydestä ja tehokkuudesta. Mahdollistetaan taajamissa yhä useammin kävelyn ja pyöräilyn valitseminen liikkumismuodoksi, suunnitellaan matkaketjut toimiviksi.

MAL-sopimus:

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

Suurin vaikuttavuus on ydinkaupunkia koskevilla päätöksillä:

- Miten keskusta-alueiden ja taajamien tiivistämisessä onnistutaan? Miten tiivistäminen tukee runkobussijärjestelmän kehittämistä? Mitkä uudet alueet varataan kaupunkirakentamisen tarpeisiin ja miten ne kytketään tehokkaan joukkoliikenteen piiriin? Millaisia vaihtoehtoja alueiden kehittämisessä on?

Kaupunkiseutus suunnitelman suunnitteluperiaatteet

Alue- ja yhdyskuntarakenne: Kehysalueet

Kehysalueet:

- Kehysaluetta ja sen keskuksia vahvistamalla tuodaan esille seudun identiteetin kannalta tärkeitä paikallisia vahvuuksia ja niiden muodostamaa kokonaisuutta.
- Asumisen painopisteen on perusteltua olla pääkeskuksissa (nykyisissä ja entisissä kuntakeskuksissa) sekä niiden läheisyydessä ja siten myös parempien joukkoliikenneyhteyksien piirissä.
- Tunnistetaan myös muut kehysalueen keskuksia, joilla on kehittämispotentiaalia:
 - elinvoimaiset ja kehittyvät alakeskukset
 - palvelukylät, joissa toimii koulu
 - kylät, jotka sijoittuvat nykyisellään joukkoliikenteen piiriin.
- 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.

MAL-sopimus:

- Tiivistyneen kaupunkirakenteen rinnalla asuminen sijoittuu maaseutukeskuksiin ja kyliin.
- Maaseudun elinvoimaa pyritään vahvistamaan ja palveluja turvaamaan.
- Maaseutualueen taajamissa ja joukkoliikenneyhteyksien varrella selvitetään uudentyppisten pientaloalueiden toteuttamista.
- Maaseutuasumisen kehittämisessä hyödynnetään alueiden vahvuuksia ja huomioidaan niiden erityispiirteitä (kylät, rannat).

Kaupunkiseutus suunnitelman suunnitteluperiaatteet

Joukkoliikennejärjestelmäkokonaisuus

- Kaukoliikenne toimii seudullisen joukkoliikenteen runkona.
- Ydinkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä perustuu runkobussilinjoin ja niitä täydentäviin, koko taajama-alueen kattaviin paikallisliikenteen linjoin.
- 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.
 - Houkuttelevan taajamajunaliikenteen toteutuminen edellyttää mittavia investointeja mm. valtion rataverkkoon, minkä vuoksi maankäytön kehittämisen ratkaisut eivät voi perustua raideliikenteen varaan.
 - Kaupunkiseudulla ei heikennetä/ poissuljeta taajamajunaliikenteen toteuttamisen edellytyksiä. Taajamajunaliikenteeseen varaudutaan potentiaaliltaan parhaimmilla seisakesijainneilla.
 - Runkobussilinjoilla ja liityntäratkaisuilla varaudutaan maankäytön kehittymiseen rautatieasemien ja mahdollisten tulevien seisakkeiden läheisyydessä.
- Ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin pääkeskuksiin ulottuvat säteittäisesti seudulliset päälinjat.
- Muuta seutua palvelevat harvemmin liikennöivät seutulinjat, kaikille matkustajille avoin koululais- ja asiointiliikenne sekä kutsupohjainen liikenne.

LJS:

- Taajamajunaliikenteen kehittäminen edellyttää Savon radan merkittävää parantamista (kaksoisraide), jonka perusteena on kaukojuna- ja tavaraliikenteen palvelutason kehittäminen (taajamajunaliikenteestä hankkeelle lisäperuste).

Otteita kuntien lausunnoista linjaratkaisuvaiheessa:

- Kaksiraiteisen rataverkon edellyttävä raiteille siirtyvä paikallinen joukkoliikenne ei ole perusteltua lähivuosisikymmeninä.
- 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 kaupunkiseutus suunnitelmaan.

Kaupunkiseutusuunnitelman suunnitteluperiaatteet

Runkobussijärjestelmä ja taajamajunaliikenne

- Runkobussijärjestelmä
 - Runkobussijärjestelmällä tavoitellaan taajamajunaliikennetarkkaisua edullisemmin ja kattavammin nopeutta, tehokkuutta ja laatua mikä houkuttelee käyttämään joukkoliikennettä nykyistä enemmän.
 - Runkobussilinjat määritellään sitovasti, jotta joukkoliikennettä tukeva maankäyttö voidaan suunnitella niiden varaan.
 - Joukkoliikennelinjaston kehittäminen aloitetaan toteuttamalla runkobussilinjat nykyisiin vilkkaimpiin liikennesuuntiin.
- Taajamajunaliikenne
 - Toteutuessaan taajamajuna tarjoaisi kaupunkiseudun uusilta seisakkeilta liityntäyhteydet kaukojunien asemille. Kaupunkiseutusuunnitelmassa taajamajunaliikenteen mahdollisiksi 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).
 - Mahdollisen tulevaisuudessa käynnistyvän taajamajunaliikenteen potentiaalia tuetaan maankäytön suunnittelulla myös Suonenjoella ja Lapinlahdella.
 - Vuorela/Toivala-seisakkeeseen ei varauduta pitkälläkään tähtäimellä.

Otteita kuntien lausunnoista linjaratkaisuvaiheessa:

- Raideliikenteen kehittäminen toimivaksi joukkoliikennevälineeksi Suonenjoki – Lapinlahti (Iisalmi) välillä kannatettavaa.
- Siilinjärvellä ei ole riittävää maankäytöllistä potentiaalia uusille seisakkeille nykyisen radan varressa.

Kaupunkiseutus suunnitelman suunnitteluperiaatteet

Seutulinjat ja kutsupohjaiset liikennepalvelut

- Tiheävuooroisimmat 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.
- Seutukeskusten liikennepalveluita tukemaan ja haja-asutusalueille järjestetään julkisiin kuljetuksiin pohjautuvia kutsupohjaisia liikennepalveluita.

Otteita kuntien lausunnoista linjaratkaisuvaiheessa:

- Valtatien 9 kehittämistä ja rakenteellista parantamista on edistettävä aktiivisesti. Liityntäpysäköintiratkaisut VT 9:lle seutulinjojen reiteille (Suonenjoki: mm. Lempyyn ja Airakselan risteykset 9-tiellä).
- Vaikka haja-asutusalueilla liikkuminen perustuu jatkossakin pääosin henkilöautoiluun, tulee ilmastotavoitteiden sekä liikkumisen tasa-arvoisuuden vuoksi kehittää kutsuhjaukseen perustuvia liikkumispalveluja, kuten juuri käynnistetty MUKKE-hanke.

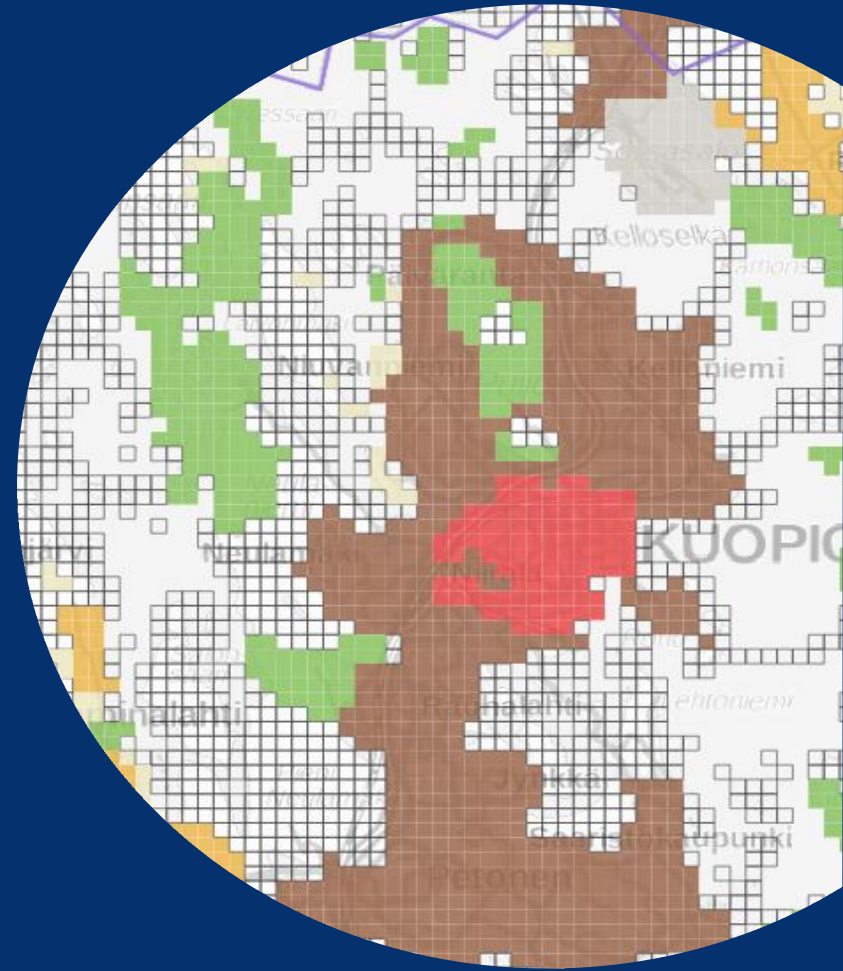
Kuntaparityöpaja:

- Tahkon joukkoliikenneyhteyden parantaminen.

Kuopion seudun maakuntakaava hyv. 2006, vahv. 2008 :

- Siilinjärvi-Viinijärvi-radan sähköistäminen ja kehittäminen henkilöliikenteelle kytkisi Nilsiään ja Tahkovooren matkailualueen raideliikenteen piiriin.

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö



Ydinsisältö kiteytettynä

Kaupunkiseutus suunnitelman keskeinen sisältö

1. Kaupunkiseutus suunnitelmassa 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 liikunnan edistämiseksi. Samalla parannetaan Suonenjoen, Tuusniemen, Leppävirran ja Lapinlahden kiinteämpää kytkeytymistä ydinalueeseen.
5. Kaupunkiseutus suunnitelmassa tunnistetaan seudun kokonaiskehityksen kannalta olennaiset kysymykset alue- ja yhdyskuntarakenteen ohjauksessa.
6. Kaupunkiseutus suunnitelmassa osoitetaan merkittävimmät, vuoteen 2030+ mennessä toteutuvat uudet alueet sekä pidemmän tähtäimen kehittämispotentiaali- ja selvitysalueet.
7. Kaupunkiseutus suunnitelmassa tunnistetaan seudun viherrakenne sekä tarkastellaan sen eheyttä, monimuotoisuutta sekä kytkeytyneisyyttä suunnittelutason edellyttämällä tavalla.
8. Kaupunkiseutus suunnitelmassa tuodaan esille virkistys- ja matkailun kannalta tärkeitä paikallisia vahvuuksia ja niiden muodostamaa kokonaisuutta.
9. Kaupunkiseutus suunnitelmassa tunnistetaan sen toteuttamista tarkentavia ja edistäviä jatkotoimenpiteitä.
10. Toteuttamisen seurannan tulisi keskittyä ydinkaupunkialueelle, jossa tehtävillä toimenpiteillä on eniten vaikuttavuutta kestävä yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisedellytyksiin.

Keskusverkko

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Keskusverkko

Kaupunkiseutus suunnitelman suunnitteluperiaatteiden mukaan kasvu osoitetaan keskuksiin. Tämän takia on syntynyt tarve tarkastella kaupunkiseudun keskusverkkoa ja myös luokitella keskuksia.



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 Nilsiä. 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); Käärmelahti (Maaninka); Syvänniemi (Karttula); Tahko (Nilsiä). Lisäksi alakeskusmerkinnällä on osoitettu Sorsakoski, Oravikoski ja Timola (Leppävirta); Iisvesi (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 asutustiivistymä/ kylärakenne tai aktiivinen kyläyhdistys.

KYLÄ, JOKA SIJAITSEE SEUTULINJAN REITIN VARRELLA

Merkinnällä (kylän nimen korostaminen) osoitetaan seutulinjän varrella sijaitsevat kylät, joilla liikenteellisen sijaintinsa perusteella on kehittämispotentiaalia. Kehittämispotentiaaliin vaikuttavat joukkoliikenteen palvelutaso ja matka-aika.



KSS Suunnitteluperiaatteet:

- Koko kaupunkiseudulla kasvu osoitetaan keskuksiin tukemaan joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä ja parantamaan palvelujen saavutettavuutta myös kävellen ja pyörällä.
- Ydinkaupunkialueen lisäksi myös seudun muita keskuksia vahvistetaan seudun aluerakenteen monikeskuksisuuden tukemiseksi, kaupunkiseudun tasapainoisen kehityksen turvaamiseksi ja lähipalvelujen säilyttämiseksi.

Maakuntakaavoitus:

- Maakuntakaavoja laadittu eri mittakaavoissa: Kuopion seudun maakuntakaava, 1:100 000; Pohjois-Savon maakuntakaava 2030, 1:200 000. Kylien käsittely eri maakuntakaavoissa ei ole yhteismitallista → Tarkastelutarve KSS:ssa yhtenäisin periaattein.

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Keskusverkko: Palvelukylät



PALVELUKYLÄ

Merkinnällä on osoitettu kylät, joissa on koulu.



KYLÄ, JOKA SIJAITSEE SEUTULINJAN REITIN VARRELLA (kylän nimi luettelossa lihavoitu)

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

Kuopio

- Kurkimäki
- Kaislastenlahti (Länsirannan kylät)
- Pellesmäki-Vehmasmäki (Etelä-Kuopion kylät)
- Kylmälahti-Vehkalampi
- Pajulahti (Nilsinä)
- Palonurmi (Nilsinä)
- Pulkonkoski
- Pihkainmäki (Karttula)

Lapinlahti

- Paloinen
- Martikkala

Leppävirta

- Konnuslahti
- Kurjala

Siilinjärvi

- Pöljä
- Kuuslahti
- Kehvo
- Kasurila
- Hamula

Suonenjoki

- Lempyy



PALVELUVERKON YHTEISSUUNNITTELUTARVE, KUNTARAJAN YLITTÄVÄ
Merkinnällä on osoitettu keskus-/kyläparit Kuuslahti-Pajulahti- ja Hamula-Käärmelahti.

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Keskusverkko: Muut kylät



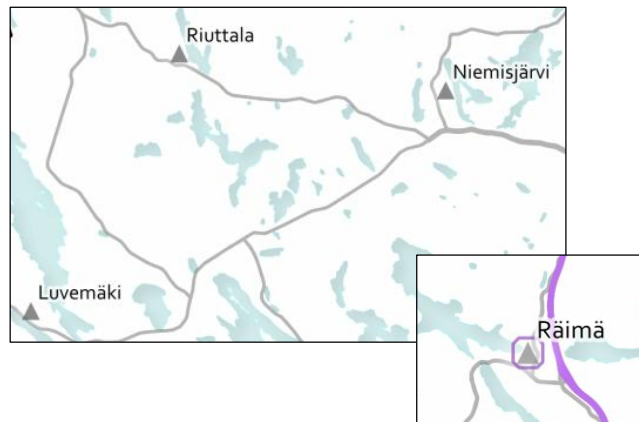
KYLÄ

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



KYLÄ, JOKA SIJAITSEE SEUTULINJAN REITIN VARRELLA

Merkinnällä osoitetaan seutulinjaa varrella sijaitsevat kylät, joilla liikenteellisen sijaintinsa perusteella on kehittämispotentiaalia. Kehittämispotentiaaliin vaikuttavat joukkoliikenteen palvelutaso ja matka-aika. (kylän nimi luettelossa lihavoitu)



Kuopio

- Maaninka: Kinnulanlahti, Ahkionlahti, Vianta, Tuovilanlahti, Tavinsalmi, Haatala, Keskisaari, Kurolanlahti, Leinolanlahti
- Karttula: Airaksela, Koskenkylä, Virmaanpää, Riuttala, Luvemäki
- Kuopion Länsirannan kylät: Haminalahti, Rytky, Lamperila, Hirvilahti ja Niemisjärvi
- Etelä-Kuopion kylät: Sotkaniemi, Puutossalmi, Kuhanen, Pihlaisenpää, Ritisenlahti
- Kallaveden itärannan kylät: Kurkiharju, Karhonsalmi (Vaajasalo)
- Riistavesi: Vartiala, Savulahti
- Kuopio-Siilinjärvi: Jännevirta-Rissala, Ranta-Toivala
- Vehmersalmi: Kirnumäki, Puutosmäki, Räsälä, Rytökylä, Salmenranta
- Nilsiä: Haluna, Lastukoski, Murtolahti, Sankimäki, Vuotjärvi
- Juankoski: Västinniemi, Kaunisharju

Siilinjärvi

- Aappola, Koivumäki, Koivusaari, Kolmisoppi, Kumpunen, Lehdonkylä, Räämä
- Kuopio-Siilinjärvi: Jännevirta-Rissala

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Keskusverkko: Muut kylät



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.



KYLÄ, JOKA SIJAITSEE SEUTULINJAN REITIN VARRELLA

Merkinnällä osoitetaan seutulinjaa varrella sijaitsevat kylät, joilla liikenteellisen sijaintinsa perusteella on kehittämispotentiaalia. Kehittämispotentiaaliin vaikuttavat joukkoliikenteen palvelutaso ja matka-aika. (kylän nimi luettelossa lihavoitu)

Leppävirta

- Paukarlahti
- Kotalahti-Laitilanniemi
- Tuppurinmäki (kauppa)
- Mustinsalo-Niinimäki
- Mustinmäki (Orinoron lähtöpaikka)
- Puponmäki
- Sarkamäki
- Näädänmaa-Soinilansalmi

Suonenjoki

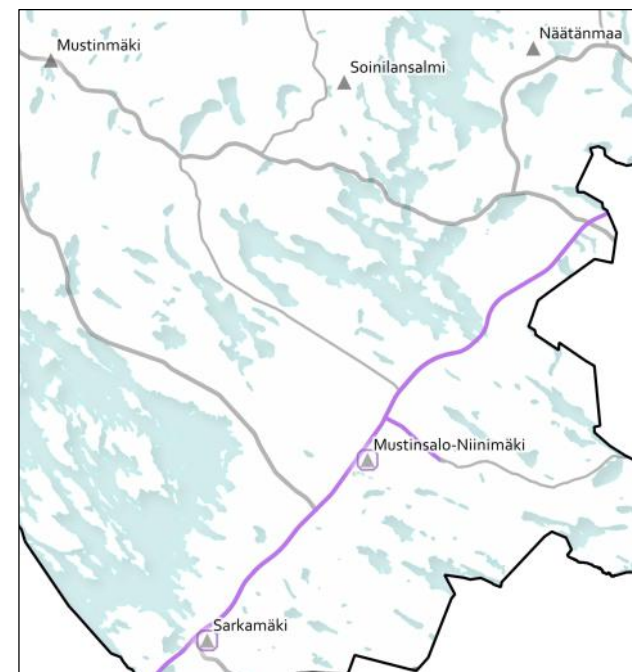
- Suontee
- Rieponlahti-Käpysalo
- Halolanmäki

Lapinlahti

- Mäntylahti
- Pajujärvi
- Taipale
- Korpinen (Korpijärvi)
- Tölvä
- Syväripää

Tuusniemi

- Tuusjärvi-Hiidenlahti
- Paakkila
- Kosula (kauppa)
- Laukka-aho (kysyntää)

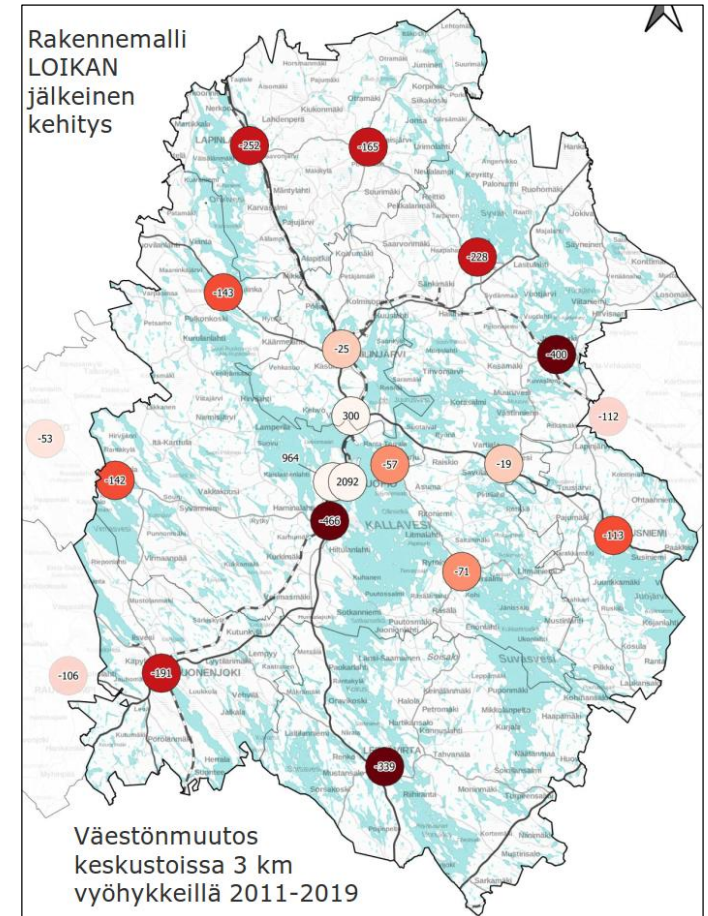


Kaupunkiseudun keskusten nettokasvu

Suunnitelman sisältö

Kaupunkiseudun keskusten nettokasvu

- Pohjois-Savossa kasvun veturina toimii maakuntakeskus Kuopio lähialueineen (= Kuopion kaupunkiseutu). Kaupunkiseutusuunnitelmassa tavoitellaan koko suunnittelualueella keskusten vahvistumista ja kasvua. Mitoituksen lähtökohtana on 18 200 asukkaan ja 7 000 työpaikan nettolisäys suunnittelualueen keskuksiin vuoteen 2035 mennessä.
- Kaupunkiseutusuunnitelmassa kasvuodotus perustuu Kuopion ja Siilinjärven keskustojen ja keskeisten taajamien muodostaman ydinkaupunkialueen kasvuun. Suunnitelmassa on varauduttu siihen, että noin 90 % keskusten nettokasvusta (asukkaat ja työpaikat) sijoittuu ydinkaupunkialueelle, jossa on myös eniten kysyntää.
- Myös muita seudun 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 keskuksat) sijoittuu noin 10 % keskusten nettokasvusta. Tästä kasvusta noin 60 % on suunnattu kehysalueen pääkeskuksiin (mm. Suonenjoki, Lapinlahti, Leppävirta ja Tuusniemi).
- Kehysalueen keskusten osalta väestökasvuodotusta voidaan pitää tavoitteellisena, mutta seudun kokonaiskasvun valossa ei kuitenkaan ylioptimistisena. Kaupunkiseudun työpaikkojen kasvutavoitetta (7 000) madallettiin aiempaan rakennemalliin LOIKKA 2030 (13 000) nähden.
- Kaupunkiseudun asukasmäärän kasvutavoite on osaltaan johdettu Pohjois-Savon kaupan maakuntakaavasta 2030, jossa koko maakunnan väestötavoite on 260 000 asukasta. Vireillä olevassa Pohjois-Savon maakuntakaavassa (2. vaihe) vaihtoehdon VE2 Rohkea kasvaja väestötavoite on sama kuin kaupan maakuntakaavassa. KSS-suunnittelualueen (MAL-sopimuskuntien) väestötavoite koko maakunnan väestötavoitteesta vuonna 2030 on 186 000 asukasta.



Kuva: Kaupunkiseudun alueella kasvu on keskittynyt Kuopion ja Siilinjärven muodostamalle ydinkaupunkialueelle ja seudun pääkeskuksiin, kun muilla alueilla tapahtuu väestön vähenemistä.⁴⁰

Suunnitelman sisältö

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-Pykarinkylä) | 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 |

Kuopio ja Pohjois-Savo saivat suurimman muuttovoiton yli seitsemäänkymmeneen vuoteen

Tilastokeskuksen mukaan Kuopio ja Pohjois-Savo onnistuivat siinä, missä Helsinki ja Uusimaa hävisivät eniten. Pohjois-Savon muuttovoitto oli viime vuonna 707 ihmistä.



Kuopio ja Pohjois-Savo pärjäsivät muuttoliiketilastoissa parhaiten yli 70 vuoteen. Kuva: Timo Turpeinen / Yle

PEKKA NIIRANEN

27.5. 10:44



Pohjois-Savoon ja Kuopioon on muuttanut ennätysmäisen paljon ihmisiä.

Tilastokeskuksen perjantaina julkaistun [tilaston](#) mukaan maakunnan muuttovoitto oli viime vuonna 707 ihmistä, mikä on määrällisesti suurin muuttovoitto yli 70 vuoteen.

Suurin häviö oli Uudenmaan maakunta, joka menetti historiallisesti väestöään muualle Suomeen, yhteensä 2 461 asukasta. Tilastokeskuksen mukaan kyseessä on ensimmäinen kerta ainakin 70 vuoteen.

YLE 27.5.2022

Kunnista Kuopio kakkosena

Kuntien välisessä muuttoliikkeessä toiseksi tuli Kuopio heti Tampereen jälkeen. Tampereen muuttovoitto oli 1 816 ihmistä, kun taas Kuopion muuttovoitto oli 1 081.

Tilastokeskuksen mukaan Kuopion muuttovoitto on määrällisesti suurin yli 70 vuoteen.

Muuttotappiollisin kunta oli Helsinki, joka menetti viime vuonna 4 210 asukasta.

Pirkanmaan ja Pohjois-Savon muuttovoitot suurimmat yli 70 vuoteen

Maakuntien välisessä muuttoliikkeessä seitsemän maakuntaa sai muuttovoittoa vuonna 2021. Määrällisesti suurimman muuttovoiton sai Pirkanmaan maakunta, 3 375 henkilöä. Seuraavaksi suurimmat muuttovoitot saivat Varsinais-Suomi, 1 155 henkilöä ja Pohjois-Savo, 707 henkilöä.

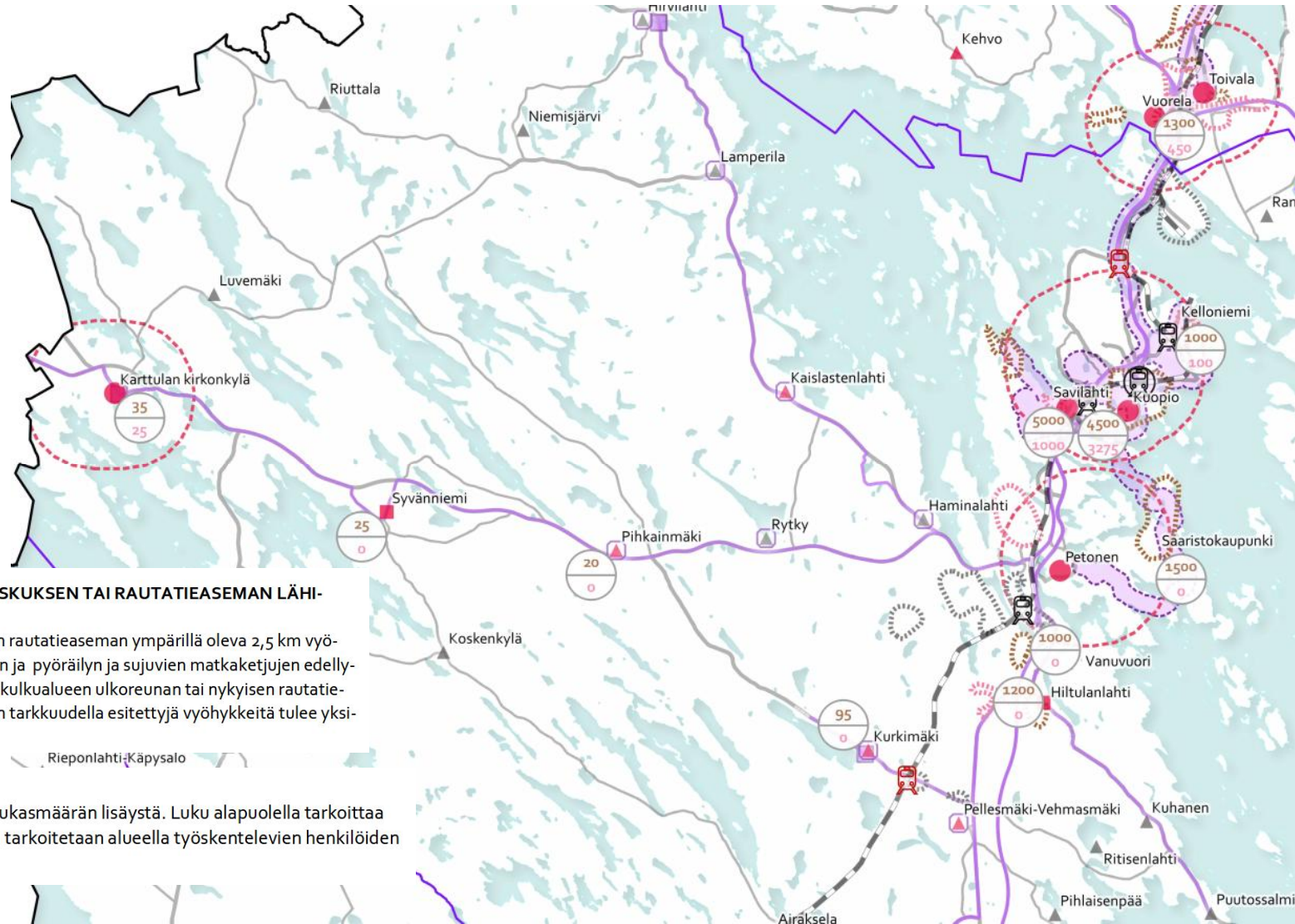
Pirkanmaan ja Pohjois-Savon muuttovoitot olivat määrällisesti suurimmat yli 70 vuoteen. Lapin maakunta sai ensimmäisen kerran vuoden 1962 jälkeen muuttovoittoa, 86 henkilöä.

Muuttovoitollisia kuntia eniten vuoden 1992 jälkeen, Kuopion muuttovoitto suurin yli 70 vuoteen

Kuntien välisessä muuttoliikkeessä muuttovoitollisten kuntien määrä oli 127. Määrä on suurin vuoden 1992 jälkeen. Vuonna 2019 kuntien välinen muuttoliike oli voitollinen vain 54 kunnassa.

Määrällisesti eniten muuttovoittoa sai Tampere (1 816 henkilöä), Kuopio (1 081 henkilöä) ja Oulu (811 henkilöä). Kuopion muuttovoitto oli määrällisesti suurin yli 70 vuoteen. Suhteellisesti tarkastellen vähintään 10 000 asukkaan kunnista muuttovoitollisimpia olivat Sipoo, Tuusula, Kauniainen ja Kaarina

Teemakartta 1: Keskusverkko ja kasvuluvut



ENSISIJAISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE: PÄÄKESKUKSEN TAI RAUTATIEASEMAN LÄHI-VYÖHYKE

Merkinällä on osoitettu pääkeskusten/ 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). Seutusunnittelun tarkkuudella esitetyjä vyöhykkeitä tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkentaa.



KESKUKSEN KASVULUVUT

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

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Alue- ja yhdyskuntarakenne: nykyinen rakenne

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, Peto- sessa, 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.

NYKYISELLÄÄN SÄILYVÄ TAI PIENIN TOIMENPITEIN KEHITETTÄVÄ ALUE: TIIVIIN KYLÄASUTUKSEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu nykyiset kylämäisen rakentamisen alueet. Kasvavien taajamien lieve-alueilla tulisi kiinnittää huomiota yhdyskuntarakenteen hajautumisen hallintaan: alueiden pirstaloitumisen (hajanaiset pientaloalueet, pirstalaiset luonnonalueet) estämiseen ja omaleimaisuuden heikkenemiseen.

NYKYISELLÄÄN SÄILYVÄ TAI PIENIN TOIMENPITEIN KEHITETTÄVÄ ALUE: VÄLJÄN KYLÄASUTUKSEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu väljän kyläasutuksen alueet.

Alue- ja yhdyskuntarakenteen tarkasteluissa perustana on kaupunkiseudun nykyinen yhdyskuntarakenne, jota on SYKEN YKR-aluejaon (250 x 250 m tilastoruutu) perusteella luokiteltu mm. mm. rakennustehokkuuden, rakennusten käyttötarkoituksen ja väestömäärän mukaan.

Taajamat: YKR-taajamalla tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta. Keskeisimmät kriteerit taaja-asutuksen rajauksessa: rakennusten lukumäärä, kerrosala, väestömäärä ja näiden suhde toisiinsa ja lähiympäristöön etäisyydellä mitattuna. Yksittäisten taajaman reunoilla sijaitsevien, kerrosalaltaan isojen ja toiminannaltaan taajamaan liittyvät rakennukset huomioidaan osaksi taajamaa.

Kylämäistä yhdyskuntarakennetta kuvaavan aluejaon tavoitteena on esittää taajamien ulkopuolisen haja-asutusalueen rakennus- ja asutustihentymät, jotka perustuvat vakituiseen asutukseen. Kylät on jaettu kahteen luokkaan, 20-39 asukkaan pienkylät sekä yli 39 asukkaan kylät.

Kaupunkiseutusuunnitelman sisältö

Alue- ja yhdyskuntarakenne: nykyinen rakenne

Yhdyskuntarakenteen hallinnan kannalta vaikuttavuudeltaan merkittävimmät toimenpiteet tehdään ydinkaupunkialueella ja isoimmissa taajamissa.

Seudun suurimmissa taajamissa tulisi erityisesti edistää kaupunkirakenteen eheyttämistä ja täydennysrakentamista kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseksi. Samalla tuetaan tehokkaan ja hyvän palvelutason joukkoliikenteen järjestämisedellytyksiä.

Taajamia tiivistettäessä tulee huomioida erilaisten ympäristöjen omaleimaisuus – pyrkimys tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ei saa aiheuttaa omaleimaisen kaupunkikuvan vähenemistä.

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, Peto- sessa, Savilahdessa sekä Siilinjärven, Suonenjoen, Lapinlahden, Leppävuiran 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.

Taajamatoimintojen alueen määräys koskee kaupunkiseudun suurimpia pääkeskuksia ympäröiviä taajama-alueita. Taajama-alueina on osoitettu myös pienempiä taajamia esim. Muuruvesi, Oravikoski ja Syvänniemi, mutta hyvän palvelutason joukkoliikenteen järjestäminen näille alueille on epärealistista. Myöskään Juankosken, Maaningan, Karttulan, Melalahden, Vehmersalmen ja Niilsien keskustaajamat, jotka on osoitettu kaupunkiseutusuunnitelmassa pääkeskuksiksi, eivät ole määräyksen piirissä.

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 kestävä.

KSS suunnitteluperiaatteet:

- Taajamien täydennysrakentamista edistetään. Mahdollistetaan taajamissa yhä useammin kävelyn ja pyöräilyn valitseminen liikkumismuodoksi, suunnitellaan matkaketjut toimiviksi.

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Alue- ja yhdyskuntarakenne: nykyinen rakenne

NYKYISELLÄÄN SÄILYVÄ TAI PIENIN TOIMENPITEIN KEHITETTÄVÄ ALUE: TIIVIIN KYLÄASUTUKSEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu nykyiset kylämäisen rakentamisen alueet. Kasvavien taajamien lieve-alueilla tulisi kiinnittää huomiota yhdyskuntarakenteen hajautumisen hallintaan: alueiden pirstaloitumisen (hajanaiset pientaloalueet, pirstalaiset luonnonalueet) estämiseen ja omaleimaisuuden heikkenemiseen.

NYKYISELLÄÄN SÄILYVÄ TAI PIENIN TOIMENPITEIN KEHITETTÄVÄ ALUE: VÄLJÄN KYLÄASUTUKSEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu väljän kyläasutuksen alueet.

TUNNISTETTU KEHITTÄMISPOTENTIALI/ SELVITYSTARVE

Merkinnällä on osoitettu seuraavia vyöhykkeitä:

- Kuopio: Kaislastenlahti-Puutossalmi-vyöhyke (yhdyskuntarakenteen hallinta, kehittämisperiaatteiden selkeyttäminen; Kuopion keskustan läheistä maaseutuvyöhykettä)
- Seutualan ylittävä: Leppävirta/Timola-Varkaus -vyöhyke vt5-suunnassa (kehittämisperiaatteiden selkeyttäminen; Varkauden keskustan ja palveluiden läheisyys)
- Seutualan ylittävä: Leppävirta/Sarkamäki-Saahkarlahti-Varkaus-vyöhyke vt 23-suunnassa (kehittämisperiaatteiden selkeyttäminen; Varkauden keskustan ja palveluiden läheisyys)
- Seutualan ylittävä: Lapinlahti/Nerkoo-lisalmi-vyöhyke vt 5-suunnassa (kehittämisperiaatteiden selkeyttäminen; lisalmen keskustan ja palveluiden läheisyys)

MAL-sopimus:

- Tiivistyneen kaupunkirakenteen rinnalla asuminen sijoittuu maaseutukeskuksiin ja kyliin.
- Maaseudun elinvoimaa pyritään vahvistamaan ja palveluja turvaamaan.
- Maaseutualan taajamissa ja joukkoliikenneyhteyksien varrella selvitetään uudentyypisten pientaloalueiden toteuttamista.
- Maaseutuasumisen kehittämisessä hyödynnetään alueiden vahvuuksia ja huomioidaan niiden erityispiirteitä (kylät, rannat).

KSS suunnitteluperiaatteet:

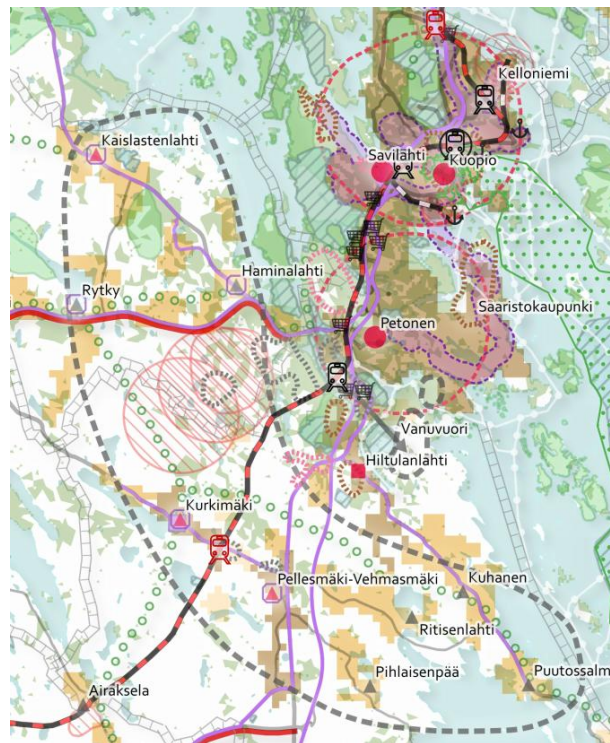
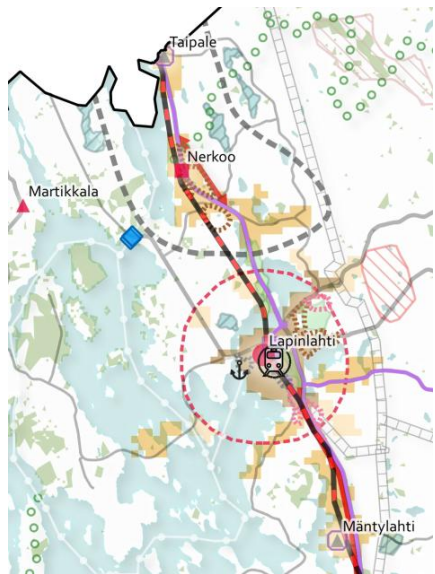
- Ydinkaupunkialueen reunavyöhykkeellä tulee selkeyttää kaupunkimaisena kehitettävän ja maaseutumaisena säilytettävän alueen rajaa.
- Yhdyskuntarakenteen tulee pysyä hallittuna myös ydinkaupunkialueen läheisillä maaseutualueilla (suunnittelutarvealueilla), joilla on kysyntää ja joiden vetovoima ja kasvupotentiaali perustuu osittain hyvään saavutettavuuteen henkilöautolla.



Kaupunkiseutusuunnitelman sisältö

Alue- ja yhdyskuntarakenne: nykyinen rakenne

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?

Ensisijaisesti kehitettävät ja uudet alueet

Kaupunkiseutusunnitelman sisältö

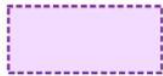
Ensisijaisesti kehitettävät ja uudet alueet

Merkittävä osa kasvusta ohjataan keskuksiin, joukkoliikennevyöhykkeille tai vahvan joukkoliikenneverkon palvelualueelle eli ns. ensisijaisesti kehitettäville alueille.



ENSISIJAJAISESTI 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). Seutusunnittelun tarkkuudella esitettävä vyöhykkeitä tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkentaa.



ENSISIJAJAISESTI 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 palvelun 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.
- Seudun asuntotuotanto on monipuolista (talotyyppi, hallintasuhteet, sijoittuminen) ja seudulla on riittävä ja kasvua tukeva kaava- ja tonttivaranto.
- Yhdyskuntarakenteen, asumisen ja palvelut tukevat toisiaan ja liikkuminen on turvallista ja kestävää.

KSS suunnitteluperiaatteet:

- Koko kaupunkiseudulla kasvu osoitetaan keskuksiin tukemaan joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiä ja parantamaan palvelujen saavutettavuutta myös kävelen ja pyörällä.
- Uusien alueiden tulee tukeutua nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä tukea etenkin ydinkaupunkialueella tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä.
- Täydennysrakentamista edistetään ja myös uusilla alueilla huolehditaan rakenteen tiiviyydestä ja tehokkuudesta. Mahdollistetaan taajamissa yhä useammin kävelyn ja pyöräilyn valitseminen liikkumismuodoksi, suunnitellaan matkaketjut toimiviksi.
- Kehysalueella asumisen painopisteen on perusteltua olla pääkeskuksissa (nykyisissä ja entisissä kuntakeskuksissa) sekä niiden läheisyydessä ja siten myös parempien joukkoliikenneyhteyksien piirissä.

Kaupunkiseutusuunnitelman sisältö

Ensisijaisesti kehitettävät ja uudet 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 SUURYKSIKKÖ

Paljon henkilöautoliikennettä aiheuttavat vähittäiskaupan suuryksiköt tulee kytkeä tehokkaan joukkoliikenteen piiriin.

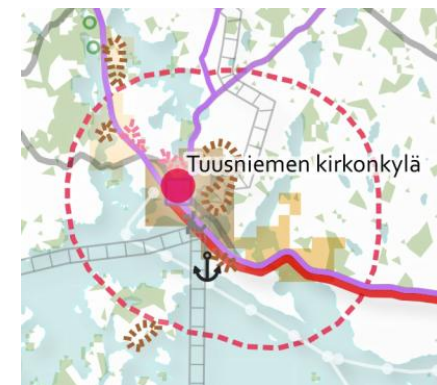
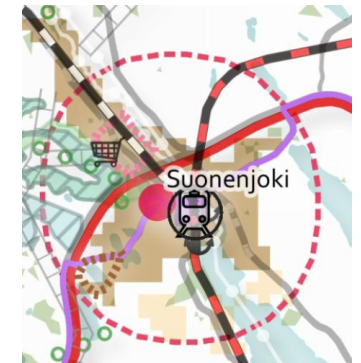
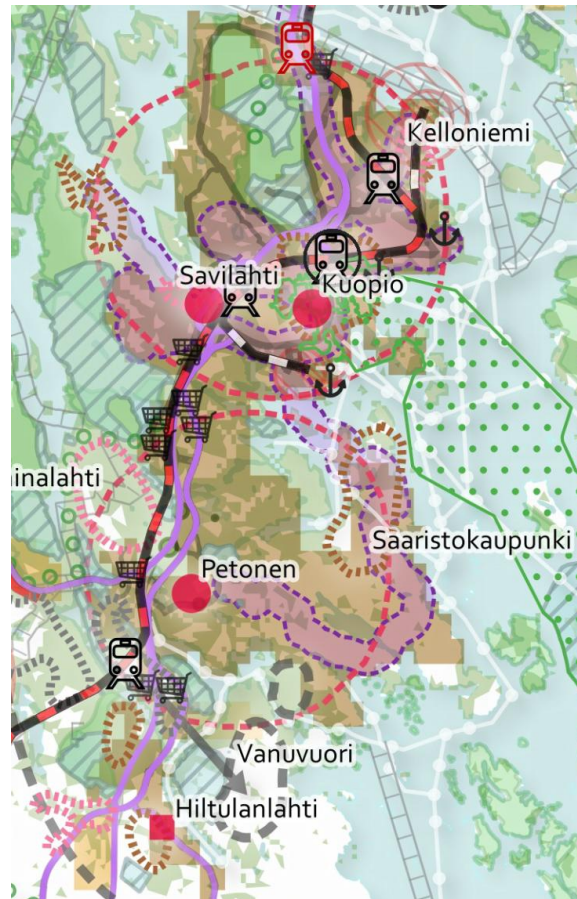
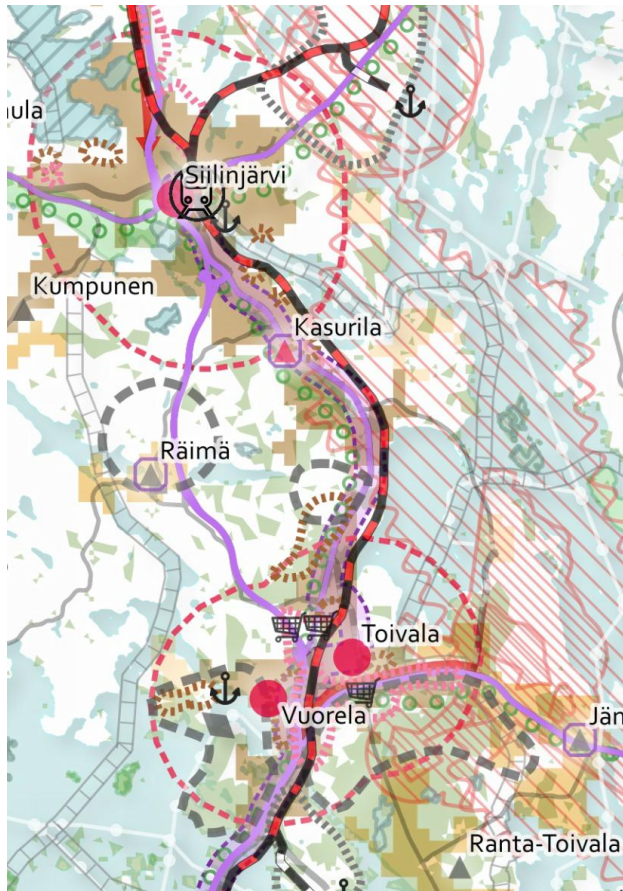
Kaupunkiseutusuunnitelmassa on pyritty osoittamaan elinkeinoelämälle uusia sijoittumispaikkoja kuntien maankäytön suunnitelmien mukaan. Sijoittumisalueita on profiloitu monipuolisiksi työpaikka-alueiksi sekä teollisuusalueiksi/ tilaa vaativien elinkeinotoimintojen alueiksi.

Suunnittelun aikana on noussut esille myös biotalouden merkitys sekä huoltovarmuus- ja omavaraisuuskysymykset erityisesti liikenneyhteyksien, energian (kuten tuulivoima, vety-, bio- ja kiertotalous) ja elintarvikkeiden (alkutuotanto, jatkojalostus) osalta.

Metsätalouden harjoittamiseen tarkoitettut alueet on huomioitu suunnitelmassa osana laajempaa viherverkkoa. Suunnitelmassa on osoitettu myös tuulivoiman tuotantoon potentiaaliset alueet maakuntakaavan mukaisesti.

Kaupunkiseutusunnitelman sisältö

Ensisijaisesti kehitettävät ja uudet alueet



Kuntakeskukset: uudet alueet vs. ensisijaisesti kehitettävät alueet

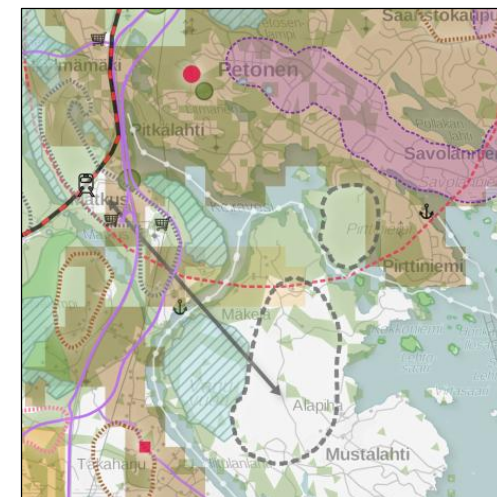
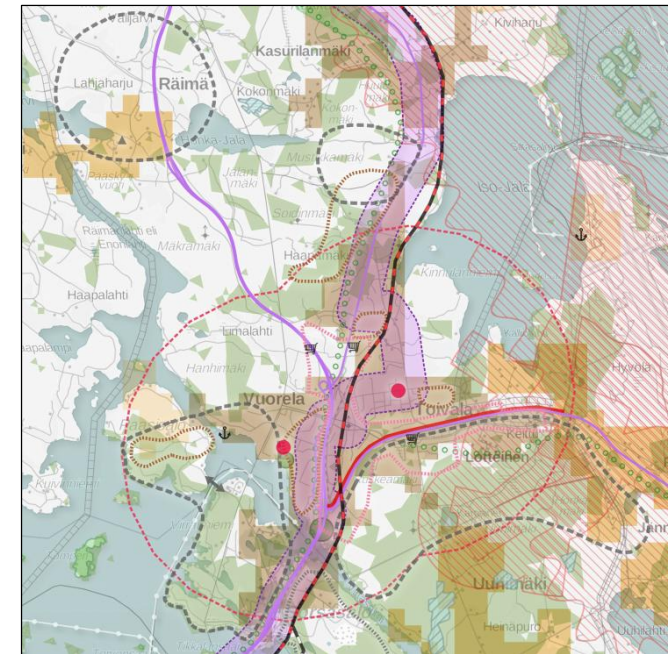
Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Ensisijaisesti kehitettävät ja uudet alueet



TUNNISTETTU KEHITTÄMISPOTENTIAALI/ SELVITYSTARVE

- Kaupunkiseutus suunnitelmassa on osoitettu myös alueita, joiden toteuttamiseen liittyy vielä epävarmuutta:
 - Ylikunnallinen: Kuopio-Siilinjärvi: Sorsasalo-Paasisalo → edellyttää kehittämissperiaatteiden 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 Nilsin keskustan välinen alue (Petäjälampi-Sieraniemi-Ruokosalmi) → alueella potentiaalia kehittämiseen pitkällä aikavälillä
 - Siilinjärvi: Räimä → alueella kehittämispotentiaalia asumiseen, sijoittuu seutulinjan varteen
 - Siilinjärvi: Viitonen-Säyneenjoki → alueella työpaikka-alueen kehittämispotentiaalia, sijoittuu mahdollisen myöhemmin toteutettavan runkobussilinjan vaikutusalueelle



Teemakartta 2a: Asuminen, työpaikat Aluerajaus: koko kaupunkiseudun alue

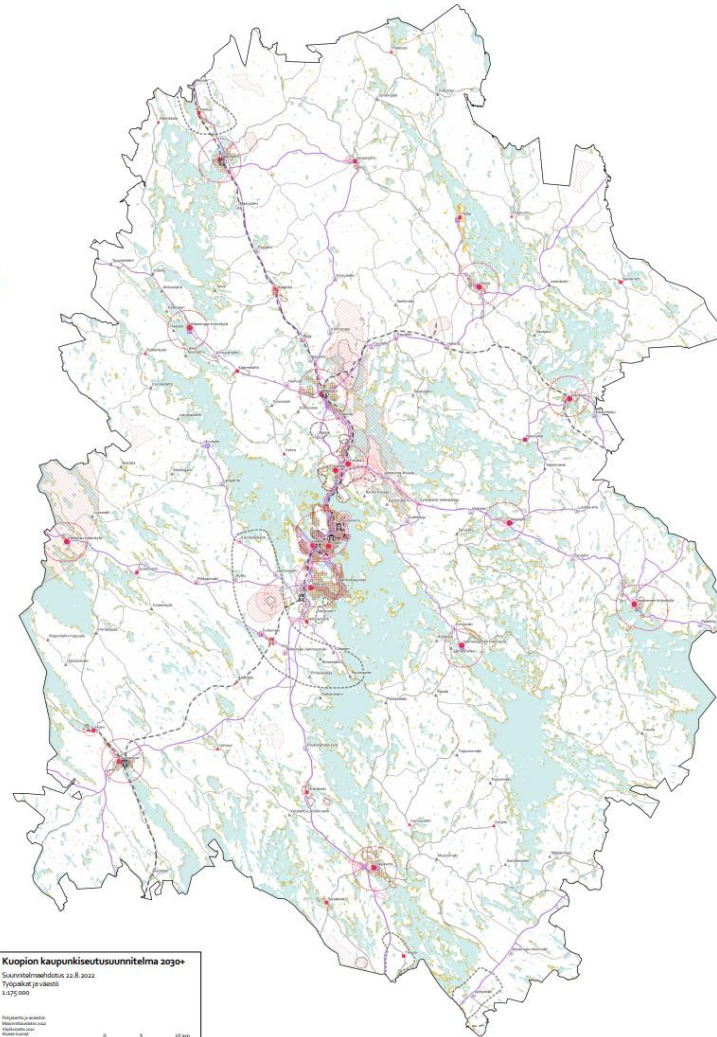
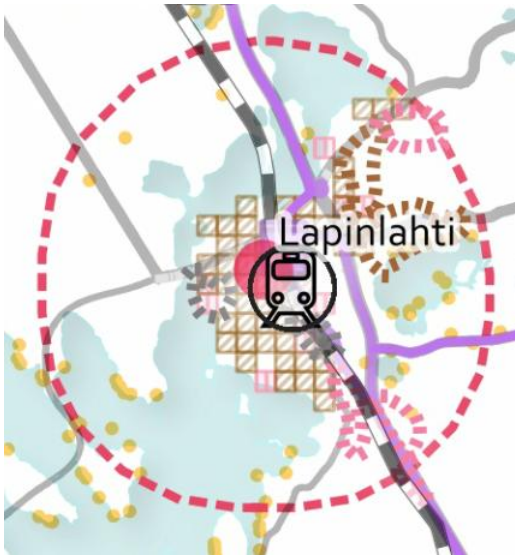
Ensisijaisten kehittämisvyöhykkeiden ja uusien alueiden tukeutuminen nykyiseen rakenteeseen:



YLI 20 ASUKASTA/TILASTORUUTU (NYKYTILA)



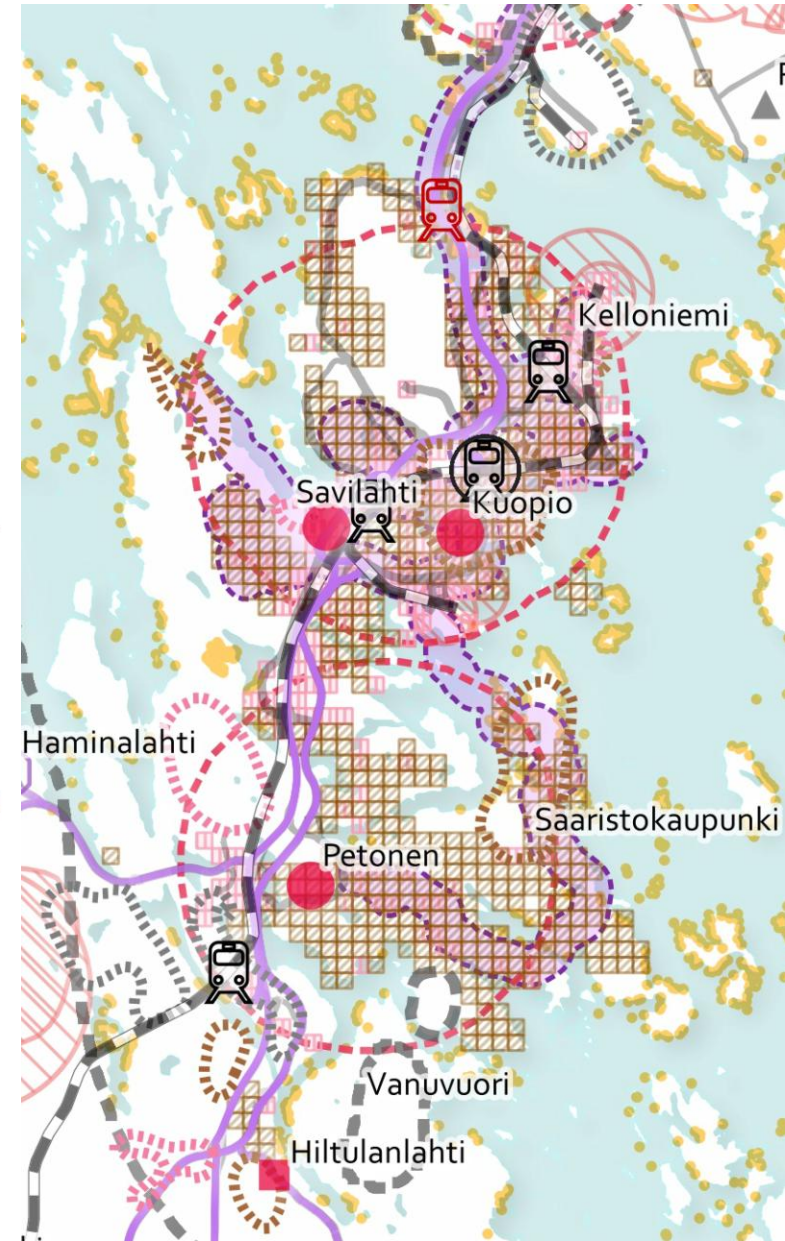
YLI 20 TYÖPAIKKAA/TILASTORUUTU (NYKYTILA)



Kuopion kaupunkiseutusuunnitelma 2030+
Suunnitelmaohjeita 22.8.2022
Työpöytäprojekti
1:25 000

Maanmittauslaitos
Maankäyttö- ja rakennuskeskus
Maankäytön ja rakennusosasto
Rakennus- ja ympäristöosasto

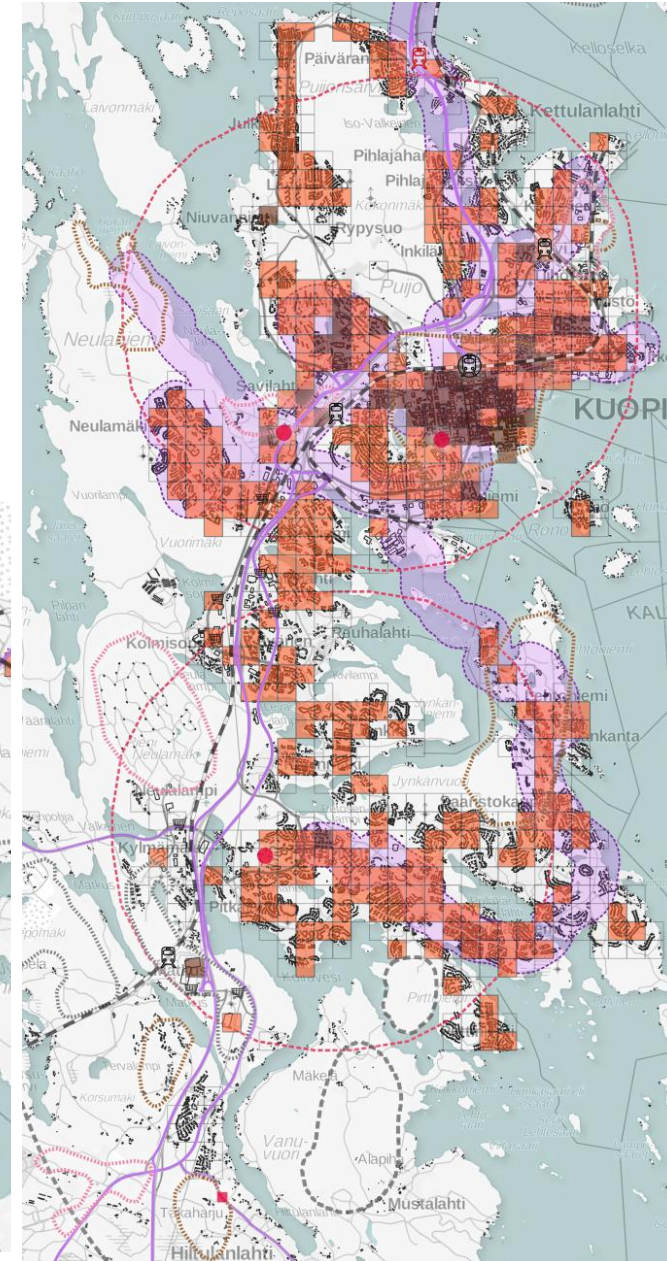
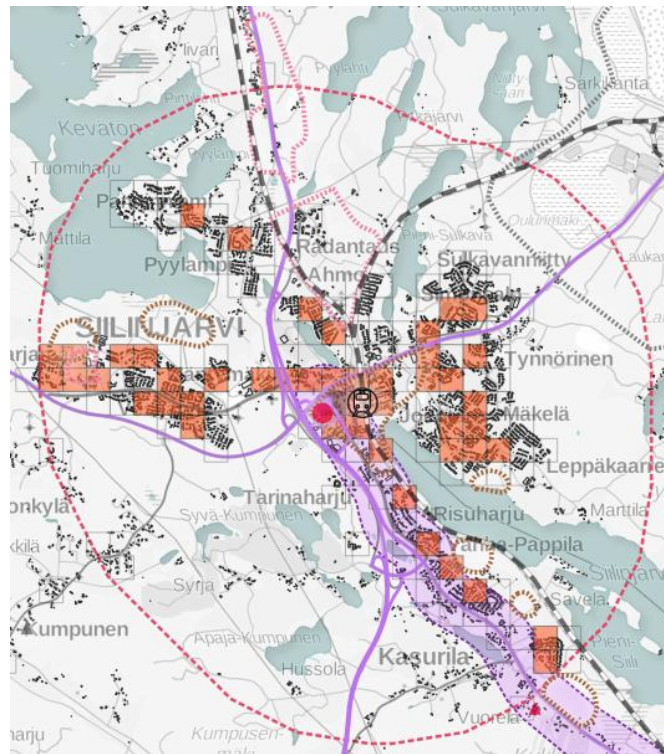
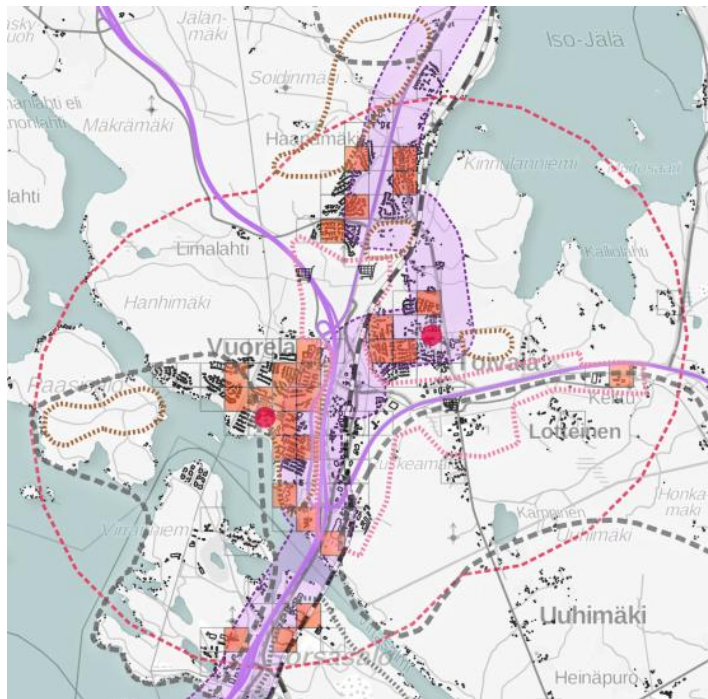
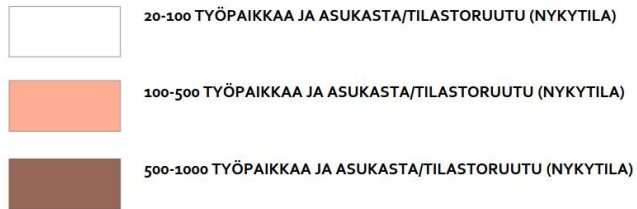
0 10 20 km



Teemakartta 2b: Asuminen, työpaikat

Aluerajaus: ydinkaupunkialue

Ensisijaisten kehittämisyöhykkeiden ja uusien alueiden suhde nykyiseen rakenteeseen ydinkaupunkialueella:



Maankäyttö ja joukkoliikennejärjestelmä

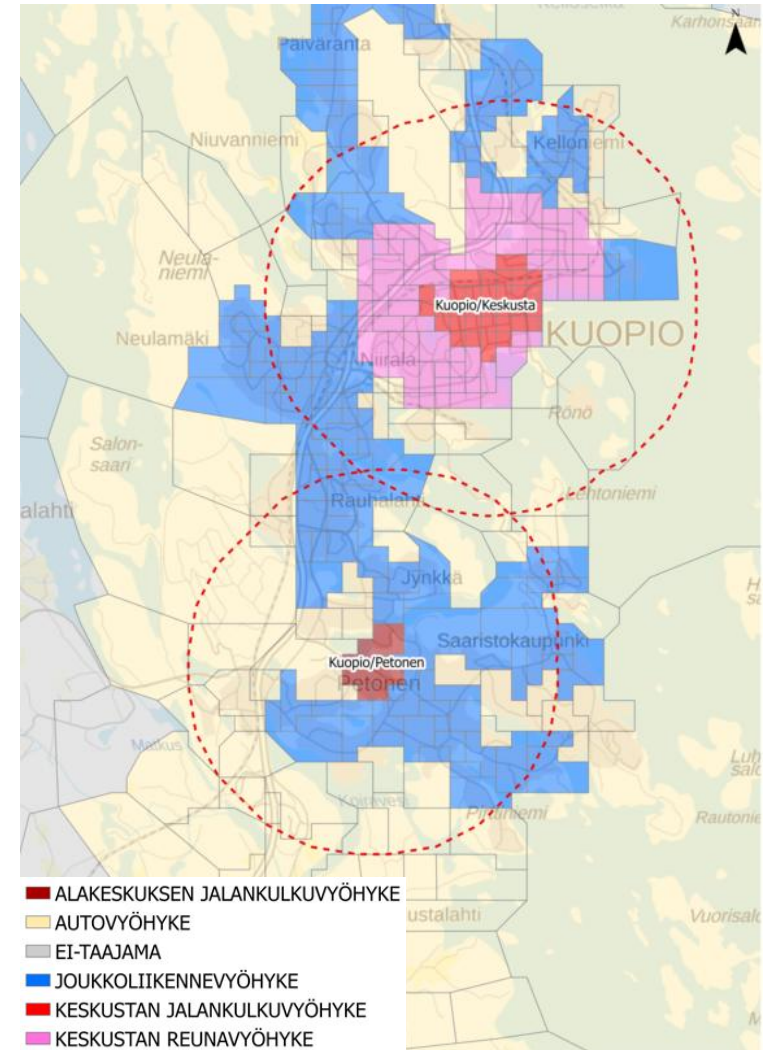
Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Maankäyttö ja joukkoliikennejärjestelmä

- Kuopion kaupunkiseudulle on aiemmin laadittu liikennemalli, KUOMA. Liikennemallin taustatietona ja kulkutapamallin muuttujina on hyödynnetty yhdyskuntarakenteen vyöhykkeitä, jotka erottelevat yhdyskuntarakenteen jalankulku-, joukkoliikenne- ja autovyöhykkeiksi.
- Mallin avulla voidaan arvioida maankäytön ja liikennejärjestelmän muutosten vaikutuksia matkojen määrään, kulkutapajakaumaan sekä matkojen pituuteen ja liikennesuoritteisiin. Liikennemallin avulla voidaan tuottaa liikenne-ennusteita erilaisiin liikenteen ja maankäytön suunnittelun tarpeisiin.
- LJS- ja KSS 2030+ -suunnitelmien laatimisen yhteydessä laadittiin kolmesta maankäyttöskenaariosta Kuopion seudun liikennemallia hyödyntäen vaikutustarkasteluja (Ramboll 5-6/2021).
- Skenaarioiden vertailemiseksi keskenään niiden vaikutuksia peilattiin työlle asetettuihin tavoitteisiin. Liikennemalli osoittaa, että maankäytön sijoittamisella on merkittävä vaikutus liikennesuoritteisiin ja sitä kautta päästöjen kehitykseen seudulla.
- Malli myös osoittaa, että kehittämällä joukkoliikennettä, esimerkiksi nopeuttavin toimenpitein, kulkutapajakaumaan on mahdollista vaikuttaa. Väestön sijoittaminen joukkoliikenteen kannalta optimaalisesti tukee myös kävelyä ja pyöräilyä.
- Maankäytön sijoittamisessa tehtävät päätökset vaikuttavat vuosikymmenien ajan, joten haluttua kehityssuuntaa tulisi tukea mahdollisimman vahvasti jo nyt.

| 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 pysäkillä enintään 250 m |
| joukkoliikennevyöhyke | ruudut, joissa joukkoliikenteen vuoroväli on enintään 30 min ja kävelyetäisyys pysäkillä enintään 250 m |
| autovyöhyke | taajama-alueet, jotka eivät täytä muiden vyöhykkeiden kriteerejä |

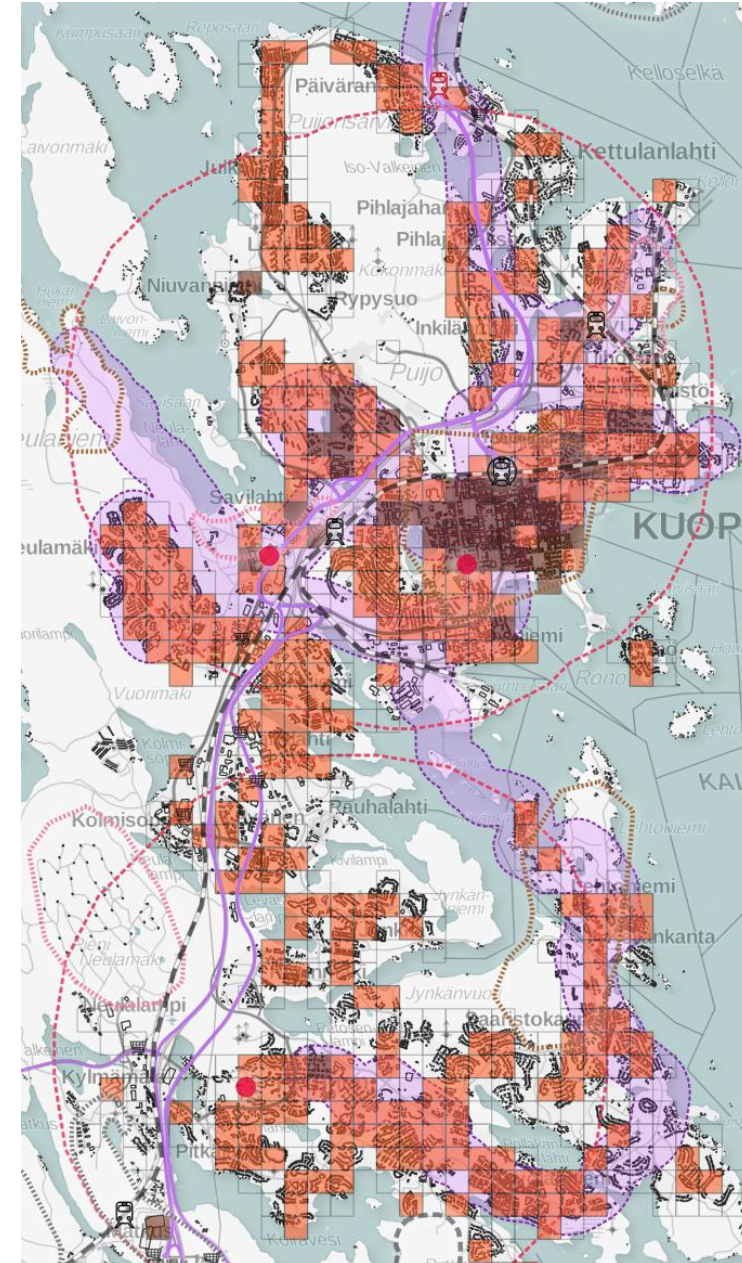
250 metrin ruudukolle laadittu yhdyskuntarakenteen vyöhykejako sekä yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden kriteerit Kuopion seudulla KUOMA-mallissa.



Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Maankäyttö ja joukkoliikennejärjestelmä

- Ydinkaupunkialueen joukkoliikennejärjestelmä perustuu suunnitelmassa runkobussilinjoin ja niitä täydentäviin paikallisliikenteen linjoin.
- Runkobussijärjestelmällä tavoitellaan nopeutta, tehokkuutta ja laatua, mikä houkuttelee käyttämään joukkoliikennettä nykyistä enemmän. Runkobussilinjat osoitetaan kaupunkiseutusunnitelmassa runkobussiselvityksen (WSP) valmiusvaiheen (8/2022) mukaisesti.
- Runkobussilinjan vaikutusalue –merkintä pitää vielä sisällään vaihtoehtoisia reittejä ja reittien jatkeita. Vyöhykkeen raja-alue tarkentuu myöhemmin suunnittelun edetessä. Runkobussilinjat tulee määrittellä sitovasti, jotta joukkoliikennettä tukeva maankäyttö voidaan suunnitella niiden varaan.
- Maankäytön suunnittelussa tulee tukea runkobussilinjojen toteuttamisedellytyksiä. 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.
- Maankäytön jatkosuunnittelua varten tulisi seuraavissa vaiheissa selvittää maankäytön tiivistämistarve runkolinjojen varsilla: miten suuri runkobussilinjan vaikutusalueen väestöpohjan tulee olla, millä alueilla väestöpohja on riittävä jo nyt ja mille alueille tulisi erityisesti suunnata kasvua. Ensisijaiset maankäytön kehittämissuunnitelmat voivat tällä perusteella täsmentyä ja samalla päästään kiinni toteuttamisen vaiheistukseen.
- Runkobussilinjoilla ja liityntäratkaisulla tulisi varautua maankäytön kehittämiseen rautatieasemien ja mahdollisten tulevien seisakkeiden läheisyydessä.



Kaupunkiseutusuunnitelman sisältö

Maankäyttö ja joukkoliikennejärjestelmä

MAL-sopimus /joukkoliikenne:

- Tiivis ja toimiva kaupunkirakenne vähentää henkilöautoriippuvuutta ja liikkumistarvetta. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan erityisesti kaupunkiseudun taajamissa.
- Maaseutualueen taajamissa ja joukkoliikenneyhteyksien varrella selvitetään uudentyyppisten pientaloalueiden toteuttamista.

KSS suunnitteluperiaatteet /joukkoliikenne:

- Uusien alueiden tulee tukeutua nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä tukea etenkin ydinkaupunkialueella tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän kehittämistä.
- Mahdollistetaan taajamissa yhä useammin kävelyn ja pyöräilyn valitseminen liikkumismuodoksi, suunnitellaan matkaketjut toimiviksi.
- Seutukeskusten liikennepalveluita tukemaan ja haja-asutusalueille järjestetään julkisiin kuljetuksiin pohjautuvia kutsupohjaisia liikennepalveluita.



ENSISIJAJAISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE: PÄÄKESKUKSEN TAI RAUTATIEASEMAN LÄHI-VYÖHYKE

Merkinällä on osoitettu pääkeskusten/ 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). Seutusunnittelun tarkkuudella esitetyt vyöhykkeet tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkentaa.



RAUTATIEASEMA

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



UUSI/POTENTIAALINEN HENKILÖJUNALIIKENTEEN SEISAKE (ensimmäinen vaihe)

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



UUSI/POTENTIAALINEN HENKILÖJUNALIIKENTEEN SEISAKE (myöhempi vaihe)

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



ENSISIJAJAISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE: RUNKOBUSSILINJAN VAIKUTUSALUE

Merkinällä on osoitettu runkobussilinjan lähivaikutus-/palvelualue eli 300 metrin vyöhyke bus-sireitin molemmin puolin. Linjoina on esitetty:

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

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

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

SEUDULLINEN JOUKKOLIKENNELINJA / SEUTULINJA

Merkinällä on osoitettu sellaiset nykyiset paikallisiikennealueen joukkoliikennelinjat, joilla on mahdollisen koululaisliikenteen lisäksi muutakin joukkoliikennettä.

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

SEUTULINJAN PÄÄPYSÄKKI

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Maankäyttö ja joukkoliikennejärjestelmä

Bussiliikenteeseen liittyvät merkinnät



ENSISIJAJAISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE: PÄÄKESKUKSEN TAI RAUTATIEASEMAN 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). Seutus suunnittelun tarkkuudella esitetyt vyöhykkeet tulee yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tarkentaa.



ENSISIJAJAISESTI KEHITETTÄVÄ ALUE: RUNKOBUSSILINJAN VAIKUTUSALUE

Merkinnällä on osoitettu runkobussilinjan lähivaikutus-/palvelualue eli 300 metrin vyöhyke busireitin 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 vuorotarjonnan edellytyksenä on, että linjan varrelle sijoittuu riittävästi asukkaita ja työpaikkoja.

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

SEUDULLINEN JOUKKOLIIKENNELINJA / 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 seutulinjoiden palvelutasoa tulisi pyrkiä parantamaan kestävä liikunnan edistämiseksi. Työ- ja opiskelumatkat mahdollistavia seutulinoja liikennöi myös seudun muihin pääkeskuksiin Tuusniemelle, Varpaisjärvelle, Karttulaan, Maaninkaan, Riistavedelle, Vehmersalmelle sekä Kurkimäkeen.

KYLÄ, JOKA SIJAITSEE SEUTULINJAN REITIN VARRELLA

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



Ramboll

KSS suunnitteluperiaatteet /runkobussit:

- Ydinkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä perustuu runkobussilinjoin ja niitä täydentäviin, koko taajama-alueen kattaviin paikallisliikenteen linjoin.
- Runkobussijärjestelmällä tavoitellaan taajamajunaliikenne- ja kulkuväylien edullisemmin ja kattavammin nopeutta, tehokkuutta ja laatua, mikä houkuttelee käyttämään joukkoliikennettä nykyistä enemmän.
- Runkobussilinjat määritellään sitovasti, jotta joukkoliikennettä tukeva maankäyttö voidaan suunnitella niiden varaan.
- Joukkoliikennelinjaston kehittäminen aloitetaan toteuttamalla runkobussilinjat nykyisiin vilkkaimpiin liikennesuuntiin.
- Runkobussilinjoilla ja liittytäratkaisuilla varaudutaan maankäytön kehittymiseen rautatieasemien ja mahdollisten tulevien seisakkeiden läheisyydessä.

KSS suunnitteluperiaatteet /seutulinjat:

- Ydinkaupunkialueen ulkopuolisiin pääkeskuksiin ulottuvat säteittäisesti seudulliset päälinjat.
 - Tiheävuoroisimmat seutulinjat liikennöivät seudun suurimpiin taajamiin Leppävirralle, Suonenjoelle, Lapinlahteen, Nilsiään ja Juankoskelle.
- Muuta seutua palvelevat harvemmin liikennöivät seutulinjat, kaikille matkustajille avoin koululais- ja asiointiliikenne sekä kutsupohjainen liikenne.
 - Työ- ja opiskelumatkat mahdollistavia seutulinoja liikennöi myös seudun muihin pääkeskuksiin Tuusniemelle, Varpaisjärvelle, Karttulaan, Maaninkaan, Riistavedelle, Vehmersalmelle sekä Kurkimäkeen.

Kaupunkiseutusuunnitelman sisältö

Maankäyttö ja joukkoliikennejärjestelmä

Raideliikenteeseen liittyvät merkinnät



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 mahdolliseksi 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.

MERKITTÄVÄSTI PARANNETTAVA RAUTATIE

Merkinnällä on osoitettu Savonrata, jonka nopeuttamiseen ja kaksiraiteistamiseen varaudutaan. Parannettava osoitetaan myös Siilinjärvi-Viinijärvi-Joensuu-rata Pohjois-Savon maakuntakaava-ehdotuksen 2040, 2. vaihe mukaisesti.

MAL-sopimus:

- Seudun kunnat selvittävät kaupunkiseutusuunnitelmassa, miten maankäytön suunnittelulla voidaan tukea lähiraideliikenteen kehittämisen edellytyksiä.
- 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. Seudulla Kuopio ja Siilinjärvi muodostavat tiiviin työpaikka- ja palvelukeskittymän, jonka sisäinen toimivuus on entisestään parantunut. Suonenjoki, Tuusniemi, Leppävirta ja Lapinlahti ovat kiinteämmin kytkeytyneet ydinalueeseen.

KSS suunnitteluperiaatteet /raideliikenne:

- Kaupunkiseudulla ei heikennetä/ poissuljeta taajamajunaliikenteen toteuttamisen edellytyksiä. Taajamajunaliikenteeseen varaudutaan potentiaaaliltaan parhaimmilla seisakesijainneilla.
- 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.
- Houkuttelevan taajamajunaliikenteen toteutuminen edellyttää mittavia investointeja mm. valtion rataverkkoon, minkä vuoksi maankäytön kehittämisen ratkaisut eivät voi perustua raideliikenteen varaan.

Siniviherverkko

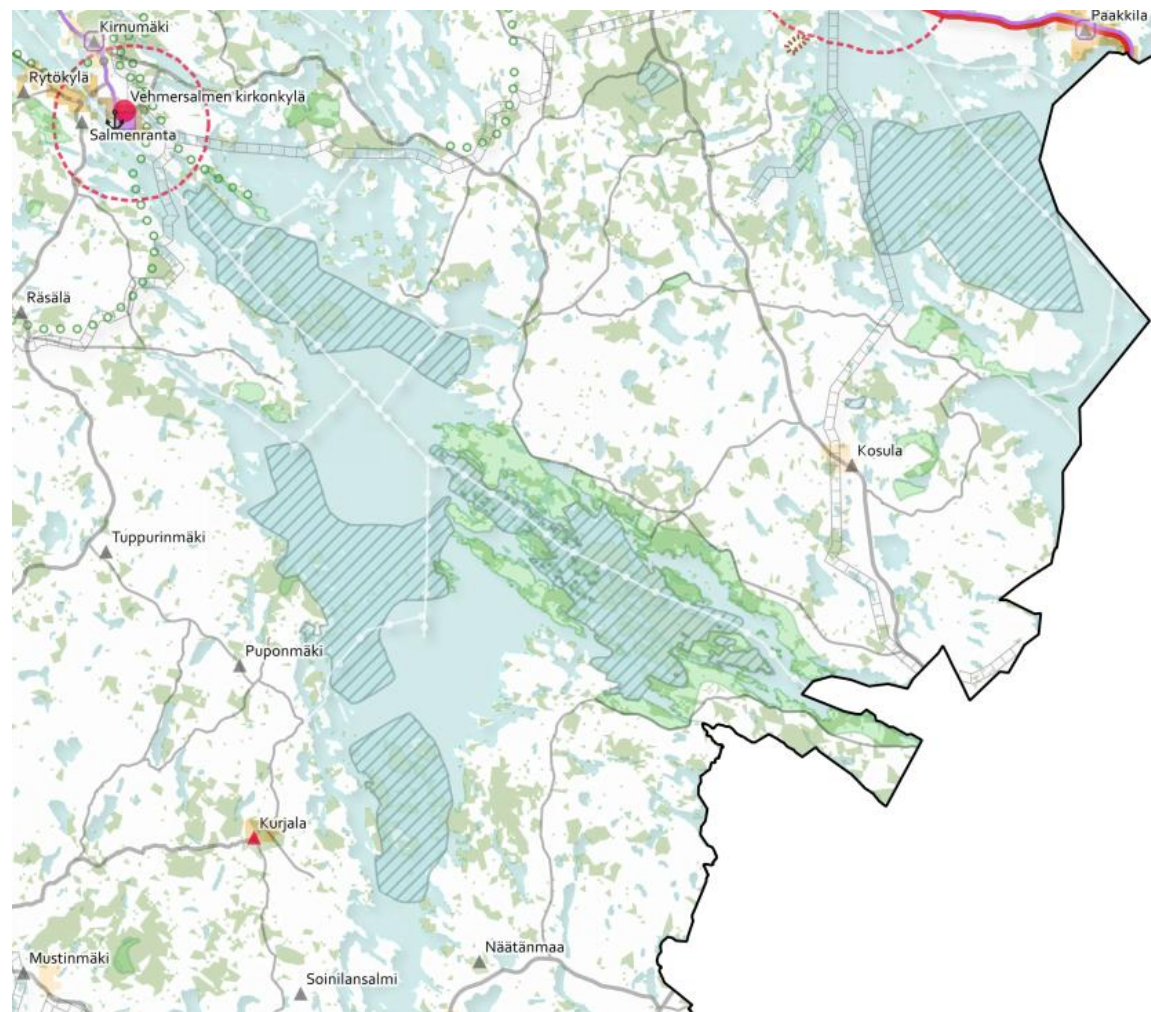
Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

Siniviherverkko

Suunnitelmaportilla 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 lahoppua. 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-verkostoon kuuluvat alueet.
- VIHERALUE**
Merkinnällä on osoitettu voimassa olevien maakuntakaavojen mukaiset virkistysalueet (VL), retkeily- ja ulkoilualueet (VR), maa- ja metsätalousvaltaiset alueet, joilla erityistä ulkoilun ohjaimistarvetta (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.

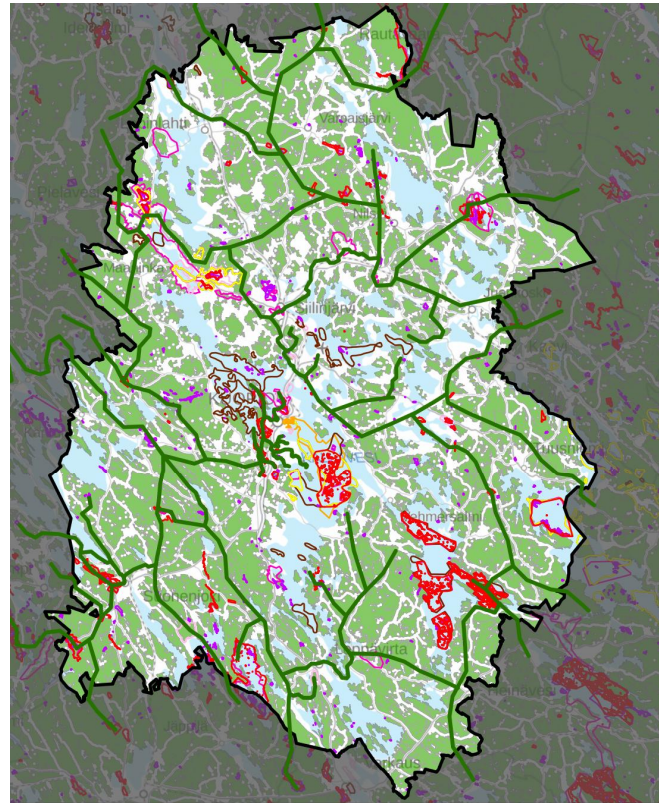


- LUONNON YDINALUEET (CORINE)**
Merkinnällä on osoitettu Corine-aineistoon perustuen luonnon ydinalueet maalla, joiden ytimen pinta-ala on vähintään 100 ha, kun niiden 250 m leveä reunavyöhyke on poistettu.
- KORKEAN MONIMUOTOISUUDEN LUONTOALUEET (ZONATION)**
Merkinnällä on osoitettu Zonation-aineistoon 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-verkostoon 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 KAUPUNKIPIUISTO**
- 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)
 - Nerkoo (Kuopio-lisalmi reitti; Onkivesi Nerkoonselkä -Nerkoonjärvi)
 - Ahkiolahti (Kuopio-lisalmi reitti; Maaninkajärvi-Onkivesi)
 - Kuivataipale (Sorsakoski-Suonenjoki reitti; Kuvansi-Paasvesi)
 - Saarikoski (Kiuruveden reitti; Haapajärvi Kiurujoki-Kiuruvesi Ruutananselkä)
 - Lastukoski (Kuopio - Syväri reitti; Vuotjärvi-Syväri)
 - Karjalankoski (Kuopio - Syväri reitti; Akonvesi-Koivukoski)
 - Juankoski (Kuopio - Syväri reitti; Akonvesi-Vuotjärvi)

Kaupunkiseutus suunnitelman sisältö

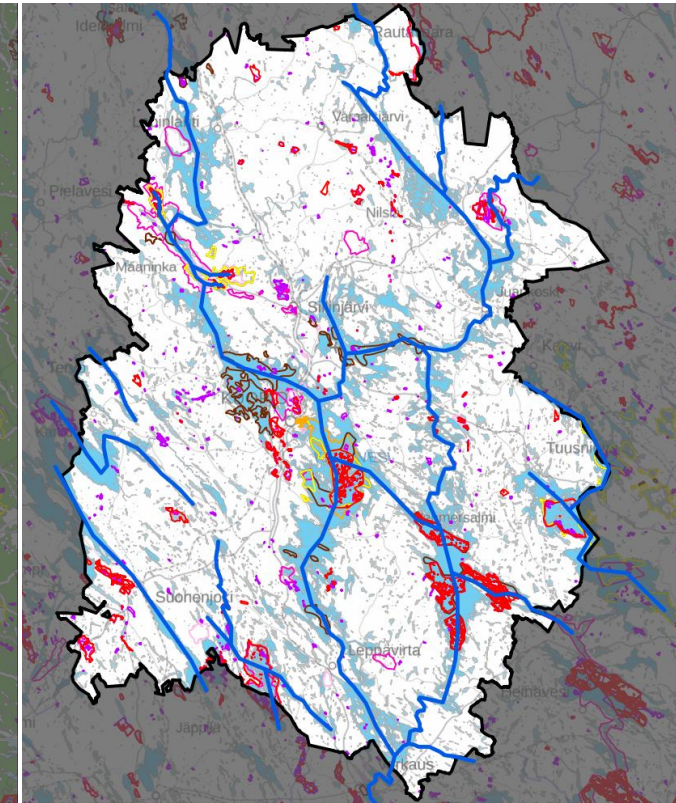
Siniviherverkko

- SYKE/EU: Eurooppalainen maanpeitteen seuranta: Corine-maanpeitekarttoitus.
- CORINE Land Cover 2018 kuvaa koko Suomen maankäyttöä ja maanpeitettä vuonna 2018.
- Luonnon ydinalueet, joiden ytimen pinta-ala on vähintään 100 ha, kun niiden 250 m leveä reunavyöhyke on poistettu.
- Aineisto sisältää Corinen maankäyttöluokat laidunmaat; pienipiirteinen maatalousmosaiikki; puustoiset pelto- ja laidunmaat; lehtimetsät; havumetsät; sekametsät; luonnonniityt; varvikot ja nummet; harvapuustoiset alueet; kalliomaat; niukkakasvustoiset kangasmaat, sekä sisämaan kosteikot maalla; sisämaan kosteikot vedessä; avosuot; merenrantakosteikot maalla; joet.
- Vesistöt: Makean veden järvet, tekojärvet, lammet sekä joet, keinotekoiset uomat ja purot.



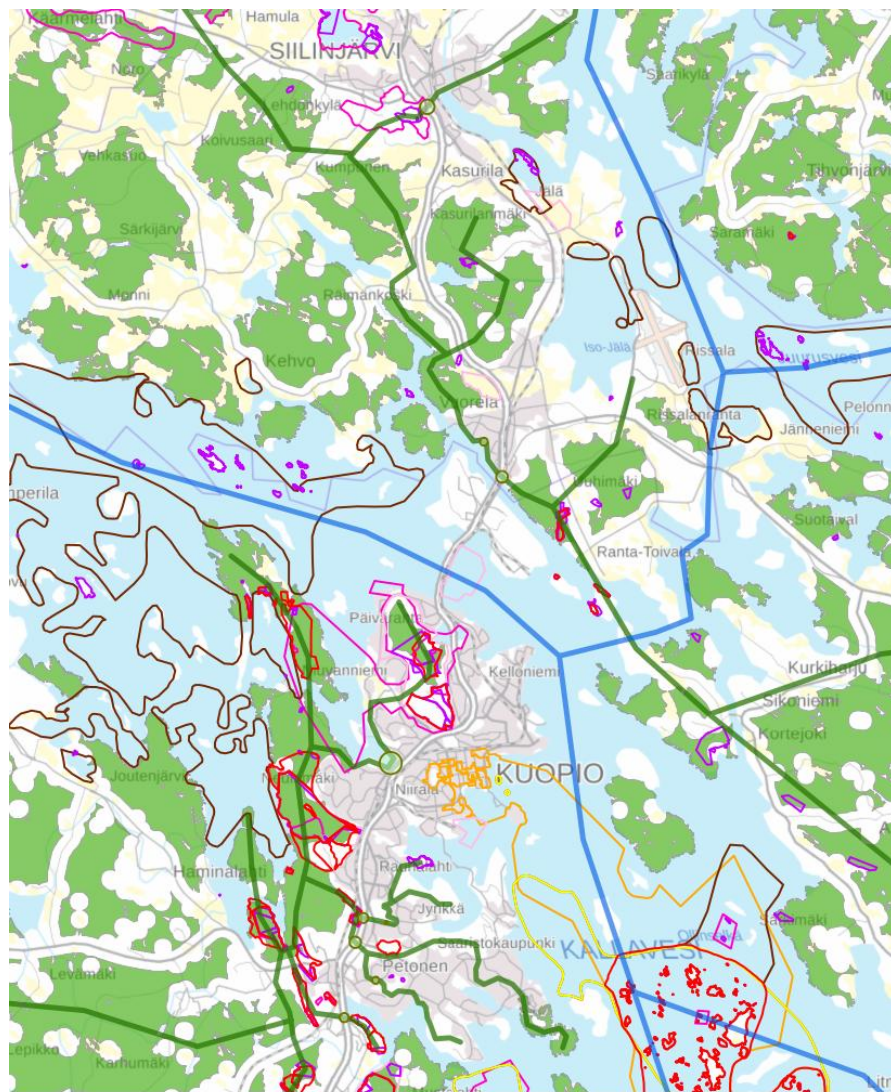
Kuopion kaupunkiseudun viherverkko (nykytilä)

| | |
|--|--|
| Seututason ekologinen viheryhteys | Valtakunnallisesti tärkeät lintualueet (FINIBA) |
| Luonnon ydinalueet maalla (yli 100ha) | Maakunnallisesti arvokkaat lintualueet (MAALI, Lintuyhdistys Kuikka) |
| Natura 2000 alueet | Luonnonsuojeluohjelma-alueet |
| Luonnonsuojelualueet | Kuopion kansallinen kaupunkipuisto |
| Kansainvälisesti tärkeät lintualueet (IBA) | Suunnittelualue |



Kuopion kaupunkiseudun siniverkko (nykytilä)

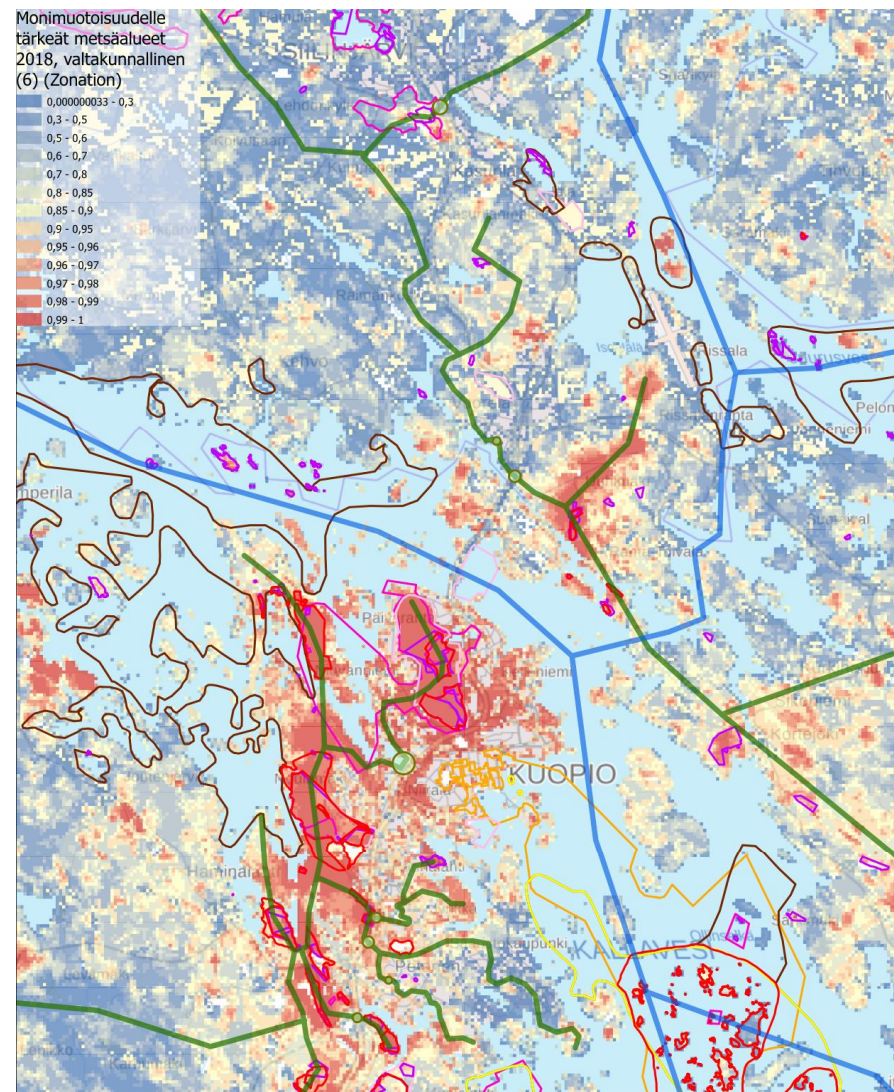
| | |
|--|--|
| Seututason ekologiset siniyhteydet | Valtakunnallisesti tärkeät lintualueet (FINIBA) |
| Vesistöt (Corine 2018) | Maakunnallisesti arvokkaat lintualueet (MAALI, Lintuyhdistys Kuikka) |
| Natura 2000 alueet | Luonnonsuojeluohjelma-alueet |
| Luonnonsuojelualueet | Kuopion kansallinen kaupunkipuisto |
| Kansainvälisesti tärkeät lintualueet (IBA) | Suunnittelualue |



Seututason viher- ja siniverkko (nykytila)

- Seututason ekologiset siniyhdytydet
- Seututason ekologiset viheryhdytydet
- Viherverkon kriittiset kohdat (ympyräsymboli)
- Natura 2000 alueet
- Luonnonsuojelualueet
- Kansainvälisesti tärkeät lintualueet (IBA)

- Valtakunnallisesti tärkeät lintualueet (FINIBA)
- Maakunnallisesti arvokkaat lintualueet (MAALI, Lintuyhdistys Kuikka)
- Luonnonsuojeluohjelma-alueet
- Kuopion kansallinen kaupunkipuisto
- Luonnon ydinalueet maalla (yli 100ha, Corine 2018)
- Suunnittelualue



**Monimuotoisuudelle
tärkeät metsäalueet
2018, valtakunnallinen
(6) (Zonation)**

- 0,00000033 - 0,3
- 0,3 - 0,5
- 0,5 - 0,6
- 0,6 - 0,7
- 0,7 - 0,8
- 0,8 - 0,85
- 0,85 - 0,9
- 0,9 - 0,95
- 0,95 - 0,96
- 0,96 - 0,97
- 0,97 - 0,98
- 0,98 - 0,99
- 0,99 - 1

Seututason viher- ja siniverkko (nykytila)

- Seututason ekologinen siniyhdytys
- Seututason ekologinen viheryhdytys
- Viherverkon kriittiset kohdat (ympyräsymboli)
- Natura 2000 alueet
- Luonnonsuojelualueet
- Kansainvälisesti tärkeät lintualueet (IBA)

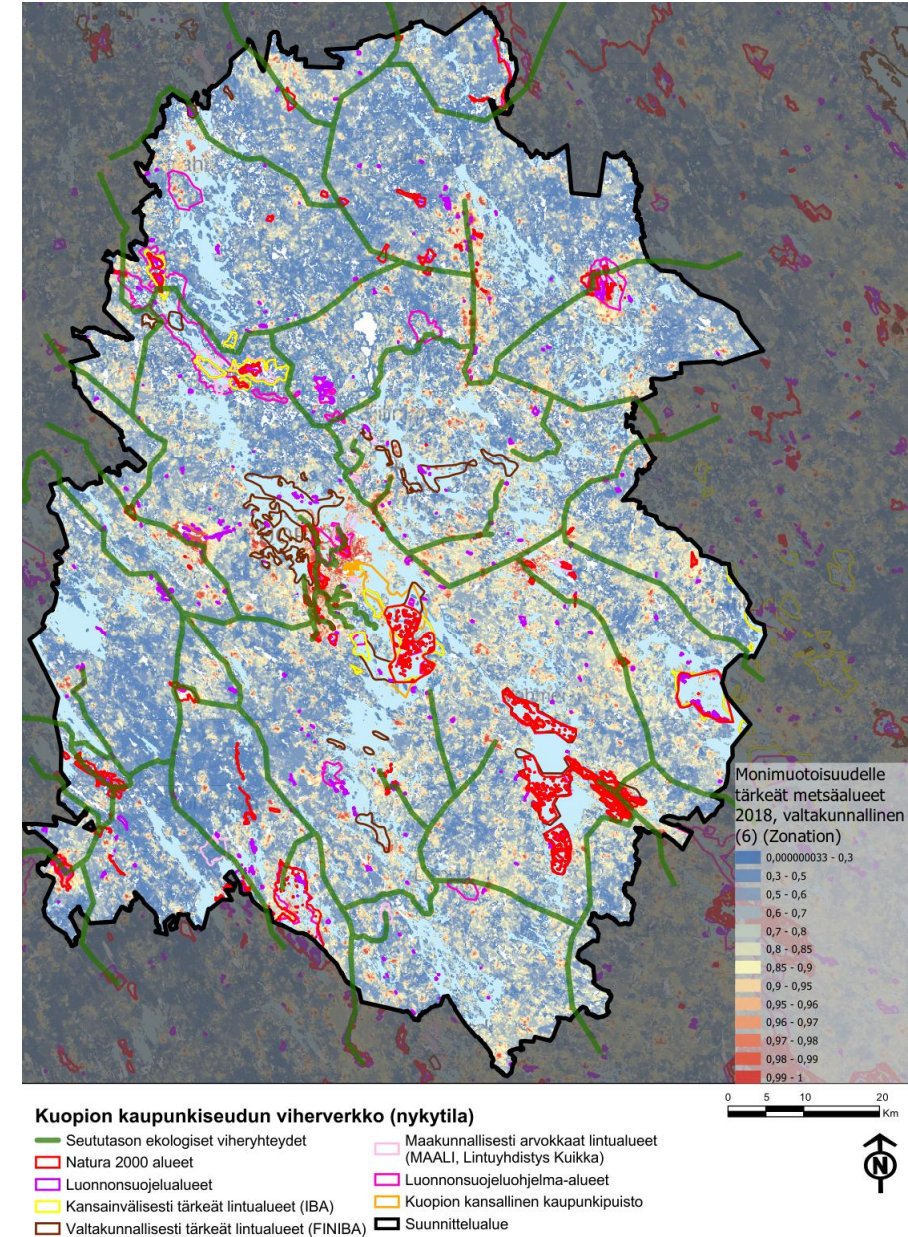
- Valtakunnallisesti tärkeät lintualueet (FINIBA)
- Maakunnallisesti arvokkaat lintualueet (MAALI, Lintuyhdistys Kuikka)
- Luonnonsuojeluohjelma-alueet
- Kuopion kansallinen kaupunkipuisto
- Suunnittelualue



Kaupunkiseutusuunnitelman sisältö

Viherverkko - monimuotoiset metsäalueet

- Monimuotoisuudelle tärkeät metsäalueet 2018 (Zonation)
 - Kartta-aineistossa kaikki Suomen metsäalueet ovat paremmuusjärjestyksessä luonnon monimuotoisuutta kuvaavien ominaisuuksien perusteella. Näin voidaan löytää ne metsäalueet, joiden puustorakenne on hoidettua talousmetsää monipuolisempi ja joissa on enemmän lehtipuustoa, hyvin vanhoja puita sekä lahoppua.
 - Monimuotoisuudelle tärkeät metsäalueet 2018 (Zonation) -aineisto koostuu 12:sta koko metsäisen Suomen kattavasta Zonation-analyysien tulokartasta (pois lukien Ahvenanmaa), jotka kuvaavat Suomen metsien monimuotoisuusarvoja. Mitä suurempi numeerinen arvo rasterissa on, sitä korkeampi on alueen prioriteetti metsien monimuotoisuuden näkökulmasta. Tulosten hilakoko on 96 x 96 metriä.
 - Aineisto perustuu pääpiirteissään Suomen metsäkeskuksen metsävara-aineistoon, Metsähallitus Metsätalous Oy:n ja Metsähallituksen Luontopalveluiden aineistoihin sekä Luonnonvarakeskuksen valtakunnanmetsien inventointiaineistoon. Metsähallitus Metsätalous Oy:n hallinnoimien maiden osalta aineisto ei ole kartoissa näkyvillä liikesalaisuuden takia.
- Zonation-analyysit
 - Zonation on ekologiseen päätösanalyysiin perustuva, Helsingin yliopistossa kehitetty laskentaohjelma, jonka avulla voidaan analysoida suuria määriä luontoarvoja kuvaavaa tietoa ja suhteuttaa sitä muuhun maankäytön tietoon.
 - Zonation-analyysissä käytetään luonnosta kerättyjä, paikkatietojärjestelmiin tallennettuja tietoja. Zonationin avulla voidaan analysoida analyysiin valittujen muuttujien avulla alueiden välistä edustavuutta luontoarvojen näkökulmasta sekä esimerkiksi alueen merkitystä suojelualueiden kytkeytyvyyden edistämisessä.
 - Kehitystyön taustalla on pyrkimys suunnata monimuotoisuuden turvaamiseen käytettävät resurssit mahdollisimman tehokkaasti: Zonationilla etsitään kohteita, joilla suojelusta ja hoidosta on eniten hyötyä monimuotoisuuden turvaamiselle.



Vetovoimakohteet

Teemakartta 4: Vetovoimakohteet

Vetovoimakohteet



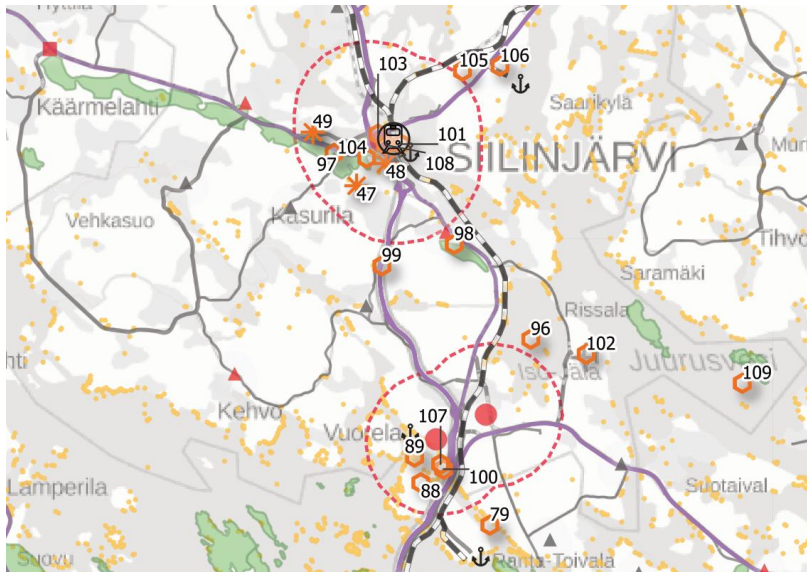
KAUPUNKISEUDUN VETOVOIMAKOhteet: MAAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT

Merkinällä on osoitettu kuntaparityöpajoissa 3/2022 kuntien esille nostamia matkailun ja virkistyksen kärkikohteita, jotka on voimassa olevissa maakuntakaavoissa osoitettu.



KAUPUNKISEUDUN VETOVOIMAKOhteet: PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT

Merkinällä on osoitettu kuntaparityöpajoissa 3/2022 kuntien esille nostamia matkailun ja virkistyksen kärkikohteita, joita ei ole voimassa olevissa maakuntakaavoissa osoitettu.



- Vetovoimakartan ideana on tuoda esiin kuntien matkailun ja virkistyksen kärkikohteita. Samalla tuodaan esille alueiden vahvuuksia, erityispiirteitä ja erottautumistekijöitä sekä verkostoa, jota kohteista muodostuu.
- Merkinät perustuvat 2-3/2022 pidettyjen kuntatyöparityöpajojen tuloksiin. Kohteet on indeksoitu ja niihin liittyy merkinnän selitys.
- Materiaali on alustavaa eikä kohteita ole osoitettu sen vuoksi suunnitelmakartalla.

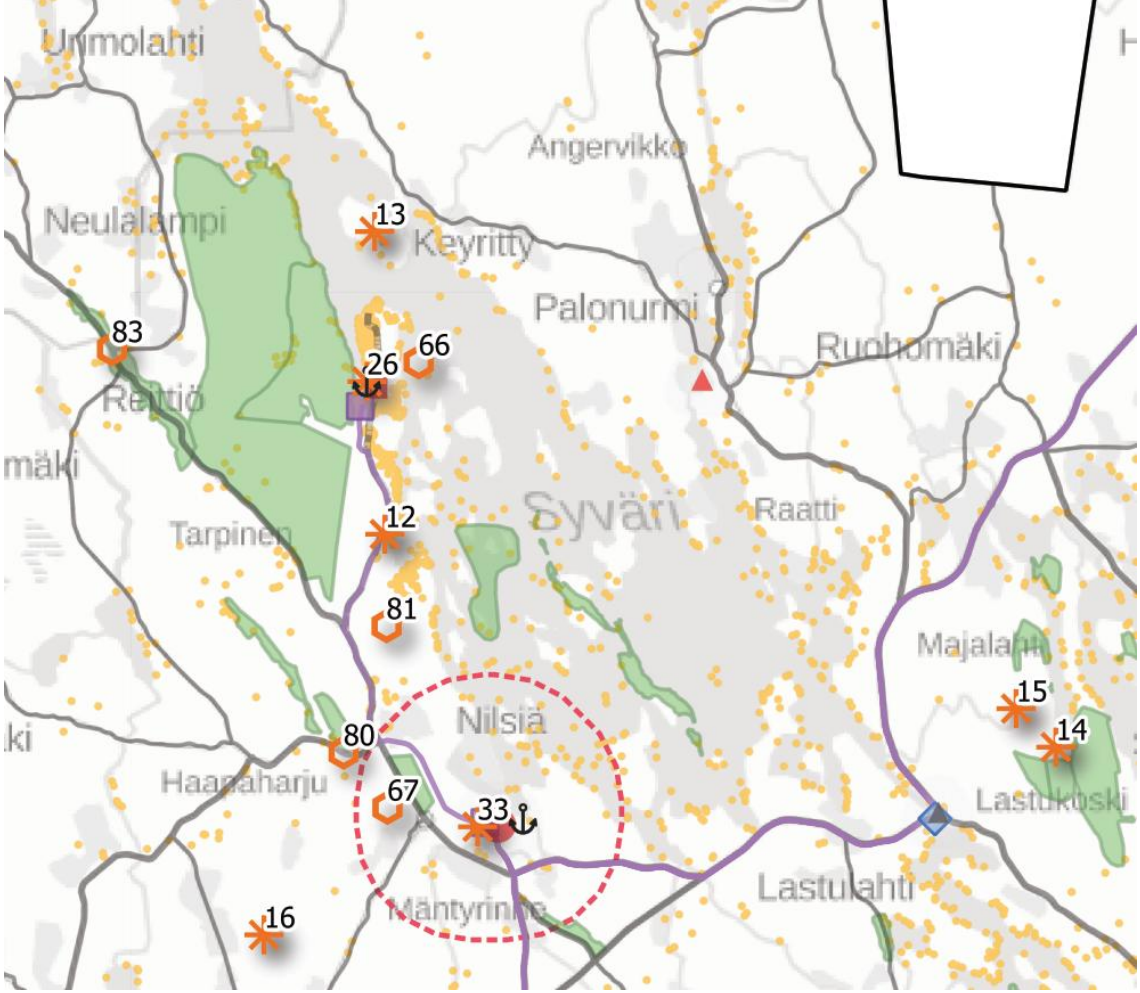
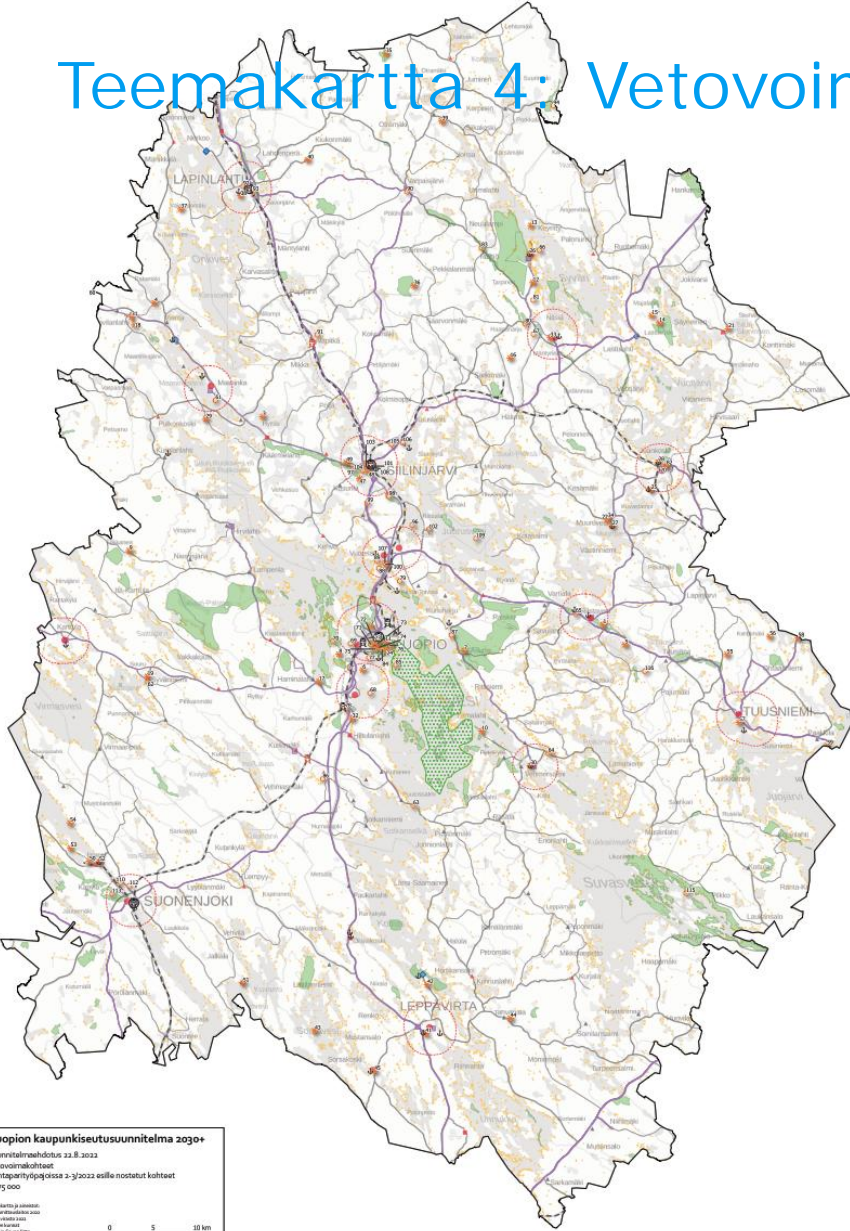
MAL-sopimus:

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

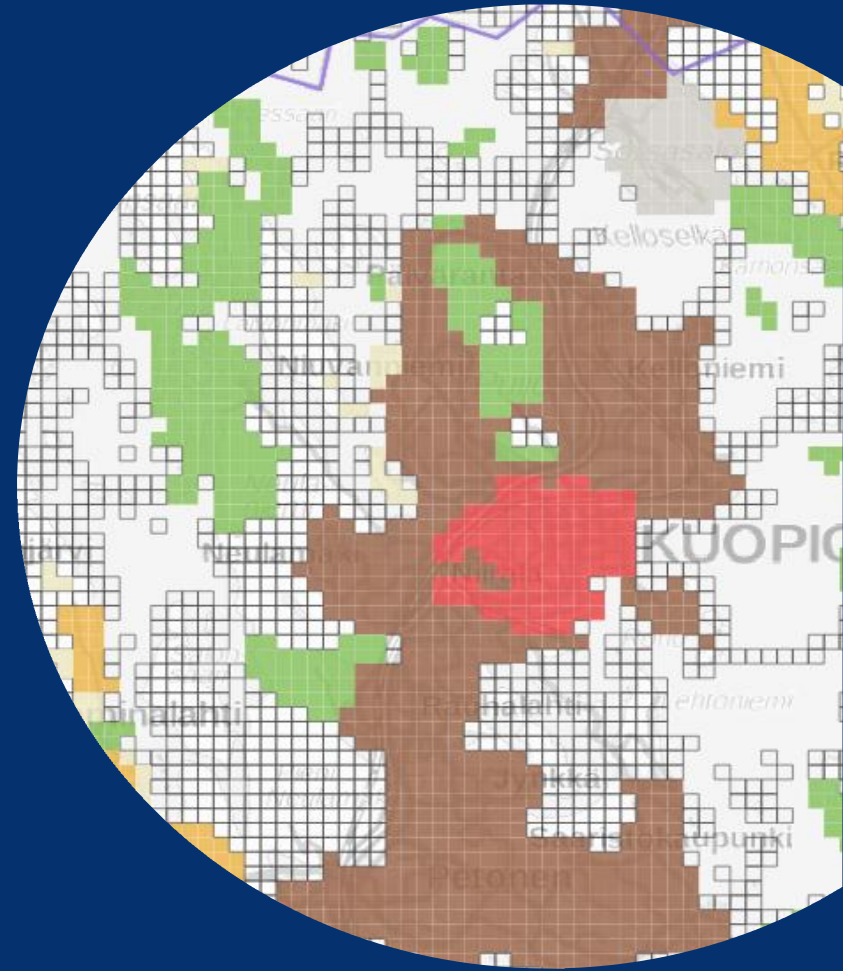
KSS suunnitteluperiaatteet:

- Kehysaluetta ja sen keskuksia vahvistamalla tuodaan esille seudun identiteetin kannalta tärkeitä paikallisia vahvuuksia ja niiden muodostamaa kokonaisuutta.

Teemakartta 4: Vetovoimakohteet



Ehdotettavat jatkotoimenpiteet



Ehdotettavat jatkotoimenpiteet ja niiden ohjelmointi

Tarkasteltavat teemat

- Kaupunkiseutusuunnitelmaprosessin yhteydessä on esitetty jatkotoimenpiteitä seuraaviin teemoihin liittyen:
 - Ydinkaupunkialueen tarkempi suunnittelu
 - Elinkeinoelämä, työvoiman saatavuus, kestävä asiointiliikkuminen
 - Ilmasto, ilmastonmuutokseen sopeutuminen
 - Yhdyskuntarakenteen laajenemisen hallinta
 - Asuminen ja palveluverkko
 - Virkistys ja matkailu
 - Suunnittelun yhteisen tietopohjan vahvistaminen
- Jatkotoimenpiteet tulee ohjelmoida – lausunnoissa on esitetty seuraavaa:
 - ELY: Kaupunkiseutusuunnitelmaa tarkentavia ja sen toteuttamista edistäviä jatkotoimenpiteitä olisi soveltuvin osin tarpeen ohjelmoida.
 - Leppävirta: Ehdotettavat jatkotoimenpiteet tulee selkeyttää kaupunkiseudun yhteistä maankäytön suunnittelua tukeviksi.
 - Kuopio: Työryhmätyöskentelyssä on kaupunkiseudun yhdessä sovittava toimenpiteille - olivat ne sitten selvityksiä tai seurantaa etc. - minimitaso, johon jokainen osallistujakunta kykenee ja saa toiminnalleen lisäarvoa.

Ehdotettavat jatkotoimenpiteet

Tarkasteltava teema: Ydinkaupunkialueen tarkempi suunnittelu

Kuopion kaupunkiseutusunnitelmassa on käsitelty Kuopion, Lapinlahden, Leppävirran, Siilinjärven, Suonenjoen ja Tuusniemen muodostamaa toiminnallista aluetta kokonaisuutena. Kaupunkiseutukokonaisuudesta on erotettavissa Kuopion keskustan ja Kuopion ja Siilinjärven keskeisten taajamien muodostama ydinkaupunkialue, joka on kaupunkiseudun väestönkasvun ja asunto- ja työpaikkarakentamisen painopistealue. Ydinkaupunkialueella on tarvetta seutusunnittelua tarkempaan yhteissuunnitteluun maankäytön, liikennejärjestelmän ja viherrakenteen osalta. Tiivistämiskehityksessä tulee lisäksi huomioida alueiden omaleimaisuuden säilyttäminen ja korostaminen sekä kulttuuriympäristön arvot.

• Maankäyttö ja kestävä liikkuminen

- Ydinkaupunkialueen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeiden sekä tärkeiden painopiste- ja kasvualueiden määrittely
- Kaupunkiseutusunnitelmassa esitettyjen (ylikunnallisten) kehittämispotentiaali-/selvitystarvealueiden tarkempi määrittely
 - KSS:ssa tunnistettu mm. Sorsasalo-Paasisalo, Ranta-Toivala–Uuhimäki, Siilinjärven Räimä.
- Kaupunkiseutusunnitelmassa esitettyjen ensisijaisten kehittämisalueiden tarkentaminen
 - Keskustat ja pääkeskukset lähialueineen – alueiden todellinen saavutettavuus (joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen) ja kehittämispotentiaali
 - Runkobussilinjojen vaikutusalueen maankäyttö – tiivistämis-/ehyttämistarpeen selvittäminen joukkoliikennekäytävän varrella riittävän käyttäjäpotentiaalin varmistamiseksi
- Ydinkaupunkialueen määrittely ja sen reunavyöhykkeen kehittämisperiaatteiden selkeyttäminen
 - Mitä alueita kehitetään kaupunkimaisina, mitkä alueet säilyvät maaseutumaisina?

Ehdotettavat jatkotoimenpiteet

Tarkasteltava teema: Ydinkaupunkialueen tarkempi suunnittelu

- Taajamien viheralueet

- Viherverkostosuunnitelman ja ekosysteemipalveluiden selvityksen laadinta ydinalueelle
 - Kaupunkiseutusuunnitelmissa saaduissa lausunnoissa nousi esille mm. kaupunkivihreän merkitys tiivistämiskehityksessä eli pihojen, puistikkojen, puistojen ja kaupunkimetsien luonnon monimuotoisuutta ja hiilinielua lisäävä vaikutus; ihmisten viihtyvyyden lisääminen, mm. lähivirkistysalueiden suuri merkitys; monimuotoinen kaupunkilähiluonto ja tila myös ”puolivilleille” reuna-alueille; ekologisten käytävien tarkentamisen tarve taajamissa.

- Rakennettu kulttuuriympäristö

- Lausunnoissa on esitetty seuraavaa:
 - Kuopion kulttuurihistoriallinen museo: Vasta kulttuuriympäristöarvojen tunnistaminen mahdollistaa laadukkaan kaupunkisuunnittelun. Kestävä kehitys vaatii myös kulttuurisesti kestävää suunnittelua. Kestävässä kaupunkisuunnittelussa tulisi huomioida myös erilaisten ympäristöjen omaleimaisuus – pyrkimys tiiviiseen kaupunkirakenteeseen saattaa aiheuttaa omaleimaisen kaupunkikuvan vähenemistä.
 - Museovirasto: Kaupunkikeskustan ja muiden keskusten tiivistämisessä tulee ottaa huomioon myös valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, joiden luonnetta ja rakennusten suojelua uhkaavat tiivistämisaineet.
 - Museovirasto: Olisi tärkeää, että jatkossa kaupunkikehityksenä opittaisiin näkemään myös olemassa olevien rakennusten käytön aktivointi, uudet käytöt ja korjausrakentamisen kehittäminen.

Ehdotettavat jatkotoimenpiteet

Tarkasteltava teema: Elinkeinoelämä, työvoiman saatavuus, kestävä asiointiliikkuminen

• Elinkeinoelämä, asiointiliikenne

• Lausunnoissa esitetyt jatkotoimenpideaihiot:

- Tarve edelleen tehostaa yritys/teollisuusalueiden seudullista yhteissuunnittelua.
- Alueella on merkittäviä vetovoimatekijöitä ja kärkitoimialoja, joita pitää vielä rohkeammin tuoda esille sekä kehittää.
- Lisäksi on erittäin tärkeää, että raakamaavarannot ovat kattavat ja yritystonttitarjonta on monipuolista mahdollistaen uusien ja erilaisten yritysten sijoittumisen kaupunkiseudulle. Orgaaninen kasvu lisää verotuloja ja siten hyvinvointia alueelle sekä ihmisille.
- Kattavien joukkoliikenteen ja keskustojen laajenemisalueiden selvitysten yhteydessä tulisi tarkastella myös palvelujen ja työpaikkojen sijainteja saavutettavuuden näkökulmasta.
- Työvoiman saatavuuteen tulee rakentaa vahva strategia huomioiden ihmisten asumis- ja vapaa-ajan viihtyminen, työmatkaliikkuminen sekä saavutettavuuden parantaminen.
- Asiointiliikenteen ratkaisuja tulisi kehittää seudullisesti niin, ettei esim. työssäkäynti perustu enää tulevaisuudessa pääosin oman auton käyttöön.
- Liityntäpysäköinnin parantaminen seutulinjojen varressa edesauttaisi linja-auton käyttöä kehysalueen asiointiliikenteessä.

• Maakunnallinen taajamajunaliikenne, hyvin kytkeytyvä työssäkäyntialue

- KSS suunnitteluperiaatteet: 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. → Suunnitteluvalmiuden lisääminen tärkeää
- Lausunto: Paremmat taajamajunayhteydet Suonenjoelta Kuopion suuntaan helpottaisivat merkittävästi työssäkäynti-, opiskelu- ja muuta asiointiliikennettä.

Ehdotettavat jatkotoimenpiteet

Tarkasteltava teema: Ilmasto, ilmastonmuutokseen sopeutuminen

- Lausunnoissa esitetyt jatkotoimenpiteet:
 - Sopeutussuunnitelman laatiminen
 - ELY: Suunnitelmassa ei ole avattu sitä, miten se huomioi ilmastonmuutokseen sopeutumisen (viherrakenne, hulevesien hallinta, pohjavesivarojen turvaaminen ja kestävä käyttö, ilmastokestävä rakentaminen, tulvariskialueet ym.). Suunnitelman jatkotoimenpiteenä voisi olla esimerkiksi sopeutussuunnitelman laatiminen.
 - Luonnon monimuotoisuusohjelman laatiminen
 - Kuopion Vihreät: Pohjois-Savon maakuntahallituksessa jätimme 24.5.2021 aloitteen maakunnallisen luonnon monimuotoisuusohjelman laatimiseksi Pohjois-Savoon, mutta aloite ei edennyt ohjelman laatimiseen pääosin Pohjois-Savon liiton vähäisten resurssien vuoksi. Käydyssä keskustelussa aloitteen vastauksen yhteydessä luonnon monimuotoisuuden huomioimista luvattiin suullisesti edistää muissa ohjelmissa.
- KUOMA-liikennemallin kehittäminen
 - Kaupunkiseudun kasvutavoitteiden selkiytyessä ja yhteismitallisen tietopohjan lisääntyessä voidaan myös KUOMA-liikennemallin tietosisältöä tarkentaa. Tällöin siitä saadaan entistä tarkempia arvioita maankäytön ja liikennejärjestelmän muutosten vaikutuksista matkojen määrään, kulkutapajakaumaan sekä matkojen pituuteen ja liikennesuoritteisiin. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on merkittävä osa ilmastonmuutoksen hillitsemistä.

Ehdotettavat jatkotoimenpiteet

Tarkasteltava teema: Yhdyskuntarakenteen laajenemisen hallinta

- Kaupunkiseutusuunnitelmassa on tunnistettu kaupungin läheisiä alueita, joilla tapahtuu yhdyskuntarakenteen laajenemista. Näillä alueilla on tavoitteiden selkeyttämistarvetta: Miten alueita on tarkoitus kehittää? Mitä alueita kehitetään kaupunkimaisina ja mitkä säilyvät maaseutumaisina? Mitkä ovat nykyisten lupakäytäntöjen vaikutukset? Ovatko vaikutukset pitkän tähtäimen tavoitteiden mukaisia? Kaupunkiseutusuunnitelman tavoitteisiin kirjattu tarve pitää maaseutualueen ja kaupungin raja selkeänä viittaa juuri tämänkaltaiseen kehityskulkuun.
- Lausunnoissa esitetty jatkotoimenpideaiho:
 - Kuopio: Maaseutualueiden seudullinen kehittäminen vaatii kunnilta yhteistä jatkosuunnittelua. Kaupunkiseutusuunnitelmaan tulee jatkotoimiksi kirjata maaseutuohjelman peilaaminen myös kehyskuntiin ja sitä kautta kiteyttää yhteiset, keskeiset toimenpiteet seutuna tehtäviksi. Jatkotyöksi tulee kirjata seutukuntien välinen lupakäytäntöjen selvitys ja vertailu vaikutusarvioineen.
- Selvitys poikkeuslupien ja suunnittelutarveratkaisujen määrästä ja sijoittumisesta taannehtivasti tulee tehdä riittävän pitkältä aikaväliltä, jotta nähdään, onko rakentamisen volyymi ja/tai rakenteen laajeneminen vaikutuksiltaan merkittävää.
- Lausunnoissa esitetty jatkotoimenpideaiho:
 - ELY: Olisi hyvä peilata suunnitelmaa tai siinä osoitettuja uusia alueita myös vesihuollon näkökulmasta, kuten mahdolliset laajennettavat vesihuollon toiminta-alueet, olevien toiminta-alueiden verkostojen kapasiteettitarkastelu, tiiviin taajama-asutuksen kohdalla viemäriverkkoselvitykset, siirtoviemäriyhteydet ja ylikunnalliset varavesiyhteydet.

Olisiko järkeä peilata maaseutualueiden poikkeuslupien ja suunnittelutarveratkaisujen alueellista jakaumaa suhteessa tulevaisuuden odotuksiin? Keskustelussa tulevaisuuden asumisen kehitystä tarkasteltiin pitkälti kaupungin tonttien perusteella. Vakituista asumista ohjaavat myös yksityisten omistamat rakennuspaikat sekä vapaa-ajan rakennuspaikkojen käyttötarkoituksen muutokset. Tietyillä alueilla myönnettyillä käyttötarkoituksen muutoksilla voi olla jonkin verran merkitystä asukkaiden määrään. Lupapäätösten keskittymät voivat osoittaa tällaisia "hotspotteja". Tätäkin kautta myös kaupungin linjauksilla voidaan kehitystä ohjata ainakin jossain määrin. Lisäksi asia voi muuttua, mikäli vakituista ranta-asumista vapautetaan uuden lain myötä. Aletaanko tällöin kaupungin johdolla ohjaamaan vakituista ranta-asumista enemmässä määrin tarkastelualueille? Kysyntää tällaiselle asumiselle vaikuttaa olevan.

Kuntaparityöpajassa 2/2022 saatu kommentti maaseudun rakentamispaineisista alueista.

Ehdotettavat jatkotoimenpiteet

Tarkasteltava teema: Asuminen ja palveluverkko

• Asuminen

- Traficom: MAL-suunnitelmassa oleellisena osana oleva asuntotuotannon kehittäminen on jäänyt niin itse suunnitelmassa kuin jatkotoimenpiteissäkin yllättävän vähäiselle huomiolle. Edullisemman asuntotuotannon kehittäminen on kuitenkin nostettu yhdeksi tarpeellisista jatkotoimenpiteistä.
- Museovirasto: On syytä miettiä, minkälaiset asumismahdollisuudet saattaisivat houkutella alueelle esimerkiksi Etelä-Suomesta: tiiviit kerrostaloalueet vai väljemmät asumismahdollisuudet?
- Suonenjoki: Asuntotuotannossa on syytä kehittää aluevarausten lisäksi myös asuntotuotannon sisältöä. Nykyistä edullisemman asuntotuotannon kehittäminen palvelisi työvoiman pysymistä ja houkuttelisi myös uusia asukkaita muihinkin kuntiin kuin ydinkaupunkialueelle Kuopioon ja Siilinjärvelle.

• Palveluverkko

- Kaupunkiseutusuunnitelmassa on tunnistettu palveluverkon yhteissuunnittelutarve Kuopion ja Siilinjärven raja-alueilla (Kuuslahti-Pajulahti- ja Hamula-Käärnelahti).
- Jatkotyönä tulee palveluverkosta suunnitella yhdessä yli kuntarajojen ja tiivistää yhteistyötä palveluiden kehittämisessä, esimerkkinä kuntarajojen yli ulottuva koulurakenne.

Ehdotettavat jatkotoimenpiteet

Tarkasteltava teema: Virkistys ja matkailu

- Seudulliset virkistysyhteydet /-reitit

- Tarve yhteismitallisen tiedon keräämiseen ja luokitteluun
 - Tietoa kaupunkiseudun ylikunnallisista virkistysyhteyksistä on heikosti saatavissa käyttökelpoisessa muodossa (paikkatieto). Esimerkiksi valtakunnallinen LIPAS-aineisto (ajantasainen tieto Suomen julkisista liikuntapaikoista ja virkistyskohteista) ei sisällä juurikaan tietoa Kuopion kaupunkiseudun kuntarajat ylittävistä reiteistä.
 - Reittien sijainnin lisäksi tarvitaan tietoa myös reittien toteutuneisuudesta (yhteystarve/suunniteltu/toteutettu).
- Tarve reittien yhteiskehittämiseen ja toteuttamisen edistämiseen
 - Lausunto: Mahdollisissa jatkotoissa olisi syytä tarkastella myös mm. Tahkon matkailualueen virkistysreitistön (MTB ym.) ja Varpaisjärven reitistöjen yhteiskehittämisestä saatavaa matkailun vetovoimapotentiaalia.

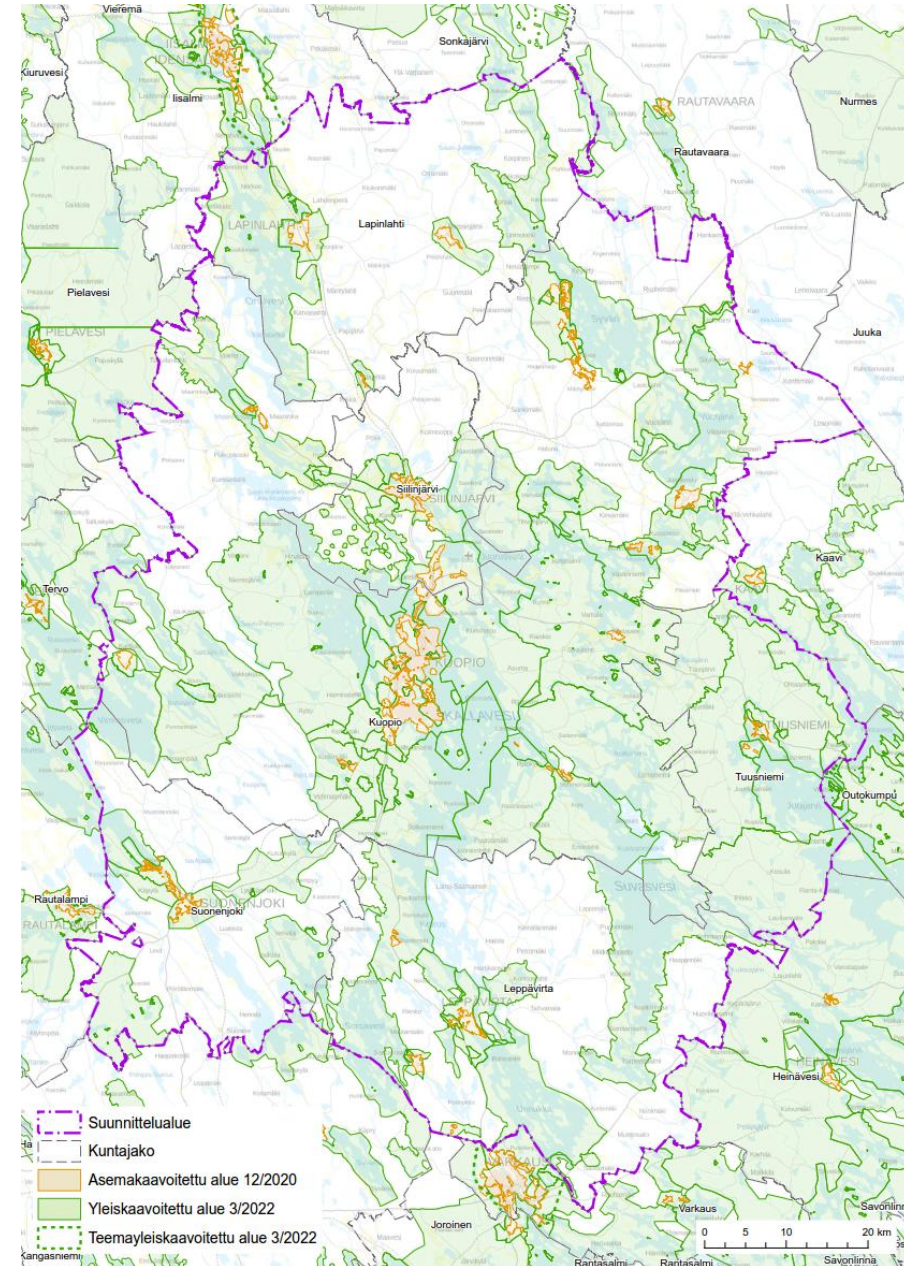
- Virkistykseen ja matkailun vetovoimakohteet

- Kaupunkiseutusuunnitelmaan sisältyvän vetovoimateemakartan ideana on tuoda esiin kuntien matkailun ja virkistykseen kärkikohteita. Samalla tuodaan esille alueiden vahvuuksia, erityispiirteitä ja erottautumistekijöitä sekä verkostoa, jota kohteista muodostuu. Merkinnot perustuvat 2-3/2022 pidettyjen kuntatyöparityöpajojen tuloksiin.
- Lausunto: Suunnitelmaan tulee kirjata kohteiden jatkosuunnittelu ja ryhmittely esim. alueellisiksi tai teemallisiksi kokonaisuuksiksi / palvelupakettikokonaisuuksiksi, jotta niiden seudullinen jatkokehittäminen olisi ryhmänä jäsennöidympää.

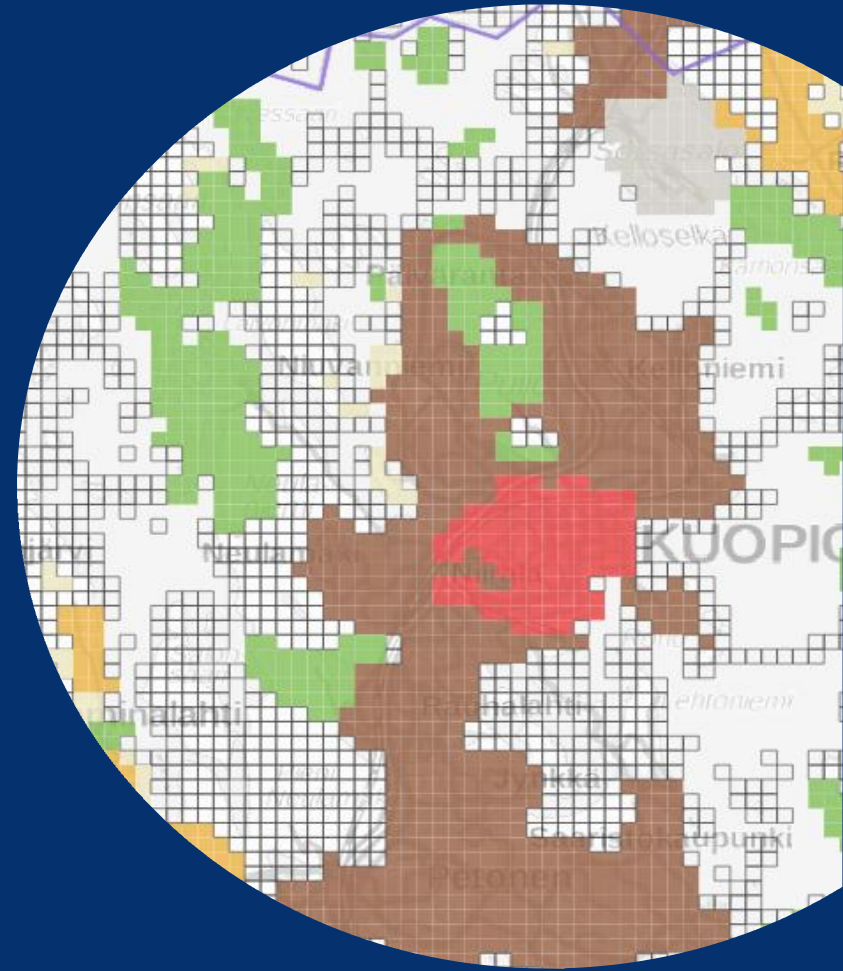
Ehdotettavat jatkotoimenpiteet

Tarkasteltava teema: Suunnittelun yhteisen tietopohjan vahvistaminen

- Kaupunkiseutusuunnitelmaluonnokseen on koottu seudulta laaja aineisto yhdyskunta-, liikenne- ja viherrakenteeseen liittyvää tietoa eri lähteistä. Seudun kattavana tietona se on arvokas ja palvelee kuntien yhteistä jatkosuunnittelua.
- Yhteistä tietopohjaa tulee edelleen vahvistaa seudullisen, yhteismitallisen tiedon saatavuuden ja analysoitavuuden parantamiseksi. → kaupunkiseudun yhteinen karttapalvelu
- Vähintään tulisi laatia kaupunkiseudun ajantasayleiskaava; maakäytön ja liikennejärjestelmän vaikuttavuudeltaan merkittävimpiä ratkaisuja tehdään yleiskaavatasolla
- Koko kaupunkiseudun kattavalla tietopohjalla on käyttöarvoa heti. Tietopohjaa voidaan vahvistaa riippumatta siitä, millaisia käytäntöjä käynnissä olevista ympäristöministeriön Ryhti-hankkeesta ja Suomen ympäristökeskuksen rakennetun ympäristön tietojärjestelmän (RYTJ) kehittämishankkeesta seuraa valtakunnalliselle tasolle.



Toteuttaminen ja seuranta



Kaupunkiseutusunnitelma osana MAL-sopimuksen toteuttamisen seuranta

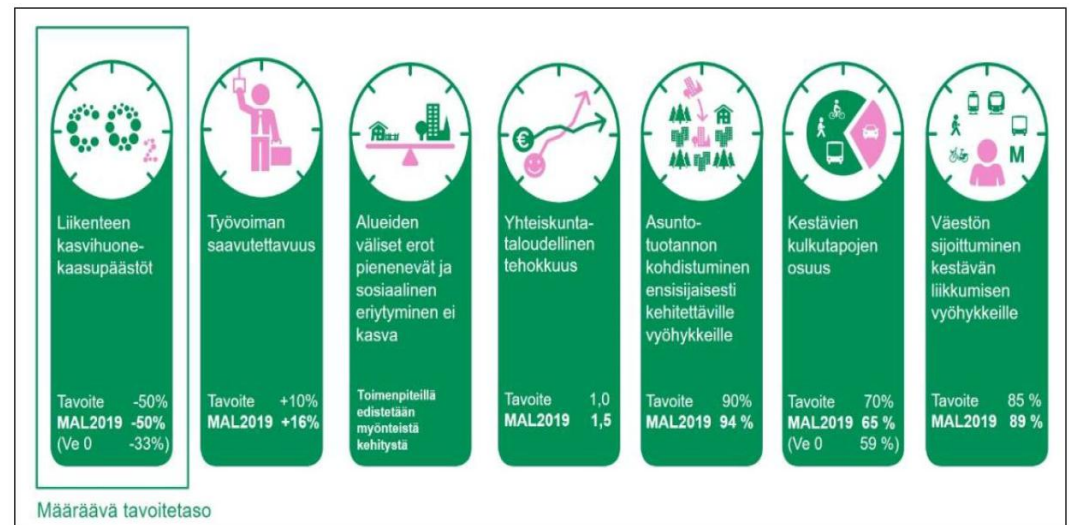
- Kuopion kaupunkiseudun MAL-sopimus 2021–2031
 - Kuopion kaupunkiseutusunnitelman laatiminen on osa kehityspolkua kestävän ja vähähiilisen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tavoitteen saavuttamiseksi 2030+ mennessä.
- MAL-sopimuksen toteuttamisen seuranta ja seurantaindikaattorit
 - Kaupunkiseutusunnitelman sisältö kytkeytyy kiinteästi MAL-sopimuksen laajempaan tavoitekehikkoon ja sopimuksen toteutumisen seurantaan.
 - Seurannassa pääpaino on MAL-sopimuksen toimenpiteiden edistymisen seurannassa. Kaupunkiseutusunnitelmasta saaduissa lausunnoissa Valtiovarainministeriö toteaa, että Kuopion kaupunkiseudun kanssa solmittiin tällä hallituskaudella vasta ensimmäinen MAL-sopimus, ja jatkossa sopimusmenettelyä ja sopimuksen sisällön terävöittämistä tulee edelleen kehittää painopisteen ollessa erityisesti sisällöllisissä ratkaisuissa.
 - Kehitteillä on valtakunnallisia MAL-seurantaindikaattoreita (YM, LVM, Traficom ja SYKE). Tavoitteena on kaupunkiseutujen kehityksen seurannan yhteismitallisuus ja keskinäinen vertailtavuus. Traficomin mukaan valtakunnallisia seurantamittareita voisi olla mahdollista käyttää hyväksi myös Kuopion kaupunkiseutusunnitelman seurannassa.
- Yhteismitallisen seurannan kannalta haasteellista on, että kaupunkiseutusunnitelmat ovat vapaamuotoisia, tarvelähtöisiä suunnitelma eikä eri kaupunkiseutujen suunnitelmia näin ollen laadita yhteismitallisesti. Kaupunkiseutusunnitelmia laaditaan eri kokoisille kaupunkiseuduille, joilla on toisistaan poikkeavat lähtökohdat, tavoitteet ja painotukset.

Kestävän ja vähähiilisen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmä tavoitteen 2030+ (MAL-sopimus):

Liikenteen päästöt ovat vähentyneet kansallisten tavoitteiden mukaisesti. Kestävien kulutusapojen osuus matkoista ja liikennesuoritteesta on kaupunkiseudulla kasvanut. Eheällä ja tiiviillä maankäytöllä on tuettu kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä. Uudet asuin- ja työpaikka-alueet sijoittuvat pääasiassa keskusta-alueille sekä kävely-, pyöräily- tai joukkoliikennevyöhykkeelle. Matkaketjut ovat toimivia. Tiivis ja toimiva kaupunkirakenne on vähentänyt henkilöautoriippuvuutta ja liikkumistarvetta. Maaseudulla uusi asuminen keskittyy aktiivisiin kyliin ja kyläraittien varrelle. Kuopion seudun liikennejärjestelmä on turvallinen ja toimiva, tukee seudun saavutettavuutta sekä houkuttelee kestävien liikennemuotojen käyttöön. Eheä ja kestävä yhdyskuntarakenteen tukee kriittisen infrastruktuurin (mm. vesihuolto, sähkö, tietoliikenneyhteydet) toimivuutta. Tietoliikenneinfrastruktuuri mahdollistaa etätyöskentelyn ja yrittämisen kaupunkiseudulla.

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 kestävä ydyskuntarakenteen 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 sijaisesti päästöjen vähentämiseen (liikennesuoritteet, kulkutapajakauma).



Bright
ideas.
Sustainable
change.

RAMBOLL